

## **Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Infraestructures i Territori**

*RESOLUCIÓ de 12 de març de 2024, 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 de Canet d'en Berenguer. Expedient 028/2021-EAE. [2024/3054]*

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, que estableix la publicació en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* de l'informe ambiental i territorial estratègic, resolc:

Publicar en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* l'informe ambiental i territorial estratègic corresponent a l'expedient 028/2021-EAE de Canet d'en Berenguer.

«Informe ambiental i territorial estratègic  
Objecte: Pla de mobilitat urbana sostenible de Canet d'en Berenguer

Tràmit: avaluació ambiental estratègica del pla  
Promotor: Ajuntament de Canet d'en Berenguer  
Autoritat substantiva: Ajuntament de Canet d'en Berenguer  
Ubicació: Canet d'en Berenguer  
Núm. expedient: 028/2021-EAE

La Comissió d'Avaluació Ambiental, en la sessió celebrada el 16 de desembre de 2021, va adoptar el següent acord:

Vista la proposta d'informe estratègic ambiental i territorial del Pla de mobilitat urbana sostenible de Canet d'en Berenguer, en els termes següents:

A. Fonaments pels quals se sotmet el pla a l'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. Esta directiva s'incorpora a la legislació nacional espanyola mitjançant el 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 de la Comunitat Valenciana (TRLOTUP).

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, d'acord amb els procediments establerts en la legislació d'avaluació ambiental.

D'acord amb el que estableix l'article 46.3 de la TRLOTUP, l'òrgan ambiental determinarà si un pla o programa ha d'estar sotmés a una avaluació ambiental i territorial estratègica simplificada o ordinària, en els casos previstos en este i tenint en compte els criteris establerts en l'annex VIII del decret legislatiu; tot això, després de consultar les administracions públiques afectades i d'acord amb les fases de tramitació previstes en l'article 53 del TRLOTUP.

En este context, l'avaluació ambiental estratègica s'aplica als plans de mobilitat.

B. Document inicial estratègic

B.1. Documentació aportada

En data 11 de maig de 2021 es va rebre, en el Servei d'Avaluació Ambiental Estratègica, la sol·licitud de l'Ajuntament de Canet d'en Berenguer per tal d'iniciar el procés d'avaluació ambiental i territorial estratègica del Pla de mobilitat urbana sostenible (PMUS) de Canet d'en Berenguer, acompanyat del corresponent document inicial estratègic (DIE).

La documentació aportada és conforme amb el que estableix l'article 52 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 de la Comunitat Valenciana (TRLOTUP).

La documentació queda constituïda pels documents següents:

## **Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio**

*RESOLUCIÓN de 12 de marzo de 2024, de la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental, por la que se ordena la publicación del informe ambiental y territorial estratégico del Plan de movilidad urbana sostenible de Canet d'en Berenguer. Expediente 028/2021-EAE. [2024/3054]*

De acuerdo 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, que 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 correspondiendo al expediente 028/2021-EAE Canet d'en Berenguer.

«Informe ambiental y territorial estratégico  
Objeto: Plan de movilidad urbana sostenible de Canet d'en Berenguer

Trámite: evaluación ambiental estratégica del plan  
Promotor: Ayuntamiento de Canet d'en Berenguer  
Autoridad substantiva: Ayuntamiento de Canet d'en Berenguer  
Ubicación: Canet d'en Berenguer  
Núm. expediente: 028/2021-EAE

La Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada el 16 de diciembre de 2021, adoptó el siguiente acuerdo:

Vista la propuesta de informe estratègic ambiental y territorial del Plan de movilidad urbana sostenible de Canet d'en Berenguer, en los términos siguientes:

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

La evaluación ambiental estratègica 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. Esta directiva se incorpora a la legislación nacional española a través 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 de la Comunitat Valenciana (TRLOTUP).

