

Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Infraestructures i Territori

RESOLUCIÓ 26 d'octubre de 2023, de la Direcció General d'Urbanisme, Paisatge i Avaluació Ambiental, per la qual s'ordena la publicació de l'informe ambiental i territorial estratègic del Pla de mobilitat urbana sostenible (PMUS) de Peníscola. Expedient 054/2020-EAE. [2023/11757]

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

Publicar en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* l'informe ambiental i territorial estratègic corresponent a l'expedient 054/2020-EAE Peníscola (Castelló).

«Informe ambiental i territorial estratègic

Objecte: Pla de mobilitat urbana sostenible de Peníscola

Tràmit: Avaluació ambiental estratègica del Pla

Promotor: Ajuntament de Peníscola

Autoritat substantiva: Ajuntament

Localització: Terme municipal de Peníscola (Castelló)

Núm. expedient 054-2020-EAE

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

Vista la proposta d'informe ambiental i territorial estratègic del Pla de mobilitat urbana sostenible (PMUS) de Peníscola, en els termes següents:

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

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

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

D'acord amb el que s'estipula en l'article 46.3 de la LOTUP, l'òrgan ambiental determinarà si un pla o programa ha de ser objecte d'avaluació ambiental i territorial estratègica simplificada o ordinària, en els supòsits allí previstos i tenint en compte els criteris establerts en l'annex VIII de la llei, tot això amb consulta prèvia a les administracions públiques afectades i d'acord amb les fases de la tramitació exposades en l'article 49.

En aquest context, l'avaluació ambiental estratègica és aplicable als plans de mobilitat.

B. Document inicial estratègic

B.1. Documentació aportada

Amb data 1 d'abril de 2020 va entrar en el Servei d'Avaluació Ambiental Estratègica de la Subdirecció General de Medi Natural i Avaluació Ambiental la sol·licitud de l'Ajuntament de Peníscola per a iniciar el procés d'avaluació ambiental i territorial estratègica de l'esborrany del Pla de mobilitat urbana sostenible (PMUS de Peníscola), juntament amb el document inicial estratègic (DIE).

La Subdirecció General d'Avaluació Ambiental comunica l'obertura de l'expedient (expedient 54/2020-EAE) en escrit amb data 4 d'agost de 2020.

Amb data 17 de novembre de 2020, l'Ajuntament de Peníscola remet documentació addicional atenent requeriment de la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental de la relació de persones, associacions, plataformes i col·lectius que, en la fase prèvia a la redacció del pla (fase

Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio

RESOLUCIÓN de 26 de octubre de 2023, de la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental, por la cual se ordena la publicación del informe ambiental y territorial estratégico del Plan de movilidad urbana sostenible (PMUS) de Peñíscola. Expediente 054/2020-EAE. [2023/11757]

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

Publicar en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* el informe ambiental y territorial estratègic correspondiente al expediente 054/2020-EAE Peñíscola (Castellón).

«Informe ambiental y territorial estratégico

Objeto: Plan de movilidad urbana sostenible de Peñíscola

Trámite: Evaluación ambiental estratégica del Plan

Promotor: Ayuntamiento de Peñíscola

Autoridad substantiva: Ayuntamiento

Localización: Término municipal de Peñíscola (Castellón)

Núm. expediente: 054-2020-EAE

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

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

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

La evaluación ambiental estratégica es el instrumento de 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 qué 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.

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

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

B. Documento inicial estratégico

B.1. Documentación aportada

Con fecha 1 de abril de 2020 tuvo entrada en el Servicio de Evaluación Ambiental Estratègica de la Subdirecció General de Medio Natural y Evaluación Ambiental la solicitud del Ayuntamiento de Peñíscola para iniciar el proceso de evaluación ambiental y territorial estratégica del borrador del Plan de movilidad urbana sostenible (PMUS de Peñíscola) junto con el documento inicial estratégico (DIE).

La Subdirecció General de Evaluación Ambiental comunica la apertura del expediente (Expediente 54/2020-EAE) en escrito con fecha 4 de agosto de 2020.

Con fecha 17 de noviembre de 2020 el Ayuntamiento de Peñíscola remite documentación adicional atendiendo requerimiento de la Subdirecció General de Evaluación Ambiental de la relación de personas, asociaciones, plataformas y colectivos que, en la fase previa a la redac-



de l'article 49.bis), van aportar suggeriments o es van pronunciar, a fi de consultar-los sobre l'esborrany del pla i el DIE tal com establia l'article 51.1 de la LOTUP (segons la redacció que en fa la Llei 9/2019, de 23 de desembre, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera i d'organització de la Generalitat).

La documentació aportada queda constituïda per:

1. Esborrany del Pla de mobilitat urbana sostenible (inclòs el Pla de participació pública).

2. Document inicial estratègic (DIE).

B.2. Informació territorial

El municipi de Peníscola està inclòs en la comarca del Baix Maestrat. La superfície del terme municipal és de 78,97 km² i se situa a una altitud de 9 m. s. n. m. Té una població de 7.683 habitants segons dades de l'Institut Nacional d'Estadística (2020), que fluctua en els mesos estivals, quan arriba a sobrepassar els 100.000 habitants i augmenten els problemes de mobilitat.

Limita amb el mar Mediterrani a l'est; amb Benicarló al nord; amb Cervera del Maestre i Santa Magdalena de Pulpis a l'oest, i amb Alcalà de Xivert al sud. El barri antic se situa sobre un tómbol rocós que estava connectat amb un istme arenós amb el litoral i que actualment està completament urbanitzat. Peníscola és un municipi turístic que compta amb un ric patrimoni cultural, arqueològic, arquitectònic i hidràulic.

Així mateix, compta amb un notable patrimoni natural, ja que dins del seu terme municipal hi ha els espais naturals següents:

– LIC Marjal de Peníscola (ES522202), amb una extensió de 105,59 ha. És un aiguamoll amb un ecosistema representat per jonqueres i canyissars de gran interès, ja que alberga una de les millors poblacions de l'endemisme valencià samaruc (*Valencia hispanica*) i compta amb poblacions rellevants de fartet (*Aphanius iberus*), tortuga d'estany (*Emys orbicularis*) o tortuga de rierol (*Mauremys leprosa*). Respecte a la flora, la marjal de Peníscola compta amb la millor població de l'espècie *Ceratophyllum submersum* a la Comunitat Valenciana.

– Parc Natural Serra d'Irta i Reserva Natural (marina) d'Irta, declarades pel Decret 108/2002, de 16 de juliol, del Govern Valencià.

– LIC Serra d'Irta (ES5223036), amb una extensió de 9.797,66 ha.

– ZEPA Serra d'Irta (ES0000444), amb una extensió de 9.797,66 ha.

Aquestes tres últimes figures protegeixen la singularitat morfoestructural i d'ecosistemes que alberga la serra, així com el seu ric patrimoni etnològic. Respecte a la fauna, com a dades rellevants es poden destacar la presència d'àguila marcenca (*Circaetus gallicus*), àguila cuabarrada (*Hieraetus fasciatus*), gavina corsa (*Larus audouinii*) o corb marí emplomallat (*Phalacrocorax aristotelis*). Respecte a la flora, cal destacar l'ensopiguera de Peníscola (*Limonium perplexum*) i l'ensopiguera d'Irta (*Limonium irtaense*), els dos endemismes estrictes de la província de Castelló. Per aquest motiu, la Serra d'Irta alberga tres microreserves de flora:

– Microreserva de flora Cala Argilaga, declarada en l'Ordre de 6 de novembre de 2000, de la Conselleria de Medi Ambient, per la qual es declaren 22 microreserves vegetals a la província de Castelló.

– Microreserva de flora Duna del Pebret, declarada en l'Ordre d'11 de març de 2008, de la Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge, per la qual es declaren 14 microreserves i s'amplia la microreserva Cala Argilaga.

– Microreserva de flora Torre Badum, declarada en l'Ordre de 6 de novembre de 2000, de la Conselleria de Medi Ambient, per la qual es declaren 22 microreserves vegetals a la província de Castelló.

Peníscola, a més, està integrada en el Paisatge de Rellevància Regional PRR09 – Serra d'Irta i Peníscola.

B.3. Planejament vigent

El Pla general d'ordenació urbana vigent de Peníscola data de 1977. És un pla general totalment desfasat, elaborat amb premisses tècniques obsoletes o inexistents en matèria de mobilitat sostenible, per la qual cosa el desenvolupament urbanístic no s'ha realitzat assentat en bases sòlides que permeten una mobilitat sostenible actual al municipi, i s'ha generat amb això importants mancances en matèria de mobilitat. El municipi de Peníscola ha anat creixent sense posseir un PGOU concorde a les necessitats de la població i l'ocupació del territori s'ha produït de manera que s'ha creat un municipi que no ha seguit cap criteri de mobilitat sostenible. Els problemes detectats l'any d'aprovació del pla general són totalment diferents dels dels anys 2000 i de l'actualitat. Per

ció del plan (fase del artículo 49.bis), aportaron sugerencias o se pronunciaron, a fin de consultar a las mismas sobre el borrador del plan y el DIE conforme establecía el art. 51.1 de la LOTUP (según la redacción dada por la Ley 9/2019, de 23 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat).

La documentación aportada queda constituida por:

1. Borrador del Plan de movilidad urbana sostenible (incluido el Plan de participación pública).

2. Documento inicial estratégico (DIE).

B.2. Información territorial

El municipio de Peñíscola está incluido en la comarca del Baix Maestrat. La superficie del término municipal es de 78,97 km² y se sitúa a una altitud de 9 m s. n. m. Tiene una población de 7.683 habitantes según datos del Instituto Nacional de Estadística (2020) que fluctúa en los meses estivales, cuando llega a sobrepasar los 100.000 habitantes y se acrecientan los problemas de movilidad.

Limita con el mar Mediterráneo al este; Benicarló al norte; Cervera del Maestre y Santa Magdalena de Pulpis al oeste y Alcalá de Xivert al sur. El casco antiguo se sitúa sobre un tómbolo rocoso que estuvo conectado mediante un istmo arenoso con el litoral y que actualmente está completamente urbanizado. Peñíscola es un municipio turístico que cuenta con un rico patrimonio cultural, arqueológico, arquitectónico e hidráulico.

Así mismo, cuenta con un notable patrimonio natural, ya que dentro de su término municipal existen los siguientes espacios naturales:

– LIC Marjal de Peñíscola (ES522202), con una extensión de 105,59 ha es un humedal con un ecosistema representado por juncales y carrizales de gran interés ya que alberga una de las mejores poblaciones del endemismo valenciano samaruc (*Valencia hispanica*) y cuenta con poblaciones relevantes de fartet (*Aphanius iberus*), galápago europeo (*Emys orbicularis*) o galápago leproso (*Mauremys leprosa*). Respecto a la flora, la marjal de Peñíscola cuenta con la mejor población de la especie *Ceratophyllum submersum* en la Comunidad Valenciana.

– Parque Natural Serra d'Irta y Reserva Natural (marina) de Irta declaradas por el Decreto 108/2002, de 16 de julio, del Gobierno Valenciano.

– LIC Serra d'Irta (ES5223036), con una extensión de 9.797,66 ha.

– ZEPA Serra d'Irta (ES0000444), con una extensión de 9.797,66 ha.

Estas tres últimas figuras protegen la singularidad morfoestructural y de ecosistemas que alberga la sierra, así como su rico patrimonio etnológico. Respecto a la fauna, como datos relevantes se pueden destacar la presencia de águila culebrera (*Circaetus gallicus*), águila-azor perdicera (*Hieraetus fasciatus*), gaviota de Audouin (*Larus audouinii*) o cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis*). Respecto a la flora, hay que destacar la saladilla de Peñíscola (*Limonium perplexum*) y la saladilla de Irta (*Limonium irtaense*), ambos endemismos estrictos de la provincia de Castellón. Por este motivo, la Sierra de Irta alberga tres microreservas de flora:

– Microreserva de flora Cala Argilaga, declarada en la Orden de 6 de noviembre de 2000, de la Conselleria de Medio Ambiente, por la que se declaren 22 microreservas vegetales en la provincia de Castellón.

– Microreserva de flora Duna del Pebret, declarada en la Orden de 11 de marzo de 2008, de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda por la que se declaren 14 microreservas y se amplía la microreserva Cala Argilaga.

– Microreserva de flora Torre Badum, declarada en la Orden de 6 de noviembre de 2000, de la Conselleria de Medio Ambiente, por la que se declaren 22 microreservas vegetales en la provincia de Castellón.

Peñíscola, además, está integrada en el Paisaje de Relevancia Regional PRR09-Sierra de Irta y Peñíscola.

B.3. Planeamiento vigente

El Plan general de ordenación urbana vigente de Peñíscola data de 1977. Es un plan general totalmente desfasado, elaborado con premisas técnicas obsoletas o inexistentes en materia de movilidad sostenible, por lo que el desarrollo urbanístico no se ha realizado asentado en bases sólidas que permitan una actual movilidad sostenible en el municipio, generándose con ello importantes carencias en materia de movilidad. El municipio de Peñíscola ha ido creciendo sin poseer un PGOU acorde a las necesidades de la población y dándose la ocupación del territorio de forma que se ha creado un municipio que no ha seguido ningún criterio de movilidad sostenible. Los problemas detectados en el año de aprobación del plan general son totalmente distintos a los de los años 2000



tant, és vital l'aprovació d'un nou PGOU que reculla les indicacions d'aquest PMUS en matèria de mobilitat urbana. Així, atesa l'antiguitat del PGOU vigent, elaborat sense criteris de mobilitat sostenible, es fa indispensable l'elaboració i aprovació de la revisió del PGOU incorporant-hi les directrius i accions en matèria de mobilitat sostenible que es descriuen en aquest PMUS.

B.4. Objecte de la proposta de PMUS

Àmbit de l'actuació

El PMUS es desenvoluparà al terme municipal de Peníscola; és un pla de mobilitat de tipus municipal i, per tant, el seu àmbit és local. Les actuacions que es pretenen realitzar se centren fonamentalment en el nucli urbà de la població, en sòl urbà o urbanitzable. No obstant això, hi ha algunes actuacions planificades sobre sòl no urbanitzable protegit.