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 estratègica, de acuerdo con los procedimientos establecidos en la legislación de evaluación ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 46.3 de la TRLOTUP, el órgano ambiental determinará si un plan o programa debe someterse a una evaluación ambiental y territorial estratègica simplificada u ordinaria, en los casos previstos en el mismo y teniendo en cuenta los criterios establecidos en el anexo VIII del decreto legislativo, todo ello después de consultar a las administraciones públicas afectadas y de acuerdo con las fases de tramitació previstas en el artículo 53 del TRLOTUP.

En este contexto, la evaluación ambiental estratègica se aplica a los planes de movilidad.

B. Documento inicial estratègic

B.1. Documentació aportada

En fecha 11 de mayo de 2021 se recibió, en el Servicio de Evaluación Ambiental Estratègica, la solicitud del ayuntamiento de Canet d'en Berenguer para iniciar el proceso de evaluación ambiental y territorial estratègica del Plan de movilidad urbana sostenible (PMUS) de Canet d'en Berenguer, acompañado de su correspondiente documento inicial estratègic (DIE).

La documentació aportada es conforme con lo establecido en el artículo 52 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 de la Comunitat Valenciana (TRLOTUP).

La documentació queda constituïda por los siguientes documentos:



### 1. Document inicial estratègic (DIE)

#### 2. Esborrany del Pla de mobilitat urbana sostenible

El Servei d'Avaluació Ambiental Estratègica comunica l'apertura de l'expedient (expedient 028/2021-EAE) el 26 de maig de 2021.

#### B.2. Informació territorial

El municipi de Canet d'en Berenguer es troba a la comarca del Camp de Morvedre, ocupa una superfície total de 3,95 km<sup>2</sup> i 6.765 habitants (INE, 2020), a una altitud d'entre 0 i 20 m. s. n. m. Compta amb dos nuclis urbans consolidats, el poble vell i la urbanització Nova Canet, a uns 500 m de distància, comunicats principalment per la carretera CV-3175 i per altres camins.

Comunica amb Sagunt directament per la CV-3202 i de forma més indirecta pel corredor comarcal de la carretera autonòmica CV-309 (abans nomenada CV-320), que travessa el municipi de nord a sud, a l'oest. En esta carretera es troba el polígon industrial de Canet.

L'extrem sud del municipi està constituït pel riu Palància, es troba circumdat pel municipi de Sagunt, excepte l'extrem oriental, que limita amb la mar i es troba a uns 30 km per carretera de la ciutat de València.

L'àmbit d'aplicació del Pla de mobilitat urbana sostenible es desenvolupa en tot el municipi de Canet d'en Berenguer.

#### B.3. Planificació vigent

Canet d'en Berenguer compta amb un pla general d'ordenació urbana (PGOU) aprovat per la Comissió Territorial d'Urbanisme de València el 27 de juliol de 2001 i tramitat d'acord amb la Llei 6/1994, de 15 de novembre, reguladora de l'activitat urbanística (LRAU), amb la classificació següent:

- Sòl urbà (SU)
- Sòl urbanitzable sectoritzat
  - Amb ordenació detallada
  - Sense ordenació detallada
- Sòl no urbanitzable (SNU).

En relació amb el PMUS, s'han avaluat diferents figures de planificació tant a escala supramunicipal com de desenvolupament del pla general, que estan relacionades amb la mobilitat i s'han de considerar en el present procediment ambiental:

- Estratègia territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV)

L'objectiu 19 de l'ETCV busca satisfer les demandes de mobilitat al territori d'una manera eficient i inclusiva i consolidar un esquema de mobilitat basat en el transport públic; l'aplicació del Protocol de Kyoto en matèria de reducció de gasos efecte d'hivernacle o la promoció dels desplaçaments a peu i en bicicleta són alguns dels objectius compartits per l'ETCV amb el PMUS de Canet d'en Berenguer.

- Pla de mobilitat metropolitana de València (PMoMe)

El Pla de mobilitat metropolitana sostenible de l'àrea de València (PMoMe) s'engloba dins de les tipologies de plans de mobilitat previstes per la Llei 6/2011, com a pla supramunicipal d'àmbit metropolità, amb l'objectiu de coordinar les polítiques i actuacions de mobilitat en tots els municipis de l'àrea metropolitana de València.

- Pla d'acció territorial metropolitana de València (PATEVAL)

Inclou entre els seus objectius alguns destinats a la millora de la mobilitat cap a modes més sostenibles com el transport públic i la mobilitat no motoritzada, la millora de la connectivitat i la intermodalitat, els aparcaments de dissuasió i la minimització de l'efecte de barrera.

- Estratègia valenciana contra el canvi climàtic (EVCC)

El Pla de mobilitat urbana sostenible de la Canet d'en Berenguer està estretament relacionat amb l'EVCC, ja que totes les estratègies del PMUS estan encaminades al desplaçament modal del vehicle privat a altres modalitats de desplaçament més sostenibles, la qual cosa implica una reducció significativa dels gasos efecte d'hivernacle.

- Altres disposicions:

S'han considerat altres disposicions relacionades amb el transport i la comunicació, com ara la Llei 9/2009, de 20 de novembre, de la Generalitat, d'accessibilitat universal al sistema de transports de la Comunitat Valenciana, o la Llei 1/1998, de 5 de maig, de la Generalitat Valenciana, d'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, urbanístiques i de la comunicació.

També s'han tingut en compte documents d'àmbit europeu –el Llibre blanc del transport de 2011, el Pla d'acció de mobilitat urbana (2009), el Llibre verd cap a una nova cultura de la mobilitat urbana

### 1. Documento inicial estratégico (DIE)

#### 2. Borrador del plan de movilidad urbana sostenible

El Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica comunica la apertura del expediente (expediente 028/2021-EAE) el 26 de mayo de 2021.

#### B.2. Información territorial

El municipio de Canet d'en Berenguer se encuentra en la comarca del Camp de Morvedre, ocupa una superficie total de 3,95 km<sup>2</sup> y 6.765 habitantes (INE, 2020), a una altitud de entre 0 y 20 m.s.n.m. Cuenta con dos cascos urbanos consolidados, el pueblo viejo y la urbanización Nova Canet, a unos 500 m de distancia, comunicados principalmente por la carretera CV-3175 y por otros caminos.

Está comunicado con Sagunto directamente por la CV-3202, y, de forma más indirecta, por el corredor comarcal de la carretera autonómica CV-309 (antes llamada CV-320), que atraviesa el municipio de norte a sur, en el oeste. Junto a esta carretera se encuentra el polígono industrial de Canet.

El extremo sur del municipio está constituido por el río Palancia, se encuentra circundado por el municipio de Sagunto, excepto el extremo oriental, que limita con el mar, y se encuentra en unos 30 km por carretera de la ciudad de València.

El ámbito de aplicación del Plan de movilidad urbana sostenible se desarrolla en todo el municipio de Canet d'en Berenguer.

#### B.3. Planificación vigente

Canet d'en Berenguer cuenta con un plan general de ordenación urbana (PGOU) aprobado por la Comisión Territorial de Urbanismo de València el 27 de julio de 2001 y tramitado de acuerdo con la Ley 6/1994, de 15 de noviembre, reguladora de la actividad urbanística (LRAU), con la clasificación siguiente:

- Suelo urbano (SU)
- Suelo urbanizable sectorizado
  - Con ordenación detallada
  - Sin ordenación detallada
- Suelo no urbanizable (SNU)

Relacionado con el PMUS, se han evaluado diferentes figuras de planificación, tanto a nivel supramunicipal como de desarrollo del plan general, que están relacionadas con la movilidad y deben ser consideradas en el presente procedimiento ambiental:

- Estrategia territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV).