Anàlisi i diagnòstic

Peníscola presenta una elevada autocontenció amb el 64 % dels viatges interns, dels quals una majoria es fan amb vehicle privat. D'una banda, això ha de significar una major facilitat per a potenciar la mobilitat en modes tous o transport públic. Aquesta dada pot reflectir una situació que es dona al llarg de l'any, però cal tindre en compte l'estacionalitat demogràfica de Peníscola, que es tradueix en una situació als mesos de juliol i agost d'una magnitud totalment diferent a la resta de l'any. Així, és indispensable ressaltar la gran aflluència turística que té Peníscola en els mesos estivals que ha d'accedir al municipi i a la qual cal donar resposta per a allotjar el seu vehicle, independentment que posteriorment no l'utilitze o que contribueixca a augmentar la xifra de desplaçaments interns.

És necessari distingir la mobilitat que es produeix, d'una banda, per residents i, d'una altra, per turistes. Aquests viatges d'arribada o eixida fan que es produïsquen concentracions de trànsit puntuals més importants. El PMUS té en compte la confluència de residents i turistes especialment a l'estiu, i proporciona actuacions que resolguen els problemes de mobilitat en aquest període més crític de l'any. El trànsit de penetració, format en la major part per turistes i per habitants de poblacions veïnes, actualment entra al nucli urbà per a buscar estacionament, una tasca difícil en l'època vacacional i que produeix una congestió constant als carrers principals. És necessari donar allotjament a aquests vehicles fora del nucli urbà creant una connexió adequada a les necessitats per mitjà de serveis de transport públic i possibilitant l'ús de mitjans de transport tous.

Respecte a la mobilitat a peu, actualment està entorn del 33 % que, al costat de les característiques que presenta Peníscola quant a la seua configuració, fan que es genere optimisme en relació amb l'èxit de les mesures que propose aquest PMUS a pesar que és necessari adaptar la infraestructura existent modificant seccions transversals i creant-ne de noves.

Situacions que cal considerar:

- Itineraris per als vianants millorables respecte a la convivència amb altres mitjans de transport.
- Escassa conversió en zona de vianants del centre històric i de la zona suburbana.
- Recorreguts per als vianants no accessibles.

Respecte a la mobilitat en transport públic, s'observa que té un ús molt reduït, en part pel servei bàsic que cobreix, en part perquè la pràctica totalitat de la població disposa de vehicle propi i en part perquè les distàncies a recórrer són bastant curtes. El fet que l'ús del transport públic siga quasi nul en els desplaçaments interns o reduït en el cas dels interurbans reflecteix que l'estat actual no és suficient. Es considera imprescindible augmentar el servei d'autobús urbà al municipi per a fomentar el seu ús, com també disposar de línies de transport públic que permeten l'accés a les persones que estacionen els seus vehicles en aparcaments alternatius fora del nucli urbà per a arribar fins a la seua destinació, ja siga al nucli urbà, a la costa o a la muntanya.

Respecte a la mobilitat amb bicicleta, representa un 11 %, la qual cosa indica que no es percep com a alternativa per a la mobilitat urbana lligada en gran part als inconvenients següents:

- Escassa oferta de carrils bici o itineraris ciclistes que permeten dotar de seguretat l'usuari i afavorisquen aquest mode de transport.
- Inexistència d'un sistema de préstec de bicis.

de la actualitat. Por tanto, es vital la aprobación de un nuevo PGOU que recoja las indicaciones del presente PMUS en materia de movilidad urbana. Así pues, dada la antigüedad del vigente PGOU, elaborado sin criterios de movilidad sostenible, se hace indispensable la elaboración y aprobación de la revisión del PGOU, incorporando en el mismo las directrices y acciones en materia de movilidad sostenible que se describen en el presente PMUS.

B.4. Objeto de la propuesta de PMUS

Ámbito de la actuación

El PMUS se va a desarrollar en el término municipal de Peñíscola; es un plan de movilidad de tipo municipal por lo que su ámbito es local. Las actuaciones que se pretenden realizar se centran fundamentalmente en el casco urbano de la población, en suelo urbano o urbanizable. No obstante, hay algunas actuaciones planificadas sobre suelo no urbanizable protegido.

Análisis y diagnóstico

Peñíscola presenta una elevada autocontención con el 64 % de los viajes internos, de los cuales una mayoría se realizan con vehículo privado. Por una parte, esto debe significar una mayor facilidad para potenciar la movilidad en modos blandos o transporte público. Este dato puede reflejar una situación que se da a lo largo del año, pero hay que tener en cuenta la estacionalidad demográfica de Peñíscola que se traduce en una situación en los meses de julio y agosto de una magnitud totalmente distinta al resto del año. Así pues, es indispensable resaltar la gran afluencia turística que tiene Peñíscola en los meses estivales que tiene que acceder al municipio y a la que hay que dar repuesta para alojar su vehículo, independientemente de que posteriormente no lo utilice o que contribuya a aumentar la cifra de desplazamientos internos.

Es necesario distinguir la movilidad que se produce por una parte por residentes y, por otra, por turistas. Estos viajes de llegada o salida hacen que se produzcan concentraciones de tráfico puntuales más importantes. El PMUS tiene en cuenta la confluencia de residentes y turistas especialmente en verano, proporcionando actuaciones que resuelvan los problemas de movilidad en este periodo más crítico del año. El tráfico de penetración, formado en su mayor parte por turistas y por habitantes de poblaciones vecinas, actualmente entra en el casco urbano para buscar estacionamiento, siendo tarea difícil en la época vacacional y produciéndose una congestión constante en las calles principales. Es necesario dar alojamiento a estos vehículos fuera del núcleo urbano, creando una conexión adecuada a las necesidades por medio de servicios de transporte público y posibilitando la utilización de medios de transporte blandos.

Respecto a la movilidad a pie, actualmente está en torno al 33 % que, junto a las características que presenta Peñíscola en cuanto a su configuración, hacen que se genere optimismo en relación con el éxito de las medidas que proponga este PMUS a pesar de que es necesario adaptar la infraestructura existente modificando secciones transversales y creando nuevas.

Situaciones que deben considerarse:

- Itinerarios peatonales mejorables con respecto a la convivencia con otros medios de transporte.
- Escasa peatonalización del casco histórico y de la zona suburbana.
- Recorridos peatonales no accesibles.

Respecto a la movilidad en transporte público, se observa que tiene un uso muy reducido, en parte por el servicio básico que cubre, en parte porque la práctica totalidad de la población dispone de vehículo propio y en parte porque las distancias a recorrer son bastante cortas. El hecho de que el uso del transporte público sea casi nulo en los desplazamientos internos o reducido en el caso de los interurbanos refleja que el actual estado no es suficiente. Se considera imprescindible aumentar el servicio de autobús urbano en el municipio para fomentar su uso, así como disponer de líneas de transporte público que permitan el acceso a las personas que estacionen sus vehículos en aparcamientos alternativos fuera del casco urbano para llegar hasta su destino, ya sea en el núcleo urbano, en la costa o en la montaña.

Respecto a la movilidad en bicicleta representa un 11 %, lo que indica que no se percibe como alternativa para la movilidad urbana ligada en gran parte a los siguientes inconvenientes:

- Escasa oferta de carriles bici o itinerarios ciclistas que permitan dotar de seguridad al usuario y favorezcan este modo de transporte.
- Inexistencia de un sistema de préstamo de bicis.



– Alguns accessos a paratges naturals no tenen itineraris ciclistes adequats (especialment al nucli de la costa sud i la serra d'Irta).

– Absència d'una adequada infraestructura ciclista per a desplaçar-se fins als centres escolars.

Per a fomentar l'ús de la bicicleta és necessari millorar i ampliar la xarxa ciclista de cada municipi, fent que es puga recórrer el nucli urbà en condicions de seguretat i comoditat i creant una connexió amb l'interior, la costa nord i la costa sud. Per a un municipi amb una gran afluència turística com Peníscola, seria convenient disposar d'un servei gestionat de préstec de bicicletes i patinets.

Objectius del PMUS

L'objecte d'aquest pla és dotar el municipi d'una eina que integre i modere aspectes com una accessibilitat universal, la concentració i combinació d'activitats diverses en el municipi i el seu entorn, així com la mobilitat i la sostenibilitat en el transport. Es pretén aconseguir un municipi més humà, més habitable i, al mateix temps, més competitiu seguint criteris de mobilitat sostenible.

El model que es pretén aconseguir és el d'una ciutat basada en el desenvolupament urbà sostenible adaptant les necessitats reals de la ciutadania, sensibilitzant la població de la importància d'utilitzar mitjans de transport no motoritzats i fomentant l'ús de transport públic de manera que a curt, mitjà i llarg termini això es tradueixca en creixement econòmic, cohesió social, protecció del medi ambient i en un augment de la qualitat de vida.

A partir d'una anàlisi i diagnòstic de la problemàtica al municipi, el PMUS planteja una sèrie d'objectius generals i específics, que s'aconseguiran amb les actuacions proposades, estructurats en 9 programes, a curt (2 anys), mitjà (4 anys) i llarg (8 anys) termini.

Objectius generals

OG.1. Revisar i definir una jerarquia viària a la ciutat

OG.2. Assegurar que el vianant continue sent el principal protagonista de la mobilitat en un municipi accessible

OG.3. Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode de transport habitual

OG.4. Aconseguir una major quota de participació del transport col·lectiu

OG.5. Realitzar una adequada gestió de l'estacionament

OG.6. Aconseguir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada

OG.7. Implementar en la normativa urbanística els nous criteris de mobilitat sostenible

OG.8. Afavorir la descarbonització del sistema de transport

OG.9. Millorar la seguretat viària i la convivència pacífica

OG.10. Educar, formar i informar promovent l'ús racional del vehicle privat

OG.11. Millorar la gestió de la mobilitat

Objectius específics

OE.1. Millorar la xarxa viària urbana

– Remodelar la xarxa viària

– Millorar els punts crítics de seguretat viària

OE.2. Connectar el nucli urbà amb els accessos per mitjà d'itineraris per als vianants i ciclistes accessibles

OE.3. Millorar la mobilitat per als vianants i l'accessibilitat universal

– Millorar els itineraris per als vianants

– Aconseguir l'accessibilitat universal de l'entorn urbà

OE.4. Millorar la mobilitat ciclista

– Crear una xarxa de vies ciclistes contínua, segura i còmoda, dotada d'aparcaments segurs per a bicicletes en via pública

– Impulsar un projecte de préstec de bicicletes utilitzant eines tecnològiques innovadores

OE.5. Potenciar el transport col·lectiu, públic i privat

– Implantar un servei de transport públic d'autobús urbà de qualitat que incloga un servei de transport públic adaptat en el barri antic

– Fomentar línies llançadores d'autobús des de les àrees d'estacionament de dissuasió

OE.6. Aconseguir una mobilitat sostenible en els centres atractors (barri antic i castell, platges, cales, centres esportius, educatius, sanitaris, zones comercials, etc.)

OE.7. Implantar un pla de gestió eficient de l'estacionament

– Algunos accesos a parajes naturales carecen de itinerarios ciclistas adecuados (especialmente en el casco de la costa sur y la Sierra de Irta).

– Ausencia de una adecuada infraestructura ciclista para desplazarse hasta los centros escolares.

Para fomentar el uso de la bicicleta es necesaria la mejora y ampliación de la red ciclista de cada municipio, haciendo que se pueda recorrer el caso urbano en condiciones de seguridad y comodidad y creando una conexión con el interior, la costa norte y la costa sur. Para un municipio con gran afluencia turística como Peñíscola, sería conveniente disponer un servicio gestionado de préstamo de bicicletas y patinets.

Objetivos del PMUS

El objeto de este plan es dotar al municipio de una herramienta que integre y modere aspectos como una accesibilidad universal, la concentración y combinación de actividades diversas en el municipio y su entorno, así como la movilidad y la sostenibilidad en el transporte. Se pretende conseguir un municipio más humano, más habitable y, al mismo tiempo, más competitivo siguiendo criterios de movilidad sostenible.

El modelo que se pretende alcanzar es el de una ciudad basada en el desarrollo urbano sostenible adaptando las necesidades reales de la ciudadanía, sensibilizando a la población de la importancia de utilizar medios de transporte no motorizados y fomentando el uso de transporte público de modo que a corto, medio y largo plazo se traduzca en crecimiento económico, cohesión social, protección al medio ambiente y en un aumento de la calidad de vida.

A partir de un análisis y diagnòstic de la problemàtica en el municipio, el PMUS planteja una sèrie d'objectius generals i específics, que se alcanzarán con las actuaciones propuestas, estructurados en 9 programas, a corto (2 años), medio (4 años) y largo (8 años) plazo.

Objetivos generales

OG.1. Revisar y definir una jerarquía viaria en la ciudad

OG.2. Asegurar que el peatón siga siendo el principal protagonista de la movilidad en un municipio accesible

OG.3. Fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte habitual

OG.4. Conseguir una mayor cuota de participación del transporte colectivo

OG.5. Realizar una adecuada gestión del estacionamiento

OG.6. Conseguir una distribución urbana de mercancías ágil y ordenada

OG.7. Implementar en la normativa urbanística los nuevos criterios de movilidad sostenible

OG.8. Favorecer la descarbonización del sistema de transporte

OG.9. Mejorar la seguridad vial y la convivencia pacífica

OG.10. Educar, formar e informar promoviendo el uso racional del vehículo privado

OG.11. Mejorar la gestión de la movilidad

Objetivos específicos

OE.1. Mejorar la red viaria urbana

– Remodelar la red viaria

– Mejorar los puntos críticos de seguridad vial

OE.2. Conectar el casco urbano con los accesos mediante itinerarios peatonales y ciclistas accesibles

OE.3. Mejorar la movilidad peatonal y la accesibilidad universal

– Mejorar los itinerarios peatonales

– Lograr la accesibilidad universal del entorno urbano

OE.4. Mejorar la movilidad ciclista

– Crear una red de vías ciclistas continua, segura y cómoda, dotada de aparcamientos seguros para bicicletas en vía pública

– Impulsar un proyecto de préstamo de bicicletas empleando herramientas tecnológicas innovadoras

OE.5. Potenciar el transporte colectivo, público y privado

– Implantar un servicio de transporte público de autobús urbano de calidad incluyendo un servicio de transporte público adaptado en el casco antiguo

– Fomentar líneas lanzaderas de autobús desde las áreas de estacionamiento de disuasión

OE.6. Lograr una movilidad sostenible en los centros atractores (casco antiguo y castillo, playas, calas, centros deportivos, educativos, sanitarios, zonas comerciales, etc.)