El objetivo 19 de la ETCV busca satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de una manera eficiente e inclusiva, consolidando un esquema de movilidad basado en el transporte público; la aplicación del Protocolo de Kioto en materia de reducción de gases de efecto invernadero o la promoción de los desplazamientos a pie y en bicicleta son algunos de los objetivos compartidos por la ETCV con el PMUS de Canet d'en Berenguer.

- Plan de movilidad metropolitana de València (PMoMe)

El Plan de movilidad metropolitana sostenible del área de València (PMoMe) se engloba dentro de las tipologías de planes de movilidad previstas por la Ley 6/2011, como plan supramunicipal de ámbito metropolitano, con el objetivo de coordinar las políticas y actuaciones de movilidad en todos los municipios del área metropolitana de València.

- Plan de acción territorial metropolitano de València (PATEVAL)

Incluye entre sus objetivos algunos destinados a la mejora de la movilidad, hacia modos más sostenibles como el transporte público y la movilidad no motorizada, mejora de la conectividad y la intermodalidad, estacionamientos disuasivos y minimización del efecto barrera.

- Estrategia valenciana ante el cambio climático (EVCC)

El Plan de movilidad urbana sostenible de Canet d'en Berenguer está estrechamente relacionado con la EVCC, dado que todas las estrategias del PMUS están dirigidas al desplazamiento modal del vehículo privado a otras modalidades de desplazamiento más sostenibles, lo que implica una reducción significativa de los gases de efecto invernadero.

- Otras disposiciones:

Se han considerado otras disposiciones relacionadas con el transporte y la comunicación, como, por ejemplo, la Ley 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de accesibilidad universal al sistema de transportes de la Comunitat Valenciana, o la Ley 1/1998, de 5 de mayo, de la Generalitat Valenciana, de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación.

También se han tenido en cuenta documentos de ámbito europeo –el Libro blanco del transporte de 2011, el Plan de acción de movilidad urbana (2009), el libro verde *Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*



(2007)–, altres d'àmbit nacional –la Llei 16/1987, d'ordenació dels transports terrestres (LOTT), i la Llei 2/2011 d'economia sostenible– i, per últim, la Llei 6/2011, de mobilitat de la Comunitat Valenciana.

#### B.4. Objecte de la proposta del PMUS

##### Diagnòstic previ

L'esborrany del PMUS (apartat 1.4) i el DIE (apartat 2.1) inclouen un diagnòstic de la situació actual pel que fa a la mobilitat, els vianants, la bicicleta, el transport públic, el vehicle privat motoritzat i els estacionaments, com es resumix a continuació:

- Caracterització de la mobilitat: hi ha una clara diferència entre els patrons de mobilitat urbana i interurbana: mentres que per a la mobilitat urbana (interna) caminar és el principal mitjà de transport (67 %), per a la mobilitat interurbana el cotxe és el principal protagonista (71 %), amb predomini dels desplaçaments externs (77 %) sobre els interns dels residents.

- El vianant i l'espai urbà: Canet d'en Berenguer té unes dimensions relativament menudes, la qual cosa facilita els moviments de proximitat, que es fan majoritàriament a peu; la platja destaca per una infraestructura per a vianants d'alta qualitat, mentres que el nucli històric és pitjor, amb voreres més estretes, discontinuïtats i llocs amb baixa accessibilitat.

- Bicicleta: a escala supramunicipal, Canet d'en Berenguer està actualment desconnectat de municipis pròxims, especialment de Sagunt i de la infraestructura ciclista que discorre per la CV-320. A escala local, el municipi disposa actualment d'una infraestructura ciclista molt desenvolupada, amb connectivitat entre els nuclis de platja i el nucli històric, així com al llarg de tot el litoral. Els 5 punts d'aparcament de bicicletes del centre històric són insuficients per al desenvolupament del carril bici.