OE.7. Implantar un plan de gestión eficiente del estacionamiento



– Adaptar l'espai destinat a l'aparcament en superfície en xarxa viària segons les necessitats per a una mobilitat sostenible

– Crear la dotació suficient d'aparcaments en el nucli urbà i en la perifèria per a residents

– Establir aparcaments de dissuasió en la perifèria

OE.8. Millorar la càrrega i descàrrega de mercaderies i visitants

– Regular la normativa d'horaris de càrrega i descàrrega de mercaderies

– Millorar la dotació i distribució de zones de càrrega i descàrrega de mercaderies i passatgers

OE.9. Integrar els criteris de mobilitat sostenible en la planificació urbanística

OE.10. Reduir les emissions contaminants del transport

OE.11. Aconseguir espais urbans de qualitat per al ciutadà

OE.12. Implantar una gestió eficient del trànsit

– Implantar un centre de control del trànsit

– Regular adequadament les velocitats de circulació

– Regular el control d'accés a zones del nucli urbà com el centre històric antic o la zona comercial suburbana

OE.13. Millorar la seguretat dels desplaçaments

OR.14. Informar i educar la població dels avantatges de desenvolupar hàbits de mobilitat sostenibles

OE.15. Millorar la gestió municipal de la mobilitat

– Crear l'Oficina Municipal de Mobilitat

– Crear l'Observatori Municipal de la Mobilitat

B.5. Estudi d'alternatives

D'acord amb la documentació presentada en l'esborrany del PMUS i el DIE, es fan les consideracions següents sobre les alternatives a estudiar:

Alternativa 0. Model de mobilitat tendencial. No dur a terme cap actuació en matèria de mobilitat. Aquest model dona prioritat al vehicle privat davant del vianant, ciclista o transport públic de manera que tant la mobilitat com l'impacte sobre el medi ambient segueixen amb la pauta actual.

Alternativa 1. Model de mobilitat tradicional. Aquesta alternativa planteja satisfer els increments de demanda de desplaçaments ampliant les infraestructures per a albergar major nombre de vehicles sense la recerca d'una reducció de l'ús del vehicle privat, que segueix prioritzat. Segons aquest model, el canvi del repartiment modal cap als modes sostenibles se circumscriu exclusivament a l'àmbit de l'educació i informació al ciutadà.

Alternativa 2. Model de mobilitat sostenible. Aquesta última alternativa desenvolupa un model de mobilitat amb criteris de sostenibilitat a fi de canviar el model tendencial i tradicional de la mobilitat de manera que es garantisquen itineraris accessibles, segurs i atractius per a caminar i pedalejar, on els desplaçaments més llargs a les destinacions laborals, educatives, sanitàries i d'oci es resolguen per mitjà del transport públic en detriment del vehicle privat.

D'acord amb la documentació presentada es tria l'alternativa 2, per a la qual el PMUS defineix una sèrie de programes sectorials d'actuacions, cada un dels quals se subdivideix en plans en els quals es desenvolupen les actuacions proposades.

B.6. Propostes del PMUS

En l'apartat 6.3.3 del PMUS es defineix un total de 76 actuacions encaminades a la consecució dels objectius del pla que es resumeixen en la taula següent:

– Adaptar el espacio destinado al aparcamiento en superficie en red viaria según las necesidades para una movilidad sostenible

– Crear la dotación suficiente de aparcamientos en casco urbano y en la periferia para residentes

– Establecer aparcamientos de disuasión en la periferia

OE.8. Mejorar la carga y descarga de mercancías y visitantes

– Regular la normativa de horarios de carga y descarga de mercancías

– Mejorar la dotación y distribución de zonas de carga y descarga de mercancías y pasajeros

OE.9. Integrar los criterios de movilidad sostenible en la planificación urbanística

OE.10. Reducir las emisiones contaminantes del transporte

OE.11. Lograr espacios urbanos de calidad para el ciudadano

OE.12. Implantar una gestión eficiente del tráfico

– Implantar un centro de control del tráfico

– Regular adecuadamente las velocidades de circulación

– Regular el control de acceso a zonas del casco urbano como el casco histórico antiguo o la zona comercial suburbana

OE.13. Mejorar la seguridad de los desplazamientos

OR.14. Informar y educar a la población de las ventajas de desarrollar hábitos de movilidad sostenibles

OE.15. Mejorar la gestión municipal de la movilidad

– Crear la Oficina Municipal de Movilidad

– Crear el Observatorio Municipal de la Movilidad

B.5. Estudio de alternativas

De acuerdo con la documentación presentada en el borrador del PMUS y el DIE, se realizan las siguientes consideraciones sobre las alternativas a estudiar:

Alternativa 0. Modelo de movilidad tendencial. No llevar a cabo ninguna actuación en materia de movilidad. Este modelo da prioridad al vehículo privado frente al peatón, ciclista o transporte público de forma que tanto la movilidad como el impacto sobre el medio ambiente siguen con la pauta actual.

Alternativa 1. Modelo de movilidad tradicional. Esta alternativa plantea satisfacer los incrementos de demanda de desplazamientos ampliando las infraestructuras para albergar mayor número de vehículos sin la búsqueda de una reducción del uso del vehículo privado, que sigue priorizado. Según este modelo, el cambio del reparto modal hacia los modos sostenibles se circumscribe exclusivamente al ámbito de la educación e información al ciudadano.

Alternativa 2. Modelo de movilidad sostenible. Esta última alternativa desarrolla un modelo de movilidad con criterios de sostenibilidad con objeto de cambiar el modelo tendencial y tradicional de la movilidad de modo que se garanticen itinerarios accesibles, seguros y atractivos para caminar y pedalear, donde los desplazamientos más largos a los destinos laborales, educativos, sanitarios y de ocio se resuelvan mediante el transporte público en detrimento del vehículo privado.

Conforme con la documentación presentada, se elige la alternativa 2 para la que el PMUS define una serie de programas sectoriales de actuaciones, cada uno de los cuales se subdivide en planes en los que se desarrollan las actuaciones propuestas.

B.6. Propuestas del PMUS

En el apartado 6.3.3 del PMUS se definen un total de 76 actuaciones encaminadas a la consecució de los objetivos del plan que se resumen en la siguiente tabla:



| Programa | Pla | Actuació | |
|---|---|---|---|
| Mobilitat viària | Pla de millora, reordenació i explotació de la xarxa viària | 1 | Jerarquització viària |
| | | 2 | Remodelació de la carretera estació (CV-141) |
| | | 3 | Ronda circumval·lació urbanitzacions serra d'Irta (ronda sud) |
| | | 4 | Passeig escènic en la costa sud |
| | | 5 | Reordenació de la mobilitat en l'avinguda del Papa Luna i prolongació de l'avinguda de València fins a l'avinguda de Pigmalió |
| | | 6 | Vertebració de la xarxa viària estructural en la costa nord (connexió entre la platja i la CV-140) |
| | | 7 | Vertebració de la xarxa primària d'accés a la costa nord des de l'AP -7 i la N-340 |
| | | 8 | Potenciació del camí dels Abellers com a distribuïdor nord-sud |
| | | 9 | Remodelació de seccions de viaris urbans |
| | | 10 | Millores puntuals en el viari urbà existent |
| | | 11 | Reordenació dels sentits de circulació en el nucli urbà |
| | Pla de gestió de l'estacionament | 12 | Millora de l'oferta d'aparcament per a residents |
| | | 13 | Aparcaments de dissuasió per a vehicles als afores |
| | | 14 | Reducció progressiva de les places d'aparcament en superfície en xarxa viària |
| | | 15 | Informació en temps real sobre la disponibilitat de places en les diferents bosses d'aparcament |
| | | 16 | Dotació de places d'aparcament accessibles |
| | | 17 | Regulació normativa dels estàndards de dotació de les places d'aparcament |
| Mobilitat per als vianants i accessibilitat universal | Pla de millora de recorreguts / itineraris per als vianants | 18 | Millora per als vianants de l'avinguda d'Espanya |
| | | 19 | Millora per als vianants de l'avinguda del Mar |
| | | 20 | Millora per als vianants de l'avinguda d'Akra Leuké |
| | | 21 | Millora per als vianants de l'avinguda del Papa Luna |
| | | 22 | Millora per als vianants de la carretera d'Irta |
| | | 23 | Millora de la permeabilitat per als vianants-ciclista en la marjal de Peníscola |
| | Pla de millora de l'accessibilitat urbana | 24 | Ampliació de voreres |
| | | 25 | Retirada d'obstacles en banda lliure per als vianants |
| | | 26 | Remodelació de guals i passos per als vianants |
| | | 27 | Semàfors accessibles |
| | | 28 | Remodelació de les places d'aparcament accessibles |
| Mobilitat ciclista | | 29 | Millora de l'accessibilitat en jardins i espais lliures |
| | | 30 | Adequació de parades d'autobusos perquè siguen accessibles |
| | | 31 | Millora de l'accessibilitat en el centre històric |
| | | 32 | Creació d'una xarxa de vies ciclistes contínua, segura i còmoda |
| | | 33 | Xarxa d'aparcaments vigilats i segurs de bicicletes i patinets en via pública |
| | | 34 | Creació d'un servei de préstec públic de bicicletes |
| | | 35 | Campanya de foment de l'ús de la bicicleta |
| Mobilitat del transport públic | | 36 | Noves línies d'autobús urbà i interconnexió amb les línies interurbanes |
| | | 37 | Millores tecnològiques en les parades d'autobús |
| | | 38 | Millores en el sistema de tarifes del transport públic |
| | | 39 | Implantació de tecnologia SAE |
| | | 40 | Sistema de concessió de prioritat a autobusos en interseccions |
| Millora de la gestió del trànsit | Pla de regulació de la velocitat del trànsit | 41 | Regulació de les velocitats de circulació |
| | Pla de control del trànsit | 42 | Mesures de calma del trànsit |
| | | 43 | Creació del centre de control del trànsit |
| | Pla de seguretat viària | 44 | Millora de la senyalització informativa de les destinacions per a conductors |
| | | 45 | Creació d'una base actualitzada de punts negres respecte a la seguretat viària |
| | | 46 | Plans específics de vigilància i control d'usuaris de mitjans no motoritzats. Ordenança municipal de mitjans no motoritzats |
| | Pla de regulació del repartiment de mercaderies | 47 | Campanyes d'informació i conscienciació d'accidents |
| | | 48 | Ordenança municipal que regule el repartiment de mercaderies |
| | | 49 | Estudi de necessitats de places reservades per a càrrega i descàrrega de mercaderies |
| | | 50 | Vigilància, dissuasió i sanció d'infraccions de càrrega i descàrrega |
| | | 51 | Creació de la figura del gestor de la logística urbana i del fòrum del transport urbà |
| | 52 | Foment de l'ús de vehicles de repartiment menys contaminant | |
| | Pla de regulació i ús d'altres mitjans de mobilitat | 53 | Ús de vehicles de mobilitat personal (VMP) |



| | | | |
|---|--|---|---|
| Millora de la mobilitat en centres atractors | Pla de millora de la mobilitat en el nucli urbà i el centre històric | 54 | Ampliació del nucli urbà i centre històric convertit en zona de vianants, amb accés restringit al trànsit |
| | Pla de millora de la mobilitat a centres esportius | 55 | Millora de la mobilitat a centres esportius |
| | | 56 | Millora de la mobilitat sostenible no motoritzada i la seguretat viària en els entorns dels centres educatius |
| | | 57 | Foment del transport col·lectiu, públic o privat, a centres educatius |
| | | 58 | Implantació del projecte «Camins escolars segurs» a peu |
| | | 59 | Implantació del projecte «Camins escolars segurs» amb bici |
| Pla de localització de fires i mercats | 60 | Reubicació del mercat dels dilluns en els mesos d'estiu i Setmana Santa | |
| Integració de la mobilitat sostenible en l'urbanisme | | 61 | Coordinació del PMUS i el PGOU |
| Integració de la mobilitat sostenible en el medi ambient urbà | Pla de millora de la qualitat dels espais urbans | 62 | Millora de la vora urbana de la marjal |
| | | 63 | Millora d'espais lliures i equipaments en la costa nord |
| | | 64 | Senyals emocionals |
| | Pla de disminució de la contaminació acústica i atmosfèrica | 65 | Implantació de paviments fonoabsorbents |
| | | 66 | Intensificació de les campanyes i mesures de control de la velocitat |
| | | 67 | Foment de l'ús de vehicles d'energies menys contaminants |
| Implantació, seguiment i avaluació del PMUS | Pla de recursos municipals per a la implantació del PMUS | 68 | Creació de l'oficina municipal de mobilitat |
| | | 69 | Creació de l'observatori municipal de la mobilitat sostenible |
| | | 70 | Creació i manteniment d'una pàgina web i apps de mobilitat municipal sostenible |
| | | 71 | Aprovació de l'ordenança municipal de mobilitat |
| | Pla de coordinació municipal per a la implantació del PMUS | 72 | Conscienciació de l'equip de govern |
| | | 73 | Coordinació entre les diferents regidories |
| | Pla de conscienciació ciutadana | 74 | Difusió del transport públic, autobusos llançadora, aparcaments dissuasius... |
| | | 75 | Difusió del sistema de préstec públic de bicicletes i la xarxa de carrils bici |
| | | 76 | Campanya de mobilitat respectuosa |

* * * * *

| Programa | Plan | Actuación | |
|--|---|-----------|---|
| Movilidad viaria | Plan de mejora, Reordenación y explotación de la red viaria | 1 | Jerarquización viaria |
| | | 2 | Remodelación de la carretera estación (CV-141) |
| | | 3 | Ronda circunvalación urbanizaciones sierra de Irta (ronda sur) |
| | | 4 | Paseo escénico en la costa sur |
| | | 5 | Reordenación de la movilidad en la avenida del Papa luna y prolongación de la avenida de València hasta la avenida de Pigmalión |
| | | 6 | Vertebración de la red viaria estructural en la costa norte (conexión entre la playa y la CV-140) |
| | | 7 | Vertebración de la red primaria de acceso a la costa norte desde la AP-7 y la N-340 |
| | | 8 | Potenciación del camino de los Abellers como distribuidor norte-sur |
| | | 9 | Remodelación de secciones de viarios urbanos |
| | | 10 | Mejoras puntuales en el viario urbano existente |
| | | 11 | Reordenación de los sentidos de circulación en el casco urbano |
| | Plan de gestión del estacionamiento | 12 | Mejora de la oferta de aparcamiento para residentes |
| | | 13 | Aparcamientos de disuasión para vehículos en las afueras |
| | | 14 | Reducción progresiva de las plazas de aparcamiento en superficie en red viaria |
| | | 15 | Información en tiempo real sobre la disponibilidad de plazas en las distintas bolsas de aparcamiento |
| | | 16 | Dotación de plazas de aparcamiento accesibles |
| | | 17 | Regulación normativa de los estándares de dotación de las plazas de aparcamiento |
| Movilidad peatonal y accesibilidad universal | Plan de mejora de recorridos / itinerarios peatonales | 18 | Mejora peatonal de la avenida de España |
| | | 19 | Mejora peatonal de la avenida del Mar |
| | | 20 | Mejora peatonal de la avenida de Akra Leuké |
| | | 21 | Mejora peatonal de la avenida del Papa Luna |
| | | 22 | Mejora peatonal de la carretera de Irta |
| | | 23 | Mejora de la permeabilidad peatonal-ciclista en la marjal de Peñíscola |
| | | 24 | Ampliación de aceras |
| | Plan de mejora de la accesibilidad urbana | 25 | Retirada de obstáculos en banda libre peatonal |
| | | 26 | Remodelación de vados y pasos peatonales |
| | | 27 | Semáforos accesibles |
| | | 28 | Remodelación de las plazas de aparcamiento accesibles |
| | | 29 | Mejora de la accesibilidad en jardines y espacios libres |
| | | 30 | Adecuación de paradas de autobuses para que sean accesibles |
| | | 31 | Mejora de la accesibilidad en el casco en el casco histórico |



| | | | |
|--|--|--|---|
| Movilidad ciclista | | 32 | Creación de una red de vías ciclistas continua, segura y cómoda |
| | | 33 | Red de aparcamientos vigilados y seguros de bicicletas y patinetes en vía pública |
| | | 34 | Creación de un servicio de préstamo público de bicicletas |
| | | 35 | Campaña de fomento del uso de la bicicleta |
| Movilidad del transporte público | | 36 | Nuevas líneas de autobús urbano e interconexión con las líneas interurbanas |
| | | 37 | Mejoras tecnológicas en las paradas de autobús |
| | | 38 | Mejoras en el sistema de tarifas del transporte público |
| | | 39 | Implantación de tecnología SAE |
| | | 40 | Sistema de concesión de prioridad a autobuses en intersecciones |
| Mejora de la gestión del tráfico | Plan de regulación de la velocidad del tráfico | 41 | Regulación de las velocidades de circulación |
| | | 42 | Medidas de calmado del tráfico |
| | Plan de control del tráfico | 43 | Creación del centro de control del tráfico |
| | | 44 | Mejora de la señalización informativa de los destinos para conductores |
| | Plan de seguridad vial | 45 | Creación de una base de actualizada de puntos negros respecto a la seguridad vial |
| | | 46 | Planes específicos de vigilancia y control de usuarios de medios no motorizados. Ordenanza municipal de medios no motorizados |
| | | 47 | Campañas de información y concienciación de accidentes |
| | Plan de regulación del reparto de mercancías | 48 | Ordenanza municipal que regule el reparto de mercancías |
| | | 49 | Estudio de necesidades de plazas reservadas para carga y descarga de mercancías |
| | | 50 | Vigilancia, disuasión y sanción de infracciones de carga y descarga |
| 51 | | Creación de la figura del gestor de la logística urbana y del foro del transporte urbano | |
| 52 | | Fomento del uso de vehículos de reparto menos contaminante | |
| Plan de regulación y uso de otros medios de movilidad | 53 | Utilización de vehículos de movilidad personal (VMP) | |
| Mejora de la movilidad en centros atractores | Plan de mejora de la movilidad en el casco urbano y el casco histórico | 54 | Ampliación del casco urbano y casco histórico peatonalizado, con acceso restringido al tráfico |
| | Plan de mejora de la movilidad a centros deportivos | 55 | Mejora de la movilidad a centros deportivos |
| | | 56 | Mejora de la movilidad sostenible no motorizada y la seguridad vial en los entornos de los centros educativos |
| | | 57 | Fomento del transporte colectivo, público o privado, a centros educativos |
| | | 58 | Implantación del proyecto «Caminos escolares seguros» a pie |
| | 59 | Implantación del proyecto «Caminos escolares seguros» en bici | |
| Plan de localización de ferias y mercados | 60 | Reubicación del mercado de los lunes en los meses de verano y semana santa | |
| Integración de la movilidad sostenible en el urbanismo | | 61 | Coordinación del PMUS y el PGOU |
| Integración de la movilidad sostenible en el medio ambiente urbano | Plan de mejora de la calidad de los espacios urbanos | 62 | Mejora del borde urbano de la marjal |
| | | 63 | Mejora de espacios libres y equipamientos en la costa norte |
| | | 64 | Señales emocionales |
| | Plan de disminución de la contaminación acústica y atmosférica | 65 | Implantación de pavimentos fonoabsorbentes |
| | | 66 | Intensificación de las campañas y medidas de control de la velocidad |
| | | 67 | Fomento del uso de vehículos de energías menos contaminantes |
| | | 68 | Creación de la oficina municipal de movilidad |
| Implantación, seguimiento y evaluación del PMUS | Plan de recursos municipales para la implantación del PMUS | 69 | Creación del observatorio municipal de la movilidad sostenible |
| | | 70 | Creación y mantenimiento de una página web y apps de movilidad municipal sostenible |
| | | 71 | Aprobación de la ordenanza municipal de movilidad |
| | | 72 | Concienciación del equipo de gobierno |
| | Plan de coordinación municipal para la implantación del PMUS | 73 | Coordinación entre las diferentes concejalías |
| | | 74 | Difusión del transporte público, autobuses lanzadera, aparcamientos disuasorios... |
| | Plan de concienciación ciudadana | 75 | Difusión del sistema de préstamo público de bicicletas y la red de carriles bici |
| | | 76 | Campaña de movilidad respetuosa |



C. Possibles efectes sobre el medi ambient

En l'apartat 8.7 del document inicial estratègic es realitza, a escala de terme municipal, l'anàlisi de consum energètic del sector transport fent una estimació a partir de dades aportades entre 2015 i 2018 per l'Institut Valencià de Competitivitat Empresarial i l'Institut Nacional d'Estadística. L'estimació conclou que les emissions anuals de CO₂ del sector transport a Peñíscola ascendeixen a 13.774,97 t de CO₂, que corresponen a un 0,0167 % de les emissions anuals de CO₂ en el sector transport a Espanya i són el 34 % de les emissions de CO₂ degudes a l'ús de combustibles. Hi ha previst que després de la implantació de les mesures proposades en el PMUS disminuïska aquest percentatge.

En l'apartat 8.8 del document esmentat s'analitza la contaminació acústica. El municipi de Peñíscola va declarar com a zona acústicament saturada (ZAS) la zona d'oci del complex urbanístic Peñíscola platja i la zona del carrer Major i voltants en el centre històric. De l'anàlisi es conclou que els problemes de contaminació acústica deriven d'activitats relacionades amb l'oci i no de la mobilitat, si bé les actuacions proposades en el PMUS relatives a la disminució de trànsit i evitar l'accés de vehicles al nucli urbà preveuen la millora de la situació de problemes acústics.

En l'apartat 8.9 s'anitzen les fonts de contaminació atmosfèrica, la principal font d'emissió urbana de la qual són els vehicles privats motoritzats, encara que també hi ha una certa quantitat de camps agrícoles la crema controlada de biomassa dels quals produeix emissions a l'atmosfera. El municipi de Peñíscola està inclòs dins de la Zona d'Agglomeració ES1001: Cervol – Els Ports (àrea costanera). Segons les dades obtingudes en 2018, pràcticament la totalitat dels paràmetres mesurats són inferiors als valors límit, nivells que es veuran millorats amb la implantació de les actuacions proposades en el PMUS.

Finalment, l'apartat 8.10 fa un diagnòstic de la mobilitat que reflecteix l'elevat percentatge de viatges interns que es fan amb vehicle privat, encara que cal assenyalar l'estacionalitat demogràfica de Peñíscola, que es tradueix en una situació durant els mesos de juliol i agost d'una magnitud totalment diferent de la de la resta de l'any. Això genera problemes per a allotjar els vehicles, que es pretenen alleujar amb la creació d'aparcaments fora del nucli urbà i creant una connexió adequada per mitjà de transport públic.

Respecte a la mobilitat a peu, actualment hi ha un alt percentatge de trajectes que es fan d'aquesta manera, encara que el PMUS proposa millorar la infraestructura existent i crear-ne de nova.

Respecte al transport públic, s'observa que té un ús molt reduït en part pel servei bàsic que cobreix, perquè quasi la totalitat de la població disposa d'un vehicle privat i perquè les distàncies a recórrer són relativament curtes. El DIE considera imprescindible augmentar el servei d'autobús urbà al municipi per a fomentar el seu ús.

Respecte a la mobilitat amb bicicleta, actualment no es percep com a alternativa per a la mobilitat urbana a causa de l'escassa oferta de carrils o itineraris ciclistes, a la inexistència d'un sistema de préstecs de bicicletes o a una inadequada infraestructura ciclista per a desplaçar-se fins a centres escolars. El document proposa la necessitat de la millora i ampliació de la xarxa ciclista del municipi per a fomentar l'ús de la bicicleta.

En l'apartat 9 del DIE s'anitzen els efectes previsibles sobre el medi ambient per a cada model de mobilitat considerat (alternatives 0, 1 i 2).

– Segons el model tendencial, no adopció d'alguna mesura respecte a la mobilitat municipal, l'absència d'actuacions suposarà un empitjorament progressiu de la situació actual de la mobilitat, amb el manteniment de la utilització massiva del vehicle privat sense possibilitat de revertir les afeccions negatives que ja s'estan produint.

– Segons el model tradicional, és a dir, augment de la capacitat de les infraestructures, en prioritzar el vehicle privat es preveu un previsible empitjorament progressiu de la situació actual i amb això de l'impacte ambiental sobre el territori, sense possibilitat de revertir les afeccions negatives i augmentant les emissions atmosfèriques, soroll, impacte negatiu sobre el paisatge i consum energètic.

– Segons el canvi de model de mobilitat, sobre la base dels principis de mobilitat sostenible donant prioritat al vianant, la bicicleta i el transport públic i deixant en últim lloc el vehicle motoritzat, es millora

C. Posibles efectos sobre el medio ambiente

En el apartado 8.7 del documento inicial estratégico se realiza, a nivel de término municipal, el análisis de consumo energético del sector transporte haciendo una estimación a partir de datos aportados entre 2015 y 2018 por el Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial y el Instituto Nacional de Estadística. La estimación concluye que las emisiones anuales de CO₂ del sector transporte en Peñíscola ascienden a 13.774,97 T CO₂ que corresponden a un 0,0167 % de las emisiones anuales de CO₂ en el sector transporte en España y son el 34 % de las emisiones de CO₂ debidas a la utilización de combustibles. Está previsto que tras la implantación de las medidas propuestas en el PMUS disminuya este porcentaje.

En el apartado 8.8 del citado documento se analiza la contaminación acústica. El municipio de Peñíscola declaró como zona acústicamente saturada (ZAS) la zona de ocio del complejo urbanístico Peñíscola playa y la zona de la calle Mayor y alrededores en el centro histórico. Del análisis se concluye que los problemas de contaminación acústica están derivados de actividades relacionadas con el ocio y no de la movilidad, si bien las actuaciones propuestas en el PMUS relativas a la disminución de tráfico y evitar el acceso de vehículos al casco urbano prevén la mejora de la situación de problemas acústicos.

En el apartado 8.9 se analizan las fuentes de contaminación atmosférica cuya principal fuente de emisión urbana son los vehículos privados motorizados, aunque también hay cierta cantidad de campos agrícolas cuya quema controlada de biomasa produce emisiones a la atmósfera. El municipio de Peñíscola está incluido dentro de la Zona de Aglomeración ES1001: Cervol-Els Ports (área costera). Según los datos obtenidos en 2018, prácticamente la totalidad de los parámetros medidos son inferiores a los valores límite, niveles que van a verse mejorados con la implantación de las actuaciones propuestas en el PMUS.

Finalmente, el apartado 8.10 realiza un diagnóstico de la movilidad que refleja el elevado porcentaje de viajes internos que se realiza con vehículo privado, aunque hay que señalar la estacionalidad demográfica de Peñíscola que se traduce en una situación durante los meses de julio y agosto de una magnitud totalmente distinta a la del resto del año. Esto genera problemas para alojar los vehículos que se pretenden aliviar con la creación de aparcamientos fuera del casco urbano y creando una conexión adecuada por medio de transporte público.

Respecto a la movilidad a pie, actualmente hay un alto porcentaje de trayectos que se realizan de esta manera, aunque el PMUS propone mejorar la infraestructura existente y crear nueva.

Respecto al transporte público, se observa que tiene un uso muy reducido en parte por el servicio básico que cubre, porque casi la totalidad de la población dispone de un vehículo privado y porque las distancias a recorrer son relativamente cortas. El DIE considera imprescindible aumentar el servicio de autobús urbano en el municipio para fomentar su uso.

Respecto a la movilidad en bicicleta, actualmente no se percibe como alternativa para la movilidad urbana debido a la escasa oferta de carriles o itinerarios ciclistas, a la inexistencia de un sistema de préstamos de bicicletas o a una inadecuada infraestructura ciclista para desplazarse hasta centros escolares. El documento propone la necesidad de la mejora y ampliación de la red ciclista del municipio para fomentar el uso de la bicicleta.

En el apartado 9 del DIE se analizan los efectos previsibles sobre el medio ambiente para cada modelo de movilidad considerado (alternativas 0, 1 y 2).

– Según el modelo tendencial, no adopción de alguna medida respecto a la movilidad municipal, la ausencia de actuaciones supondrá un empeoramiento progresivo de la situación actual de la movilidad, con el mantenimiento de la utilización masiva del vehículo privado sin posibilidad de revertir las afecciones negativas que ya se están produciendo.