- Vehicle de motor privat i estacionament: la carretera CV-3175 actua com a eix vertebrador de tots els nuclis urbans del municipi, juntament amb la circumval·lació que envolta el centre històric i distribueix el pas pel municipi; canalitza el trànsit de la CV-320 que connecta amb Sagunt. El *crowd monitoring*, o sistema de recompte mitjançant dispositius mòbils, indica més trànsit al passeig marítim. Pel que fa a l'estacionament, no es presenten problemes de saturació –es compta amb gairebé 5.000 places– i es disposa de regulació amb zona blava en l'entorn de la platja.

- Normativa i ordenances: l'Ajuntament està alineat amb altres municipis valencians i metropolitans en la subvenció de la compra de vehicles menys contaminants per mitjà de la bonificació en l'Impost de Vehicles de Tracció Mecànica. Cal revisar el sistema de bonificacions per a la compra de vehicles i per a l'estacionament, així com l'ordenança de mobilitat.

##### Objectius del PMUS

Els objectius generals del PMUS impacten en l'escenari final del pla, i incidixen en com volem que siga la mobilitat de Canet d'en Berenguer en els 10 anys vinents. Han de ser transversals per a totes les línies estratègiques de treball, de tal manera que el desenvolupament de totes les propostes ajude a assolir els objectius generals fixats.

1. Assegurar i promoure que el vianant siga el principal protagonista de la mobilitat al municipi. El 67 % dels desplaçaments interns es fan a peu. Esta importància del vianant en els patrons de mobilitat no es correspon amb la qualitat de la infraestructura que hi ha en el nucli històric.

2. Promoure l'ampliació de la bicicleta com a mitjà de transport diari, tant per desplaçaments interns com interurbans.

3. Millorar els servicis de transport públic. El transport públic representa el 5 % de tots els viatges que es realitzen diàriament a Canet d'en Berenguer. El nou mapa de concessions ha de reforçar el paper del transport públic i reduir l'ús dels vehicles motoritzats privats.

4. Promoure un canvi de mentalitat cap a un ús més racional del vehicle privat. El PMUS, com a document estratègic, té el paper fonamental de ser transformador. Per a fer-ho, a més de propostes d'infraestructura, necessita propostes que promoguen un canvi de mentalitat.

5. Proposar una jerarquia viària que permeta una millor ordenació i aprofitament dels usos urbans. Per a organitzar i reequilibrar l'ús de l'espai públic, sobretot al centre històric del municipi.

(2007)–, otros de ámbito nacional –la Ley 16/1987, de ordenación de los transportes terrestres (LOTT), y la Ley 2/2011, de economía sostenible– y, por último, la Ley 6/2011, de movilidad de la Comunitat Valenciana.

#### B.4. Objeto de la propuesta del PMUS

##### Diagnóstico previo

El borrador del PMUS (apartado 1.4) y el DIE (apartado 2.1) incluyen un diagnóstico de la situación actual en cuanto a la movilidad, a los peatones, a la bicicleta, al transporte público y al vehículo privado motorizado y los estacionamientos, tal y como se resume a continuación:

- Caracterización de la movilidad: Hay una clara diferencia entre los patrones de movilidad urbana e interurbana: mientras que, para la movilidad urbana (interna), andar es el principal medio de transporte (67 %), para la movilidad interurbana, el coche es el principal protagonista (71 %), con predominio de los desplazamientos externos (77 %) sobre los internos de los residentes.

- El peatón y el espacio urbano: Canet d'en Berenguer tiene unas dimensiones relativamente pequeñas, lo que facilita los movimientos de proximidad, que se hacen mayoritariamente a pie; la playa destaca por una infraestructura para peatones de alta calidad, mientras que el núcleo histórico es peor, con aceras más estrechas, discontinuidades y lugares con baja accesibilidad.

- Bicicleta: A nivel supramunicipal, Canet d'en Berenguer está actualmente desconectado de municipios próximos, especialmente con Sagunto y la infraestructura ciclista que discurre por la CV-320. A nivel local, el municipio dispone actualmente de una infraestructura ciclista muy desarrollada, con conectividad entre los núcleos de playa y el núcleo histórico, así como a lo largo de todo el litoral. Los 5 puntos de aparcamiento de bicicletas del centro histórico son escasos para el desarrollo del carril bici.