– Según el modelo tradicional, es decir, aumento de la capacidad de las infraestructuras, al priorizar el vehículo privado se prevé un previsible empeoramiento progresivo de la situación actual y con ello del impacto ambiental sobre el territorio, sin posibilidad de revertir las afecciones negativas y aumentando las emisiones atmosféricas, ruido, impacto negativo sobre el paisaje y consumo energético.

– Según el cambio de modelo de movilidad, en base a los principios de movilidad sostenible dando prioridad al peatón, la bicicleta y el transporte público y dejando en último lugar al vehículo motorizado,



la mobilitat de les persones en el municipi i es tradueix en beneficis directes sobre el medi ambient.

D. Consultes realitzades

La direcció general amb competència en avaluació ambiental, d'acord amb l'article 51.1 de la Llei 5/2014, de 25 de juliol, d'ordenació del territori, urbanisme i paisatge de la Comunitat Valenciana (LOTUP), ha sotmés a consulta la documentació aportada, en la seua condició d'administracions públiques afectades, a:

| Consulta | Informe | Administració consultada |
|------------|------------|--|
| 18.08.2020 | 14.09.2020 | SDG Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera Servei de Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera |
| | 24.11.2020 | SDG Medi natural Servei Vida Silvestre |
| | 17.09.2020 | SDG Medi Natural Servei Gestió d'Espais Naturals Protegits |
| | - | SDG Medi Natural Servei Ordenació i Gestió Forestal |
| | 04.03.2021 | SDG Ordenació Territorial i Paisatge Servei Ordenació del Territori – PATRICOVA |
| | 03.09.2021 | SDG Ordenació Territorial i Paisatge Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge |
| | 26.07.2021 | SDG de Mobilitat Servei de Mobilitat Urbana |
| | - | SDG de Mobilitat Servei de Planificació |
| | - | ADIF |
| | - | Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana |

Nota: Els informes rebuts es publicaran, juntament amb l'informe ambiental i territorial estratègic, en la pàgina web <https://mediambient.gva.es/va/web/evaluacion-ambiental/seguiment-d-expedients-d-avaluacio-ambiental-estrategica> (apartat Consulta de Plans d'Avaluació Ambiental, seleccionant província > Castelló, municipi > Peníscola a PMUS Peníscola).

Nota: Per part de l'òrgan ambiental no s'efectua consulta a la relació de persones, associacions, plataformes i col·lectius que van aportar suggeriments o es van pronunciar en la fase prèvia a la redacció del document (fase prevista en l'article 49.bis) atés que, en el moment de revisió de la relació aportada per l'ajuntament, i faltant dades addicionals, havia entrat en vigor l'article 51.1 en la nova redacció (*), en la qual es prescindeix d'aquest tràmit (*segons Llei 3/2020, de 30 de desembre, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera i d'organització de la Generalitat 2021).

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

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

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

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

- Un nou equilibri dels modes de transport, apostant, fonamentalment, per aquells de major eficàcia ambiental i social: transport públic enfront del privat i modes de transport no motoritzat. Aconseguir aquest

se mejora la movilidad de las personas en el municipio y se traduce en beneficios directos sobre el medio ambiente.

D. Consultas realizadas

Por parte de la dirección general con competencia en evaluación ambiental, de acuerdo con el artículo 51.1 de la 5/2014, de 25 de julio, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, de la Comunidad Valenciana (LOTUP), la documentación aportada se ha sometido a consulta, en su condición de administraciones públicas afectadas, a:

| Consulta | Informe | Administración consultada |
|------------|------------|--|
| 18.08.2020 | 14.09.2020 | SDG Lucha contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera Servicio de Lucha contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera |
| | 24.11.2020 | SDG Medio Natural Servicio Vida Silvestre |
| | 17.09.2020 | SDG Medio Natural Servicio Gestión de Espacios Naturales Protegidos |
| | - | SDG Medio Natural Servicio Ordenación y Gestión Forestal |
| | 04.03.2021 | SDG Ordenación Territorial y Paisaje Servicio Ordenación del Territorio – PATRICOVA |
| | 03.09.2021 | SDG Ordenación Territorial y Paisaje Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje |
| | 26.07.2021 | SDG de Movilidad Servicio de Movilidad Urbana |
| | - | SDG de Movilidad Servicio de Planificación |
| | - | ADIF |
| | - | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana |

Nota: los informes recibidos se publicarán, junto con el informe ambiental y territorial estratégico, en la página web <http://www.agroambient.gva.es/es/web/evaluacion-ambiental/seguiment-d-expedients> (apartado: Consulta de Planes de Evaluación Ambiental, seleccionando provincia Castellón, municipio Peñíscola y PMUS Peñíscola)

Nota: por parte del órgano ambiental no se efectúa consulta a la relación de personas, asociaciones, plataformas y colectivos que aportaron sugerencias o se pronunciaron en la fase previa a la redacción del documento (fase prevista en artículo 49.bis) dado que, en el momento de revisión de la relación aportada por el ayuntamiento, y faltando datos adicionales, había entrado en vigor el artículo 51.1 en su nueva redacción (*), en la que se prescinde de este trámite. (*según Ley 3/2020, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat 2021).

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

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

objectiu requereix tant mesures d'estímul cap als nous modes de transport com mesures dissuasives. Per a això s'ha d'actuar tant sobre aspectes estructurals (infraestructures necessàries) com de regulació urbanística (tipologia edificatòria, relació espais públics/privats, estàndards d'aparcaments per a diferents modes de transport).

– La planificació urbana i model de ciutat, disminuint la necessitat de mobilitat urbana tant en necessitat com en longitud de desplaçaments.

Des del punt de vista ambiental, els PMUS han de contribuir a un ús racional del sòl per a atendre les demandes de mobilitat, el canvi modal prioritzant els modes més sostenibles, la reducció de la necessitat de desplaçaments tant en quantitat com en distància que propicie l'adquisició d'hàbits saludables (caminar i desplaçar-se amb bicicleta), que contribuïska, al seu torn, a la disminució de les emissions originades pel sector transport com ara les referides a emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (CO₂), les emissions de contaminants que perjudiquen la qualitat de vida dels ciutadans (entre altres diòxid de nitrogen NO₂, compostos orgànics volàtils COV, monòxid de carboni CO, diòxid de sofre SO₂, matèria particulada PM) i les emissions acústiques originades pel trànsit.

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

Atesos els criteris anteriors es realitza l'avaluació ambiental estratègica del PMUS de Peníscola en funció de les propostes realitzades partint de la consideració, tal com recull la documentació aportada, que la pràctica totalitat de totes les propostes es plantegen en sòl urbà i urbanitzable del municipi amb l'única afecció a sòl no urbanitzable de l'actuació denominada «Passeig escènic en la costa sud», que no seran objecte d'aquest informe ja que no són de competència municipal, i sense perjudici de la incardinació ulterior del PMUS de Peníscola amb altres instruments de mobilitat de caràcter com el PATIVEL.

El PMUS de Peníscola atén el que estableix l'article 3.2 de la Llei 6/2011, de mobilitat de la Comunitat Valenciana, quant a competències administratives, per la qual cosa la seua avaluació ambiental estratègica es durà a terme sobre aquelles propostes que siguen de competència municipal.

Dit això, dels informes rebuts s'observen les consideracions següents tant de tipus legal com ambiental que passem a descriure:

Ordenació del Territori (PATRICOVA)

El Servei d'Ordenació del Territori emet informe el 4 de març de 2021 respecte al compliment del Pla d'acció territorial sobre prevenció de risc d'inundació a la Comunitat Valenciana (PATRICOVA) i indica que, a causa de la referència que fa el document inicial estratègic del PMUS de les actuacions previstes en zones amb nivells de perillositat d'inundació, s'hauria de tindre en consideració l'afecció de la cartografia del Sistema Nacional de Cartografia de Zones Inundables (SNCZI) en les actuacions que es pretenen realitzar, en particular en aquelles que tinguen per objecte modificar la morfologia urbana.

L'àmbit d'actuació del PMUS de Peníscola es troba afectat per perillositat d'inundació i és compatible sempre que es complisquen les condicions exposades en l'informe, que es resumeixen en:

– El Pla de mobilitat urbana de Peníscola està afectat per perillositat d'inundació, si bé les mesures s'han de concretar en els projectes que es desenvolupen des d'aquest, sobretot les actuacions que comporten alteració de rasants i les seues afeccions, així com les mesures previstes per a reduir els efectes de la inundabilitat. Es considera que el Pla de mobilitat serà compatible amb el PATRICOVA sempre que, en les actuacions que es projecten, s'incorporen les condicions d'adequació de les infraestructures previstes en l'article 21 d'aquesta normativa.

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 (CO₂), las emisiones de contaminantes que perjudican la calidad de vida de los ciudadanos (entre otras dióxido de nitrógeno NO₂, compuestos orgánicos volátiles COV, monóxido de carbono CO, dióxido de azufre SO₂, material particulado PM) y las emisiones acústicas originadas por el tráfico.

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

Atendiendo a los anteriores criterios se realiza la evaluación ambiental estratégica del PMUS de Peñíscola en función de las propuestas realizadas partiendo de la consideración, tal como recoge la documentación aportada, de que la práctica totalidad de todas las propuestas se plantean en suelo urbano y urbanizable del municipio con la única afección a suelo no urbanizable de la actuación denominada «Paseo escénico en la costa sur» que no serán objeto de este informe puesto que no son de competencia municipal, y sin perjuicio de la ulterior incardinación del PMUS de Peñíscola con otros instrumentos de movilidad de carácter como el PATIVEL.

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

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

Ordenación del territorio (PATRICOVA)

El Servicio de Ordenación del Territorio emite informe el 4 de marzo de 2021 respecto al cumplimiento del Plan de Acción Territorial sobre prevención de riesgo de inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA) indica que, debido a la referencia que hace el documento inicial estratègic del PMUS de las actuaciones previstas en zonas con niveles de peligrosidad de inundación, se tendría que tener en consideración la afección de la cartografía del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) en las actuaciones que se pretenden realizar, en particular en aquellas que tengan por objeto modificar la morfología urbana.

El ámbito de actuación del PMUS de Peñíscola se encuentra afectado por peligrosidad de inundación y es compatible siempre que se cumplan las condiciones expuestas en el informe que se resumen en:

– El Plan de movilidad urbana de Peñíscola está afectado por peligrosidad de inundación, si bien las medidas deberán ser concretadas en los proyectos que desde el mismo se desarrollen, sobre todo las actuaciones que comporten alteración de rasantes y sus afecciones, así como las medidas previstas para reducir los efectos de la inundabilidad. Se considera que el Plan de movilidad será compatible con el PATRICOVA siempre que, en las actuaciones que se proyecten, se incorporen las condiciones de adecuación de las infraestructuras previstas en el artículo 21 de esta normativa.



– No es preveu que les actuacions previstes en el PMUS, si s'executen de manera que siguen compatibles amb la infraestructura verda i de reduït impacte, generen un increment significatiu del risc d'inundació.

– El criteri que, en matèria de risc d'inundació, s'ha de considerar en el PMUS, és que els projectes d'execució que se'n deriven han de complir les condicions establides en l'article 21 de la normativa del PATRICOVA.

Infraestructura Verda i Paisatge

L'informe de 3 de setembre de 2020, del Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge conclou que és necessària la incorporació al PMUS d'un capítol dedicat a la infraestructura verda que incloga:

– Anàlisi de la infraestructura verda que permeta analitzar i valorar els efectes de les propostes i que estudie les implicacions sobre aquesta.

– Indicació explícita de quins espais i recorreguts es consideren adequats, tant pel seu valor actual com potencial, per a incorporar-los a la infraestructura verda municipal.

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

• Garantir el compliment de l'ETCV per part de les propostes alternatives de traçat i disseny de creació, ampliació o modificació d'infraestructures.

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

– Altres consideracions:

• La proposta consistent a generar un passeig escènic en la costa sud, així com la de millorar des del punt de vista dels vianants l'avinguda d'Akra Leuké, en relació directa amb la Via del Litoral proposada des del PATIVEL, ha de fer referència a la circumstància que indique la directriu 137 de l'ETCV i incloure com a condició la necessitat de redactar un programa de paisatge com a instrument necessari que acompanye els projectes per a l'execució d'actuacions en àmbits relacionats amb la Via Litoral.

• La proposta consistent en la millora de la permeabilitat per als vianants i per als ciclistes en la marjal de Peñíscola, amb traçats que discorran per l'àmbit de la Zona Humida Catalogada, ha de tindre en compte les indicacions de les directrius 119, 123 i 131 de l'ETCV. En el document en tràmit s'ha de fer referència a aquestes circumstàncies, i incloure-hi com a condició la necessitat de redactar un programa de paisatge com a instrument necessari que acompanye els projectes per a execució d'actuacions en aquest àmbit.

Mobilitat

En l'informe de 26 de juliol de 2021, del Servei de Mobilitat Urbana es ressenyen totes les qüestions relacionades amb el pla i s'assenyala una sèrie de deficiències a corregir. La conclusió de l'informe estableix que, per a complir la Llei de mobilitat, el Pla de mobilitat ha de corregir-se i ampliar-se. Així mateix, requereix treballs de camp complementaris per a determinar i analitzar la mobilitat actual, especialment per a quantificar i analitzar el volum de viatges dels visitants turístics, i importants modificacions en el Pla d'actuació, relacionades amb la prioritització i programació de les propostes d'actuació perquè el pressupost total necessari per a executar les actuacions programades estiga relacionat amb les possibilitats d'inversió de les diferents administracions implicades en el municipi de Peñíscola.

Contaminació acústica i qualitat de l'aire

El Servei de Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera emet informe el 14 de setembre de 2020 en el qual detalla aspectes normatius que cal tindre en compte respecte a:

– Qualitat de l'aire

• El municipi de Peñíscola s'inclou en la zona ES1001: Cervol – Els Ports.

• D'acord amb l'avaluació de la qualitat de l'aire realitzada per la Direcció General de Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental, segons dades dels últims anys, es registren superacions dels valors normatius establits en el Reial decret 102/2001 del valor d'ozó per al període 2016-2019.

– Las actuaciones previstas en el PMUS, si se ejecutan de forma 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 ha de ser considerado en el PMUS, es que los proyectos de ejecución derivados de este deberán cumplir las condiciones establecidas en el art. 21 de la normativa del PATRICOVA.

Infraestructura Verde y Paisaje

El informe de 3 de septiembre de 2020, del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje concluye que es necesaria la incorporación al PMUS un capítulo dedicado a la Infraestructura Verde que incluya:

– Análisis de la Infraestructura Verde que permita analizar y valorar los efectos de las propuestas y que estudie las implicaciones sobre la misma.

– Indicación explícita de qué espacios y recorridos se consideran adecuados, tanto por su valor actual como potencial, para su incorporación a la Infraestructura Verde municipal.

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

• Garantizar el cumplimiento de la ETCV por parte de las propuestas alternativas de trazado y diseño de creación, ampliación o modificación de infraestructuras

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

– Otras consideraciones:

• La propuesta consistente en generar un paseo escénico en la costa sur, así como la de mejorar peatonalmente la Avenida Akra Leuké, en relación directa con la Vía del Litoral propuesta desde el PATIVEL, deberá hacer referencia a la circunstancia que indique la Directriz 137 de la ETCV incluyendo como condición la necesidad de redactar un programa de paisaje como instrumento necesario a acompañar a los proyectos para la ejecución de actuaciones en ámbitos relacionados con dicha Vía Litoral.

• La propuesta consistente en la mejora de la permeabilidad peatonal-ciclista en la marjal de Peñíscola, con trazados que discurrirán por el ámbito de la Zona Húmeda Catalogada, deberá tener en cuenta lo indicado en las Directrices 119, 123 y 131 de la ETCV. En el documento en trámite se deberá hacer referencia a estas 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.

Movilidad

En el informe de 26 de julio de 2021, del Servicio de Movilidad Urbana, se reseñan todas las cuestiones relacionadas con el plan y se señalan una serie de deficiencias a corregir. La conclusión del informe establece que, para cumplir la Ley de movilidad, el Plan de movilidad debe corregirse y ampliarse. Así mismo, requerirá trabajos de campo complementarios para determinar y analizar la movilidad actual, en especial, para cuantificar y analizar el volumen de viajes de los visitantes turísticos, e importantes modificaciones en el Plan de Actuación, relacionadas con la priorización y programación de las propuestas de actuación para que el presupuesto total necesario para ejecutar las actuaciones programadas esté relacionado con las posibilidades de inversión de las diferentes administraciones implicadas en el municipio de Peñíscola.

Contaminación acústica y calidad del aire

El Servicio de Lucha contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera emite informe el 14 de septiembre de 2020 en el que detalla aspectos normativos a tener en cuenta respecto a:

– Calidad del Aire

• El municipio de Peñíscola se incluye en la zona ES1001: Cervol-Els Ports.

• De acuerdo con la evaluación de la calidad del aire realizada por la Dirección General de Cambio Climático y Calidad Ambiental, según datos de los últimos años, se registran superaciones de los valores normativos establecidos en el Real decreto 102/2001 del valor de ozono para el periodo 2016-2019.



• Per tant, quant als òxids de nitrogen, la disminució del trànsit terrestre de la zona contribuirà a la disminució d'aquest contaminant atmosfèric.

Espais Naturals Protegits

El Servei d'Espais Naturals Protegits emet informe el 17 de setembre de 2020 respecte a algunes de les actuacions previstes, que es resumeixen en:

Actuació 3. Ronda de circumval·lació de les urbanitzacions Serra d'Irta. Aquesta ronda travessaria la zona d'amortiment d'impacte del parc en zona qualificada d'urbana i d'expansió urbana, on es consideren compatibles totes les activitats que ho siguen segons el que estableix el planejament urbanístic municipal per a sòl urbà o urbanitzable. Segons l'article 53 del Pla d'ordenació dels recursos naturals del parc (PORN), la realització de noves vies d'accés, la modificació del traçat o l'ampliació de les existents requerirà la corresponent declaració o estimació d'impacte ambiental.

Actuació 4. Passeig escènic en la costa sud. L'actuació consta de quatre trams que discorren paral·lels a la costa en què s'afegirà un vial per a cotxes, per a bicicletes i per a vianants. El 9 d'abril de 2020 es va emetre un informe on s'indicava la necessitat de replantejar un projecte en execució de reparació de danys produïts pel temporal Gloria ja que en aquesta zona creix l'espècie *Limonium irtaense*, descoberta per primera vegada al litoral de la serra d'Irta en 2011 i recentment descrita com a novetat per a la flora autònoma, i que és un endemisme estricte del litoral de la serra d'Irta. Com en el cas de l'actuació 3, es requereix la corresponent declaració o estimació d'impacte ambiental.

Actuació 5. Reordenació de la mobilitat a l'avinguda del Papa Lluna i prolongació de l'avinguda de València fins a l'avinguda de Pigmalió. Afecta en part la marjal de Peñíscola (LIC i Zona Humida catalogada) per la qual cosa és aplicable el PRUG de la Marjal i s'hauria de sotmetre a procediment d'avaluació ambiental.

Actuació 23. Millora de la permeabilitat per a vianants i ciclistes en la marjal de Peñíscola, i actuació 32. Creació d'una xarxa de vies ciclistes contínua, segura i còmoda. Aquestes actuacions afecten la zona de la marjal per molèsties a avifauna, rèptils, etc, per ser via d'introducció d'EEI i de residus de tota classe, i s'ha de sotmetre a avaluació ambiental.

Actuació 60. Reubicació del mercat dels dilluns els mesos d'estiu i Setmana Santa. No té efectes mediambientals previsibles. Seria convenient un estudi de gestió de residus per al correcte funcionament.

Actuació 62. Millora de la vora urbana de la marjal. Afecta en part la marjal de Peñíscola (LIC i Zona Humida catalogada) i, per tant, és aplicable el PRUG de la Marjal i s'hauria de sotmetre a procediment d'avaluació ambiental.

Actuació 63. Millora d'espais lliures i equipaments en la costa nord. No té efectes mediambientals previsibles.

L'informe també fa les consideracions següents:

– Des de la Direcció General de Medi Natural i Avaluació Ambiental hi ha prevista la regulació del trànsit per la pista de la costa del Parc Natural durant els mesos d'estiu, per a evitar l'entrada massiva de vehicles privats que afecten negativament l'espai protegit, implementant una línia especial de transport públic entre Peñíscola i Alcossebre. Aquesta línia s'ha de tindre en compte dins del Pla de mobilitat urbana sostenible de Peñíscola.

– Respecte a l'àmbit de la marjal de Peñíscola, s'haurien de tindre en compte els aspectes següents:

• Hauria de considerar-se la inclusió del turisme de naturalesa i, per tant, controlar accessos, informació ambiental, trajectes, etc.

• Vista la ubicació de la marjal i la seua configuració, caldria analitzar impactes com la intercepció de canals, ja que es tracta de canals antics de comunicació de la marjal amb la mar que actualment estan cegats per urbanitzacions de la platja i vials. També caldria tindre en compte el drenatge d'aigües d'escolament de vials a llits. El pla hauria d'identificar els punts en què els vials intercepten, modifiquen o afecten els llits naturals o antropitzats i hauria d'adequar-los perquè permeten la circulació de l'aigua, eviten barreres longitudinals que constreixen els canals de circulació de l'aigua i eviten abocaments per escolament.

• Per a evitar la contaminació de l'aigua per l'escolament pluvial s'hauria de preveure sistemes de drenatge sostenible capaços de filtrar

• Por tanto, en cuanto a los óxidos de nitrógeno, la disminución del tráfico terrestre de la zona contribuirá a la disminución de este contaminante atmosférico.

Espacios naturales protegidos

El Servicio de Espacios Naturales Protegidos emite informe el 17 de septiembre de 2020 respecto a algunas de las actuaciones contempladas que se resumen en:

Actuación 3. Ronda de circumval·lació de les urbanitzacions Serra d'Irta. Esta ronda atravesaría la zona de amortiguación de impacto del parque en zona calificadas de urbana y de expansión urbana, donde se consideran compatibles todas aquellas actividades que lo sean según lo que establece el planeamiento urbanístico municipal para suelo urbano o urbanizable. Según el artículo 53 del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque (PORN), la realización de nuevas vías de acceso, la modificación del trazado o ampliación de las existentes requerirá la correspondiente declaración o estimación de impacto ambiental.

Actuación 4. Paseo escénico en la costa sur. La actuación consta de cuatro tramos que discurren paralelos a la costa en la que se añadirá un vial para coches, para bicicletas y para peatones. El 9 de abril de 2020 se emitió un informe donde se indicaba la necesidad de replantear un proyecto en ejecución de reparación de daños producidos por el temporal Gloria ya que en esta zona crece la especie *Limonium irtaense*, descubierta por primera vez en el litoral de la Sierra de Irta en 2011 y recientemente descrita como novedad para la flora autonómica, siendo un endemismo estricto del litoral de la Sierra de Irta. Como en el caso de la actuación 3, se requiere la correspondiente declaración o estimación de impacto ambiental.

Actuación 5. Reordenación de la movilidad en la avenida del Papa Luna y prolongación de la avenida de València hasta la avenida de Pigmalió. Afecta en parte a la marjal de Peñíscola (LIC y Zona Húmeda catalogada) por lo cual es aplicable el PRUG de la Marjal y tendría que someterse a procedimiento de evaluación ambiental.

Actuación 23. Mejora de la permeabilidad para peatones y ciclistas en la marjal de Peñíscola y actuación 32. Creación de una red de vías ciclistas continua, segura y còmoda. Estas actuaciones afectan a la zona de marjal por molestias a avifauna, reptiles, etc, por ser vía de introducción de EEIs y de residuos de todo tipo, debiendo someterse a evaluación ambiental.

Actuación 60. Reubicación del mercado de los lunes los meses de verano y semana santa. No tiene efectos medioambientales previsibles. Sería conveniente un estudio de gestión de residuos para su correcto funcionamiento.

Actuación 62. Mejora del borde urbano de la marjal. Afecta en parte a la marjal de Peñíscola (LIC y Zona Húmeda catalogada) por lo cual es aplicable el PRUG de la Marjal y tendría que someterse a procedimiento de evaluación ambiental.

Actuación 63. Mejora de espacios libres y equipamientos en la costa norte. No tiene efectos medioambientales previsibles.

El informe también hace las siguientes consideraciones:

– Desde la Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental está prevista la regulación del tránsito por la pista de la costa del Parque Natural durante los meses de verano, para evitar la entrada masiva de vehículos privados que afectan negativamente al espacio protegido, implementando una línea especial de transporte público entre Peñíscola y Alcossebre. Esta línea deberá ser tenida en cuenta dentro del Plan de movilidad urbana sostenible de Peñíscola.

– Respecto al ámbito de la marjal de Peñíscola, se tendrían que tener en cuenta los siguientes aspectos:

• Tendría que considerarse la inclusión del turismo de naturaleza y, por tanto, controlar accesos, información ambiental, trayectos, etc.

• Vista la ubicación de la marjal y su configuración, habría que analizar impactos como la intercepció de canales ya que se trata de canales antiguos de comunicació de la marjal con el mar que actualment estan cegados por urbanizaciones de la playa y viales. También habría que tener en cuenta el drenaje de aguas de escorrentía de viales a cauces. El plan debería identificar los puntos en que los viales interceptan, modifican o afectan los cauces naturales o antropizados y debería adecuarlos para que permitan la circulación del agua, eviten barreras longitudinales que constriñen los canales de circulación del agua y eviten vertidos por escorrentía.

• Para evitar la contaminación del agua por la escorrentía pluvial debería contemplarse sistemas de drenaje sostenible capaces de filtrar

aigua i evitar que arribe directament al llit, com ara paviments filtrants, cubetes de filtració, vegetació de ribera, etc.

- El PMUS ha de detallar les rutes pels espais de marjal (trajecte, amplària, tipus de paviment, etc). Ha de tractar-se de rutes sobre trajectes ja existents i naturalitzats d'acord amb l'entorn protegit. Així mateix, ha de promoure informació sobre els valors ambientals i el comportament adequat durant el trajecte.

Xarxa Natura 2000

El Servei de Vida Silvestre emet informe el 24 de novembre de 2020 respecte a algunes de les actuacions previstes en els espais de Xarxa Natura 2000, que es resumeixen en:

Actuació 1. Jerarquització viària, i actuació 3. Ronda circumval·lació urbanitzacions serra d'Irta. És necessari concretar aquestes actuacions i referenciar-les respecte als espais protegits. S'hauria de realitzar la valoració de repercussions sobre la Xarxa Natura 2000 segons el que s'estableix en els articles 6 i 7 del Decret 60/2012.

Actuació 4. Passeig escènic en la costa sud. Es troba fora dels espais protegits de Xarxa Natura 2000, encara que dins del límit de la zona de protecció de la zona humida, marjal de Peñíscola i la zona d'influència del Parc Natural Serra d'Irta (PORN).

Actuació 5. Reordenació de la mobilitat en l'avinguda del Papa Lluna i prolongació de l'avinguda de València fins a l'avinguda de Pigmalió. Aquesta actuació afecta part de la marjal de Peñíscola en prolongar l'avinguda de València i, per tant, quan es desenvolupe el projecte s'hauria de sotmetre a valoració preliminar de repercussions a la Xarxa Natura 2000, d'acord amb el Decret 60/2012. Les actuacions que es troben a l'interior de la zona urbana i es plantegen en traçats limítrofs a la zona humida han de tindre en compte la no invasió d'aquests espais i prendre les mesures oportunes per a evitar abocaments i altres desaprovaments, com en el cas de l'actuació 9. Remodelació d'accessos viaris. L'article 15 de la Llei 11/1994 estableix que els terrenys inclosos en les zones humides han de ser classificats com a sòl no urbanitzable subjecte a especial protecció i mantindre la classificació fins i tot en el supòsit de dessecació per qualsevol causa de la zona humida o part d'aquesta.

Actuació 23. Millora de la permeabilitat per als vianants i ciclistes en la marjal de Peñíscola. S'ha de concretar si les actuacions es plantejen sobre estructures noves o ja existents, si hi ha ampliació o modificació d'aquest traçat o és un condicionament sense modificar les característiques del paviment. Les actuacions s'han de sotmetre a valoració de repercussions sobre la Xarxa Natura 2000 segons el que s'estableix en els articles 6 i 7 del Decret 60/2012, i fer un estudi d'afeccions per a assegurar que no causaran perjudici a la integritat de l'espai.