- Vehículo a motor privado y estacionamiento: La carretera CV-3175 actúa como eje vertebrador de todos los cascos urbanos del municipio, junto con la circunvalación que rodea el centro histórico y distribuye el paso por el municipio, canalizando el tráfico a la CV-320, que conecta con Sagunto. El *crowd monitoring* o sistema de recuento a través de dispositivos móviles indica un mayor tráfico en el paseo marítimo. En cuanto al estacionamiento, no se presentan problemas de saturación –se dispone de casi 5.000 plazas– y se dispone de regulación con zona azul en el entorno de la playa.

- Normativa y ordenanzas: El ayuntamiento está alineado con otros municipios valencianos y metropolitanos subvencionando la compra de vehículos menos contaminantes a través de la bonificación en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica. Cabe revisar el sistema de bonificaciones para la compra de vehículos y para el estacionamiento, así como la ordenanza de movilidad

##### Objetivos del PMUS

Los objetivos generales del PMUS impactan en el escenario final del plan, haciendo hincapié en cómo queremos que sea la movilidad de Canet d'en Berenguer en los próximos diez años. Tienen que ser transversales para todas las líneas estratégicas de trabajo, de tal forma que el desarrollo de todas las propuestas ayude a lograr los objetivos generales fijados.

1. Asegurar y promover que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en el municipio. El 67 % de los desplazamientos internos se hacen a pie. Esta importancia del peatón en los patrones de movilidad no se corresponde con la calidad de la infraestructura existente en el núcleo histórico.

2. Promover la ampliación de la bicicleta como medio de transporte diario, tanto por desplazamientos internos como interurbanos.

3. Mejorar los servicios de transporte público. El transporte público representa el 5 % de todos los viajes que se realizan diariamente en Canet d'en Berenguer. El nuevo mapa de concesiones debe reforzar el papel del transporte público y reducir el uso de vehículos motorizados privados.

4. Promover un cambio de mentalidad hacia un uso más racional del vehículo privado. El PMUS, como documento estratégico, tiene el papel fundamental de ser transformador. Para hacerlo, además de propuestas de infraestructura, necesita propuestas que promuevan un cambio de mentalidad.

5. Proponer una jerarquía viaria que permita una mejor ordenación y aprovechamiento de los usos urbanos. Para organizar y reequilibrar el uso del espacio público, sobre todo en el centro histórico del municipio.



6. Organitzar i reequilibrar l'ús de l'espai públic. El disseny urbà transforma les ciutats i, pel que fa a la mobilitat, ho ha de fer amb pautes clares sobre la perspectiva de gènere, la seguretat viària i l'accessibilitat.

7. Millorar els paràmetres ambientals relacionats amb la mobilitat, com el consum energètic, la contaminació acústica i les emissions. El trànsit motoritzat és la causa principal a les zones urbanes de la contaminació acústica i de les emissions de CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> i PM. La reducció de l'ús del vehicle privat, així com la millora de l'eficiència dels sistemes de transport, tindrà un impacte positiu en l'entorn municipal.

8. Garantir la governança del PMUS. Per al desenvolupament del PMUS és fonamental preveure tant la governança tècnica com la governança ciutadana.

#### B.5. Estudi d'alternatives

Alternativa 0. Absència de planificació municipal en matèria de mobilitat sostenible. Es descarta perquè la tendència és a augmentar els desplaçaments amb vehicle privat i no respon als objectius necessaris.