Actuació 60. Reubicació del mercat dels dilluns durant els mesos d'estiu. La ubicació proposada es troba en el límit del LIC Marjal de Peñíscola i dins de la seua zona d'influència i, per tant, vista la gran quantitat de deixalles que genera aquest tipus d'activitats i l'absència de barreres físiques que impedisquen el seu arrossegament a la marjal, se'n recomana la reubicació al carrer del Projecte núm. 1, no limítrof a la marjal, amb la gestió de residus corresponent.

L'informe conclou el següent:

- No s'espera que les actuacions considerades com a mesures de foment i les que es desenvolupen en sòl urbà o urbanitzable o fora d'espais de la Xarxa Natura 2000 tinguen efectes apreciables sobre aquests, per la qual cosa no serà necessària la valoració preliminar de repercussions.

- En els traçats que discorreguen per espais de la Xarxa Natura 2000 s'ha de definir el projecte que el desenvolupe amb informació cartogràfica i descriptiva detalladament, el seu traçat, tipus de terrenys que ocupen, superfície, tipus de paviment, etc., i distingir si les actuacions es realitzen sobre infraestructures existents o es tracta de nous traçats, amb la finalitat de concretar les actuacions a realitzar i poder avaluar la possible afecció sobre aquests i la valoració preliminar de repercussions d'acord amb el que s'estableix en el Decret 60/2012.

- Les actuacions han de garantir la plena consideració de tots els elements relacionats amb la integritat de l'espai i la coherència global de la xarxa, minimitzant els efectes sobre hàbitats prioritaris i espècies protegides.

- No s'espera que les infraestructures tinguen efectes sobre els espais protegits, si aprofiten carreteres i camins existents, i amb determinades condicions.

agua y evitar que llegue directamente al cauce, como pavimentos filtrantes, cubetas de filtración, vegetación de ribera, etc.

- El PMUS debe detallar las rutas por los espacios de marjal (trayecto, anchura, tipo de pavimento, etc). Ha de tratarse de rutas sobre trayectos ya existentes y naturalizados conforme al entorno protegido. Así mismo, debe promover información sobre los valores ambientales y el comportamiento adecuado durante el trayecto.

Red Natura 2000

El Servicio de Vida Silvestre emite informe el 24 de noviembre de 2020 respecto a algunas de las actuaciones contempladas en los espacios de Red Natura 2000 que se resumen en:

Actuación 1. Jerarquización viaria y actuación 3. Ronda circumval·lació urbanitzacions Sierra Irta. Es necesario concretar dichas actuaciones y referenciarlas con respecto a los espacios protegidos. Se debería realizar la valoración de repercusiones sobre la Red Natura 2000 según lo establecido en los artículos 6 y 7 del Decreto 60/2012.

Actuación 4. Paseo escénico en la Costa Sur. Se encuentra fuera de los espacios protegidos de Red Natura 2000 aunque dentro del límite de la zona de protección de la zona húmeda, marjal de Peñíscola y la zona de influencia del Parque Natural Sierra de Irta (PORN).

Actuación 5. Reordenación de la movilidad en la avenida del Papa Luna y prolongación de la avenida de València hasta la avenida de Pigmalió. Esta actuación afecta a parte de la marjal de Peñíscola al prolongar la avenida de València por lo que, cuando se desarrolle el proyecto, debería someterse a valoración preliminar de repercusiones a la Red Natura 2000, según Decreto 60/2012. Las actuaciones que, encontrándose en el interior de la zona urbana se planteen en trazados limítrofes a la zona húmeda, deberán tener en cuenta la no invasión de dichos espacios y tomar las medidas oportunas para evitar vertidos y otros desperdicios, como en el caso de la actuación 9. Remodelación de accesos viarios. El artículo 15 de la Ley 11/1994 establece que los terrenos incluidos en las zonas húmedas deben ser clasificados como suelo no urbanizable sujeto a especial protección manteniendo la clasificación aún en el supuesto de desecación por cualquier causa de la zona húmeda o parte de la misma.

Actuación 23. Mejora de la permeabilidad peatonal-ciclista en la marjal de Peñíscola. Se deberá concretar si las actuaciones se plantean sobre estructuras nuevas o ya existentes, si hay ampliación o modificación de dicho trazado o es un acondicionamiento sin modificar las características del pavimento. Las actuaciones deberán ser sometidas a valoración de repercusiones sobre la Red Natura 2000 según lo establecido en los artículos 6 y 7 del Decreto 60/2012, realizando estudio de afecciones para asegurar que no causarán perjuicio a la integridad del espacio.

Actuación 60. Reubicación del mercado de los lunes durante los meses de verano. La ubicación propuesta se encuentra en el límite del LIC Marjal Peñíscola y dentro de su zona de influencia por lo que, vista la gran cantidad de desechos que genera este tipo de actividades y la ausencia de barreras físicas que impidan su arrastre a la marjal, se recomienda su reubicación en la calle Proyecto núm. 1, no limítrofes a la marjal, con la correspondiente gestión de residuos.

El informe concluye lo siguiente:

- No se espera que las actuaciones consideradas como medidas de fomento y las que se desarrollen en suelo urbano o urbanizable o fuera de espacios de la Red Natura 2000 tengan efectos apreciables sobre estos, por lo que no será necesaria la valoración preliminar de repercusiones.

- En los trazados que discurren por espacios de Red Natura 2000 se deberá definir el proyecto que lo desarrolle con información cartográfica y descriptiva en detalle, su trazado, tipo de terrenos que ocupan, superficie, tipo de pavimento, etc. Distinguiendo si las actuaciones se realizan sobre infraestructuras existentes o se trata de nuevos trazados, con la finalidad de concretar las actuaciones a realizar y poder evaluar la posible afección sobre ellos y la valoración preliminar de repercusiones conforme a lo establecido en el Decreto 60/2012.

- Las actuaciones deben garantizar la plena consideración de todos los elementos relacionados con la integridad del espacio y la coherencia global de la red, minimizando los efectos sobre hábitats prioritarios y especies protegidas.

- No se espera que las infraestructuras tengan efectos sobre los espacios protegidos, si aprovechan carreteras y caminos existentes, y bajo determinadas condiciones.



Atesos els criteris establits al principi d'aquest apartat i vistos els informes anteriors, es realitza l'avaluació ambiental estratègica del PMUS de Peñíscola en funció de les propostes realitzades, partint de la consideració, tal com recull la documentació aportada, que la pràctica totalitat de les propostes es plantegen en sòl urbà i urbanitzable del municipi. Les actuacions proposades en sòl no urbanitzable no són objecte d'aquesta avaluació ambiental per no ser de competència municipal.

F. Determinació de l'existència d'efectes significatius

Tal com estableix l'article 46 de la LOTUP, l'òrgan ambiental ha de determinar si un pla o la seua modificació ha de ser objecte d'avaluació ambiental i territorial si es determina l'existència d'efectes significatius en el medi ambient, tenint en compte els criteris establits en l'annex VIII, si és el cas, amb consulta prèvia a les administracions públiques afectades, i amb les consideracions a què es refereix l'article 51 de la LOTUP.

A la vista de la documentació presentada, d'acord amb els criteris de l'annex VIII de la Llei 5/2014, de 25 de juliol, d'ordenació del territori, urbanisme i paisatge (LOTUP), es considera que el Pla de mobilitat urbana sostenible de Peñíscola pot afectar negativament espais protegits. Les seues propostes se circumscriuen al sòl urbà, urbanitzable i en cas d'afectar el sòl no urbanitzable, com el cas de l'actuació denominada «Passeig escènic en la costa sud», no suposen actuacions que determinen modificacions del planejament que requerisquen avaluació ambiental dins de l'abast d'aquest PMUS per no ser de competència municipal.

Tenint en compte tot això i analitzades les propostes del PMUS de Peñíscola, s'entén que, en conjunt, aquestes propostes:

1. Col·laboren a un millor ús racional de l'espai públic i de les necessitats socials i econòmiques del municipi.
2. Propicien el canvi modal cap als modes de transport més sostenibles: el desplaçament a peu i amb bicicleta, amb la reducció consegüent de consum energètic.
3. Desincentiva l'ús del vehicle privat en favor del públic i/o col·lectiu.
4. Afavoreix, a llarg termini, la reducció dels impactes associats als modes motoritzats: emissions contaminants, gasos amb efecte d'hivernacle i emissions acústiques.
5. Promou la descarbonització del sistema de transport del municipi.

L'esborrany del PMUS proposa en el punt 10, «Model de gestió i seguiment del PMUS», un sistema de seguiment dels seus indicadors que s'estableixen per a avaluar cada una de les mesures que revisarà periòdicament el desenvolupament del pla. L'esborrany planteja la implementació d'una Oficina Municipal de Mobilitat sobre la qual recaurà el pes de la gestió del PMUS la finalitat de la qual serà agrupar les competències municipals en matèria de mobilitat i la responsable de la coordinació i posada en marxa del pla.

Per a poder avaluar amb èxit la implantació de les mesures proposades i constatar l'evolució dels objectius marcats, en l'esborrany es defineixen tres tipus d'indicadors:

- I. Indicadors globals de seguiment del PMUS, a manera de quantificador de l'evolució d'aquest.
- II. Indicadors mediambientals d'efectes del PMUS.
- III. Indicadors d'actuació, que mesuren la consecució d'execució de cada una de les actuacions proposades i que s'indiquen en la fitxa corresponent de cada actuació.

Associada a aquesta categorització no es reflecteix entre els indicadors cap indicador de tipus mediambiental, tal com expressa l'article 10.2 de la Llei de mobilitat, que indica que als plans s'incorporaran no sols els indicadors en relació amb el volum total de desplaçaments, el seu repartiment modal u ocupació de l'espai públic, sinó també els nivells associats a consum energètic, soroll i emissions atmosfèriques (particularitzant en les d'efecte d'hivernacle) amb els ritmes i límits que s'establisquen reglamentàriament en el desenvolupament de polítiques energètiques i ambientals.

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

Atendiendo a los criterios establecidos al principio del presente apartado y vistos los informes anteriores, se realiza la evaluación ambiental estratègica del PMUS de Peñíscola en función de las propuestas realizadas, partiendo de la consideración, tal como recoge la documentación aportada, de que la práctica totalidad de las propuestas se plantean en suelo urbano y urbanizable del municipio. Las actuaciones propuestas en suelo no urbanizable no son objeto de esta evaluación ambiental por no ser de competencia municipal.

F. Determinación de la existencia de efectos significativos

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

A la vista de la documentación presentada, conforme a los criterios del anexo VIII de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje (LOTUP) considera que el Plan de movilidad urbana sostenible de Peñíscola puede afectar negativamente a espacios protegidos. Sus propuestas se circunscriben al suelo urbano, urbanizable y en caso de afectar al suelo no urbanizable, como el caso de la actuación denominada «Paseo escénico en la costa sur», no suponen actuaciones que determinen modificaciones del planeamiento que precisen de evaluación ambiental dentro del alcance del presente PMUS por no ser de competencia municipal.

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

1. Colaboran a un mejor uso racional del espacio público y de las necesidades sociales y económicas del municipio.
2. Propician el cambio modal hacia los modos de transporte más sostenible: el desplazamiento a pie y en bicicleta, con la consiguiente reducción de consumo energético.
3. Desincentiva el uso del vehículo privado en favor del público y/o colectivo.
4. 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 borrador del PMUS propone en su punto 10 «Modelo de gestión y seguimiento del PMUS» un sistema de seguimiento de sus indicadores que se establecen para evaluar cada una de las medidas que revisará periódicamente el desarrollo del plan. El borrador plantea la implementación de una «Oficina Municipal de Movilidad» sobre la que recaerá el peso de la gestión del PMUS y cuya finalidad será la de agrupar las competencias municipales en materia de movilidad y la responsable de la coordinación y puesta en marcha del plan.

Para poder evaluar con éxito la implantación de las medidas propuestas y constatar la evolución de los objetivos marcados, en el Borrador se definen 3 tipos de indicadores:

- I. Indicadores globales de seguimiento del PMUS, a modo de cuantificador de la evolución del mismo.
- II. Indicadores medioambientales de efectos del PMUS.
- III. Indicadores de actuación, que miden la consecució de ejecución de cada una de las actuaciones propuestas y que se indican en la ficha correspondiente de cada actuación.

Asociada a dicha categorización no se refleja entre los indicadores ningún indicador de tipo medioambiental, tal y como expresa el art. 10.2 de la Ley de movilidad, que indica que a los planes se incorporaran no solo los indicadores en relación con el volumen total de desplazamientos, su reparto modal u ocupación del espacio público, sino también los niveles asociados a consumos energético, ruido y emisiones atmosféricas (particularizando en las de efecto invernadero) con los ritmos y límites que se establezcan reglamentariamente en el desarrollo de políticas energéticas y ambientales.

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



- Ús de vehicles menys contaminants (avaluant les t de GEH CO₂/any).
- Emissions de GEH del sector transport (vinculat a l'anterior).
- Consum total d'energia per part del sector transports (avalua les tones equivalents de petroli).
- Estacionament de pesants als afores (s'avalua al nombre de vehicles pesants/any).
- Disminució del nivell acústic aconseguït en dB, que avalue el nivell sonor de recepció extern (dB) produït pel trànsit en diferents localitzacions municipals que siguen representatives del model de mobilitat proposat.
- Qualsevol altre indicador que per a cada proposta avalue un valor adequat per al compliment efectiu que no se supera el llindar sobre la base de l'estalvi energètic, la disminució d'emissions de GEH, la disminució de contaminants o la disminució del soroll.

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

Les propostes del Pla de mobilitat urbana sostenible de Peníscola se circumscriuen al sòl urbà o urbanitzable. No formen part d'aquest informe d'avaluació ambiental els nous traçats en sòl no urbanitzable que discorren per espais de la Xarxa Natura 2000, ja que no són de competència municipal.

Així, analitzada la documentació presentada i el seu objecte, els informes sectorials emesos, revisada la cartografia existent en el sistema d'informació territorial d'aquesta conselleria, es pot determinar, respecte del Pla de mobilitat urbana sostenible de Peníscola, que el procediment d'avaluació simplificada és suficient per a determinar que la modificació no presenta efectes significatius sobre el medi ambient.