Alternativa 1. Escenari d'implementació del Pla de mobilitat urbana sostenible. Canvi de model de mobilitat en un horitzó de 10 anys. Esta alternativa permet assolir els objectius de la Llei de mobilitat i oferir solucions d'acord amb el diagnòstic de mobilitat del PMUS, però també té la capacitat d'integrar els principis d'avaluació ambiental i d'establir algunes mesures per a la millora del problema ambiental descrites en la caracterització de la situació de l'entorn en la situació actual, que es proposen en este DIE. La previsió, si s'assolixen els objectius plantejats de repartiment modal per a l'any 2030, és que deixaran de circular 1.136 vehicles motoritzats diàriament per Canet, a causa dels desplaçaments de persones residents al municipi, en comparació amb la situació actual: 919 turismes, 84 motocicletes, 118 furgonetes i 15 vehicles pesants.

#### B.6. Propostes del PMUS

El Pla de mobilitat urbana sostenible de Canet d'en Berenguer s'estructura en 6 línies d'actuació:

1. La figura del vianant i l'espai públic
2. La bicicleta
3. El transport públic
4. El vehicle privat i la gestió de l'estacionament
5. Descarbonització del sistema de transport
6. Foment, promoció i gestió del PMUS

Dintre d'estes línies s'articulen les 39 mesures proposades en el PMUS (detallades en el «Document de propostes») que es resumixen en la taula següent:

Línia:	Codi	Mesura
1. La figura del vianant i l'espai públic	1.1.	Projecte de plataformes úniques al centre
	1.2.	Millora de l'entorn urbà del CEIP la Muralla (c/ Muralla i c/ Guillem de Castro)
	1.3.	Millora de l'entorn urbà de l'Ajuntament de Canet d'en Berenguer
	1.4.	Projecte d'accessibilitat amb la modificació de passos de vianants
	1.5.	Modificació de la connexió entre el nucli i la zona de platja per mitjà del c/ Far
	1.6.	Modificació de la secció a l'av. Blasco Ibáñez
	1.7.	Desenvolupament del PGOU per a la millora de la trama urbana en sòl públic
	1.8.	Revisió del PGOU per a millorar la trama urbana en sòl privat
	1.9.	Remodelació de la pl. Félix Rodríguez de la Fuente

6. Organizar y reequilibrar el uso del espacio público. El diseño urbano transforma las ciudades y, en lo que a la movilidad se refiere, debe hacerlo con pautas claras sobre la perspectiva de género, seguridad viaria y accesibilidad.

7. Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones. El tráfico motorizado es la causa principal, en las zonas urbanas, de la contaminación acústica y las emisiones de CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> y PM. La reducción del uso del vehículo privado, así como la mejora de la eficiencia de los sistemas de transporte, tendrá un impacto positivo en el entorno municipal.

8. Garantizar la gobernanza del PMUS. Para el desarrollo del PMUS, es fundamental prever tanto la gobernanza técnica como la gobernanza ciudadana.

#### B.5. Estudio de alternativas

Alternativa 0. Ausencia de planificación municipal en materia de movilidad sostenible. Se descarta porque la tendencia es a aumentar los desplazamientos con vehículo privado y no responde a los objetivos necesarios.

Alternativa 1. Escenario de implementación del Plan de movilidad urbana sostenible. Cambio de modelo de movilidad en un horizonte de 10 años. Esta alternativa permite lograr los objetivos de la Ley de movilidad y ofrecer soluciones de acuerdo con el diagnóstico de movilidad del PMUS, pero también tiene la capacidad de integrar los principios de evaluación ambiental y de establecer algunas medidas para la mejora del problema ambiental descritas en la caracterización de la situación del entorno en la situación actual, que se proponen en este DIE. La previsión, si se logran los objetivos planteados de reparto modal para el año 2030, dejarán de circular 1.136 vehículos motorizados diariamente por Canet, a causa de los desplazamientos de personas residentes en el municipio, comparado con la situación actual: 919 turismos, 84 motocicletas, 118 furgonetas y 15 vehículos pesados.