G. Proposta d'acord

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

Emitre informe ambiental i territorial estratègic favorable en el procediment simplificat d'avaluació ambiental i territorial estratègica del Pla de mobilitat urbana sostenible de Peníscola d'acord amb els criteris de l'annex VIII de la LOTUP, per tindre efectes significatius sobre el medi ambient, i correspon continuar la tramitació d'aquesta modificació d'acord amb la seua normativa sectorial, sempre que s'ajuste al que es descriu en la documentació presentada, així com al que s'estableix en la legislació vigent i els informes emesos respecte dels quals es tindran en compte les consideracions següents en la redacció definitiva del PMUS de Peníscola, incloent-hi els aspectes següents:

1. Respecte a la mobilitat urbana, el PMUS ha d'atendre l'ampliació i correcció que indica l'informe del Servei de Mobilitat amb data 26 de juliol de 2021 i ha de sol·licitar i obtenir informe d'aquest servei previ a l'aprovació definitiva. El pla corregit, en el cas de contindre alguna proposta nova no prevista en aquest pla, s'haurà d'avaluar novament.

2. El PMUS incorporarà les qüestions relatives al compliment del PATRICOVA tal com indica l'informe de 4 de març de 2020, del Servei d'Ordenació del Territori.

3. Tal com s'indica en l'informe del Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge de 3 de setembre de 2020, el PMUS ha de contindre un capítol amb els continguts que assenyalava aquest servei.

4. Respecte a les consideracions relatives a canvi climàtic i qualitat de l'aire, el PMUS ha de tindre en compte l'informe del Servei de Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera de 14 de setembre de 2020, especialment pel que fa a:

4.1. Incorporar metodologia i càlcul de la petjada de carboni derivada del model de mobilitat proposat i els indicadors de seguiment de caràcter mediambiental que s'estimen adequats, en concret, emissions de CO₂ equivalent.

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

4.3. Completar la proposta d'indicadors de seguiment amb els valors inicials i els valors objectius a aconseguir.

5. Respecte a l'informe emès pel Servei d'Espais Naturals Protegits el 17 de setembre de 2020, a més d'assenyalar les actuacions del PMUS

- Uso de vehículos menos contaminantes. (Evaluando las tm de GEI CO₂/año)

- Emisiones de GEI del sector transporte (vinculado al anterior).

- Consumo total de energía por parte del sector transportes. (Evaluá las toneladas equivalentes de petróleo)

- Estacionamiento de pesados en las afueras (se evalúa al número de vehículos pesados/año).

- Disminución del nivel acústico conseguido en dB (que evalúe el nivel sonoro de recepción externo (dB) producido por el tráfico en diferentes localizaciones municipales que sean representativas del modelo de movilidad propuesto.

- Cualquier otro indicador que para cada propuesta evalúe un valor adecuado para el cumplimiento efectivo de que no se supera el umbral en base al ahorro energético, la disminución de emisiones de GEI, la disminución de contaminantes o la disminución del ruido.

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

Las propuestas del Plan de movilidad urbana sostenible de Peñíscola se circunscriben al suelo urbano o urbanizable. No forman parte de este informe de evaluación ambiental los nuevos trazados en suelo no urbanizable que discurren por espacios de Red Natura 2000 puesto que no estos no son de competencia municipal.

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

G. Propuesta de acuerdo

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

Emitir informe ambiental y territorial estratégico favorable en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Peñíscola de acuerdo con los criterios del anexo VIII de la LOTUP, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, correspondiendo continuar la tramitación de dicha modificación conforme a su normativa sectorial, siempre y cuando se ajuste a lo descrito en la documentación presentada así como a lo establecido en la legislación vigente y los informes emitidos respecto a los que se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones en la redacción definitiva del PMUS de Peñíscola incluyendo los siguientes aspectos:

1. Respecto a la movilidad urbana, el PMUS deberá atender a la ampliación y corrección que indica el informe del Servicio de Movilidad de fecha 26 de julio de 2021 y deberá solicitar y obtener informe de dicho servicio previo a la aprobación definitiva. El plan corregido, caso de contener alguna propuesta nueva no contemplada en este plan, deberá evaluarse nuevamente.

2. El PMUS incorporará las cuestiones relativas al cumplimiento del PATRICOVA tal como indica el informe de 4 de marzo de 2020, del Servicio de Ordenación del Territorio.

3. Tal como se indica en el informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de 3 de septiembre de 2020, el PMUS deberá contener un capítulo con los contenidos que señala dicho Servicio.

4. Respecto a las consideraciones relativas a cambio climático y calidad del aire, el PMUS tendrá en cuenta el informe del Servicio de Lucha contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera de 14 de septiembre de 2020, especialmente en lo referido a:

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

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

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

5. Respecto al informe emitido por Servicio Espacios Naturales Protegidos el 17 de septiembre de 2020, además se señalar las actua-

que s'han de sotmetre al procediment d'avaluació ambiental, fa també les consideracions següents:

5.1. El PMUS de Peñíscola ha de tindre en compte la línia d'autobusos de regulació del trànsit per la pista de la costa del Parc Natural durant els mesos d'estiu prevista des de la Direcció General de Medi Natural i Avaluació Ambiental.

5.2. Respecte a la marjal, fa una sèrie de consideracions relacionades amb la realització d'anàlisis dels impactes sobre la intercepció de canals, el drenatge d'aigües d'escolament a diferents llits, els sistemes de drenatge que haurien d'implementar-se per a evitar la contaminació de l'aigua i l'absència de concreció, tant en la ubicació com en el disseny de les rutes proposades, que han de ser tingudes en compte en la redacció del PMUS.

En informe complementari emés amb data 9 de juliol de 2021, es fan les consideracions següents respecte a algunes de les actuacions previstes en el PMUS:

5.3. En l'actuació 5. Reordenació de la mobilitat en l'avinguda del Papa Luna i prolongació de l'avinguda de València fins a l'avinguda de Pigmalió, es planteja la canalització de la séquia Sangonera des de l'avinguda de València fins a l'avinguda de Pigmalió. La canalització suposa una destrucció de l'hàbitat aquàtic natural. Dins de la zona humida catalogada no es poden canalitzar ni cementar séquies; s'ha de mantenir en condicions que permeten el flux, però mantenint el substrat natural i la seua vegetació helofítica i aquàtica. La zona humida és una de les àrees de conservació del samaruc definida en el Decret 265/2004, de 3 de desembre, del Consell, pel qual s'aprova el Pla de recuperació del samaruc (*Valencia hispanica*) a la Comunitat Valenciana. És també una de les àrees de conservació del fartet (*Aphanius iberus*) segons el Decret 9/2007, de 19 de gener, del Consell, pel qual s'aprova el Pla de recuperació del fartet a la Comunitat Valenciana i es defineix el seu hàbitat com ara cursos d'aigua, llits, fons i marges, i queden delimitats aquests últims per l'existència de vegetació natural palustre o de ribera. En aquestes àrees de conservació es prohibeix qualsevol actuació que pugua suposar un perjudici per a les espècies i els seus hàbitats.

5.4. Respecte a l'actuació 13. Aparcaments de dissuasió per a vehicles als afores, alguns es projecten fora de la delimitació de la Zona Humida catalogada però dins del perímetre de 500 m de protecció. En aquestes zones s'han d'utilitzar materials que s'integren en el paisatge, sòls drenants que limiten els escolaments superficials que puguen introduir contaminants en la marjal i inclouen pantalles vegetals.

6. El Servei de Vida Silvestre emet informe el 24 de novembre de 2020 respecte a algunes de les actuacions previstes en els espais de Xarxa Natura 2000 en el qual fa les consideracions següents:

6.1. És necessari definir el projecte que desenvolupe els traçats que discorreguen per espais de la Xarxa Natura 2000 amb informació detallada i distingint si les actuacions es realitzen sobre infraestructures existents, amb la finalitat de poder avaluar la possible afecció sobre aquests i la valoració preliminar de repercussions d'acord amb el que s'estableix en el Decret 60/2012.

6.2. Les actuacions han de garantir la plena consideració de tots els elements relacionats amb la integritat de l'espai i la coherència global de la xarxa, minimitzant els efectes sobre hàbitats prioritaris i espècies protegides.

6.3. Les actuacions 5. Reordenació de la mobilitat en l'avinguda del Papa Luna i prolongació de l'avinguda de València fins a l'avinguda de Pigmalió; 9. Remodelació de seccions de viaris urbans, i 23. Millora de la permeabilitat per als vianants i els ciclistes en la marjal de Peñíscola s'han de sotmetre a valoració preliminar de repercussions de la Xarxa Natura 2000 segons el Decret 60/2012.

6.4. Es recomana reubicar el mercat dels dilluns en una altra zona per a evitar que, com a resultat de l'activitat, es genere arrossegament de deixalles a l'interior de la marjal.

Tal com estableix l'article 51.7 de la LOTUP, l'informe ambiental i territorial estratègic perdrà la seua vigència i cessarà en la producció dels efectes que li són propis si, una vegada publicat en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*, no s'ha procedit a l'aprovació de l'instrument de planejament corresponent en el termini màxim de quatre anys des de la publicació. En aquest cas, el promotor haurà d'iniciar novament el procediment d'avaluació ambiental i territorial estratègica simplificada del pla.

ciones del PMUS que deben someterse al procedimiento de evaluación ambiental, hace también las siguientes consideraciones:

5.1. El PMUS de Peñíscola deberá tener en cuenta la línea de autobuses de regulación del tránsito por la pista de la costa del Parque Natural durante los meses de verano prevista desde la Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental.

5.2. Respecto a la marjal, hace una serie de consideraciones relacionadas con la realización de análisis de los impactos sobre la intercepción de canales, el drenaje de aguas de escorrentía a diferentes cauces, los sistemas de drenaje que deberían implementarse para evitar la contaminación del agua y la ausencia de concreción, tanto en la ubicación como en el diseño de las rutas propuestas, que deberán ser tenidas en cuenta en la redacción del PMUS.

En informe complementario emitido con fecha 9 de julio 2021, se hacen las siguientes consideraciones respecto a algunas de las actuaciones contempladas en el PMUS:

5.3. En la actuación 5. Reordenación de la movilidad en la avenida del Papa Luna y prolongación de la avenida de València hasta la avenida de Pigmalió, se plantea el encauzamiento de la acequia Sangonera desde la avenida de València hasta la avenida de Pigmalió. El encauzamiento supone una destrucción del hábitat acuático natural. Dentro de la zona húmeda catalogada no se pueden encauzar ni cementar acequias; deberá mantenerse en condiciones que permitan el flujo, pero manteniendo el sustrato natural y su vegetación helofítica y acuática. La zona húmeda es una de las áreas de conservación del samaruc definida en el Decreto 265/2004, de 3 de diciembre, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Recuperación del samaruc (*Valencia hispanica*) en la Comunitat Valenciana. Es también una de las áreas de conservación del fartet (*Aphanius iberus*) según el Decreto 9/2007, de 19 de enero, del Consell, por el que se aprueba el Plan de recuperación del Fartet en la Comunitat Valenciana y se define su hábitat como cursos de agua, cauces, fondos y márgenes, quedando delimitados estos últimos por la existencia de vegetación natural palustre o de ribera. En estas áreas de conservación se prohíbe cualquier actuación que pueda suponer un perjuicio para las especies y sus hábitats.

5.4. Respecto a la actuación 13. Aparcamientos de disuasión para vehículos en las afueras, algunos de ellos se proyectan fuera de la delimitación de la Zona Húmeda catalogada pero dentro del perímetro de 500 m de protección. En estas zonas se deberán utilizar materiales que se integren en el paisaje, suelos drenantes que limiten las escorrentías superficiales que puedan introducir contaminantes en la marjal e incluir pantallas vegetales.

6. El Servicio de Vida Silvestre emite informe el 24 de noviembre de 2020 respecto a algunas de las actuaciones contempladas en los espacios de Red Natura 2000 en el que hace las siguientes consideraciones:

6.1. Es necesario definir el proyecto que desarrolle los trazados que discurren por espacios de Red Natura 2000 con información detallada y distinguiendo si las actuaciones se realizan sobre infraestructuras existentes, con la finalidad de poder evaluar la posible afección sobre ellos y la valoración preliminar de repercusiones conforme a lo establecido en el Decreto 60/2012

6.2. Las actuaciones deben garantizar la plena consideración de todos los elementos relacionados con la integridad del espacio y la coherencia global de la red, minimizando los efectos sobre hábitats prioritarios y especies protegidas.

6.3. Las actuaciones 5, Reordenación de la movilidad en la avenida del Papa Luna y prolongación de la avenida de València hasta la avenida de Pigmalió; 9, Remodelación de secciones de viarios urbanos; y 23, mejora de la permeabilidad peatonal-ciclista en la marjal de Peñíscola, deberán someterse a valoración preliminar de repercusiones de la Red Natura 2000 según el Decreto 60/2012.

6.4. Se recomienda reubicar el mercado de los lunes en otra zona para evitar que, como resultado de la actividad, se genere arrastre de desechos en el interior de la marjal.

Según establece el artículo 51.7 de la LOTUP, el informe ambiental y territorial estratègic perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* no se hubiera procedido a la aprobación del correspondiente instrumento de planeamiento 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 estratègica simplificada del plan.



Òrgan competent

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

A la vista de tot el que antecedeix, la Comissió d'Avaluació Ambiental acorda: emetre informe ambiental i territorial estratègic favorable en el procediment simplificat d'avaluació ambiental i territorial estratègica del Pla de mobilitat urbana sostenible de Peníscola, per considerar que no té efectes significatius en el medi ambient, amb el compliment de les determinacions que s'inclouen en l'informe esmentat.

Notificar als interessats que contra aquesta resolució, per no ser un acte definitiu en via administrativa, no és possible cap recurs, la qual cosa no és inconvenient perquè puguen utilitzar-se els mitjans de defensa que estimen pertinents en el seu dret.

Cosa que li notifique perquè en prenga coneixement i als efectes oportuns.

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

València, 28 de juliol de 2021.— El secretari de la Comissió d'Avaluació Ambiental: José del Valle Arocas»

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

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 Peñíscola, por considerar que no tiene efectos significativos en el medio ambiente, con el cumplimiento de las determinaciones que se incluyen en el citado informe.

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

Lo que le notifico para su conocimiento y efectos oportunos.

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

València, 28 de julio de 2021.— El secretario de la Comisión de Evaluación Ambiental: José del Valle Arocas.»

València, 26 de octubre de 2023.— El director general de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental Miguel Ángel Ivorra Devesa.