#### B.6. Propuestas del PMUS

El Plan de movilidad urbana sostenible de Canet d'en Berenguer se estructura en 6 líneas de actuación:

1. La figura del peatón y el espacio público
2. La bicicleta
3. El transporte público
4. El vehículo privado y la gestión del estacionamiento
5. Descarbonización del sistema de transporte
6. Fomento, promoción y gestión del PMUS

Dentro de estas líneas se articulan las 39 medidas propuestas en el PMUS (detalladas en el «Documento de Propuestas»), que se resumen en la tabla siguiente:

Línea	Código	Medida
1. La figura del peatón y el espacio público	1.1.	Proyecto de plataformas únicas en el centro
	1.2.	Mejora del entorno urbano del CEIP la Muralla (C/ Muralla y C/ Guillem de Castro)
	1.3.	Mejora del entorno urbano del ayuntamiento de Canet d'en Berenguer
	1.4.	Proyecto de accesibilidad con la modificación de pasos de peatones
	1.5.	Modificación conexión entre el núcleo y la zona de playa a través de la C/ Faro
	1.6.	Modificación de la sección en la av. Blasco Ibáñez
	1.7.	Desarrollo del PGOU para la mejora de la trama urbana en suelo público
	1.8.	Revisión PGOU por mejora de la trama urbana en suelo privado
	1.9.	Remodelación de la Pl. Félix Rodríguez de la Fuente



Línia:	Codi	Mesura
2. Biciqueta	2.1.	Connexió ciclista amb el polígon i a l'av. Blasco Ibáñez
	2.2.	Connexió ciclista al cementeri
	2.3.	Connexió ciclista amb el Port de Sagunt (mitjançant el sender blau)
	2.4.	Modificació de la secció a l'av. Ausiàs March
	2.5.	Instal·lació d'aparcabicicletes en els equipaments principals
	2.6.	Connexió ciclista amb la xarxa ciclista metropolitana
3. Transport públic	3.1.	Nou mapa concessional de Metrobús
	3.2.	Integració tarifària
	3.3.	Accés a la informació del transport públic – aplicació mòbil
	3.4.	Integració amb el servei d'autobús urbà de Sagunt
	3.5.	Millora de la senyalització de la parada del c/ Montgó
4. Vehicle privat i gestió de l'estacionament	4.1.	Jerarquia viària del municipi
	4.2.	Canet, municipi 30
	4.3.	Canvis de sentit de circulació - adaptació a la conversió per a vianants
	4.4.	Gestió de l'estacionament a la zona de la platja (incloent-hi sensorització)
	4.5.	Seccions tipus a la zona de la platja
	4.6.	Mesures de pacificació de trànsit a la zona de la platja
	4.7.	Estudi bàsic i projecte d'execució de la connexió sud paral·lela al riu Palància
5. Descarbonització del sistema de transport	5.1.	Electrificació de la flota de vehicles municipals
	5.2.	Implantació de punts de recàrrega en llocs simbòlics i visibles
	5.3.	Subvencions a la compra de bicicletes elèctriques
6. Foment, promoció i gestió del PMUS	6.1.	Bonificació a l'ús d'instal·lacions i serveis; model «ciutat de 15 minuts»
	6.2.	Creació de plànols tipus metrominut
	6.3.	Activitats durant la Setmana Europea de la Mobilitat
	6.4.	Realització d'activitats ludicoeducatives al nucli històric
	6.5.	Potenciació de projectes de camins escolars
	6.6.	Promoció del Parc d'Educació Viària
	6.7.	Realització de cursos de conducció ciclista i de VMP
	6.8.	Creació de la Comissió de Mobilitat Urbana per al desenvolupament del PMUS
	6.9.	Creació de la Mesa de la Mobilitat - participació ciutadana per al seguiment

Per a cada una de les fitxes de les mesures s'inclou la línia a la qual pertany, l'objectiu, la descripció, els agents involucrats, la programació temporal, els efectes mediambientals i sobre la mobilitat i els indicadors de compliment.

En un altre apartat es detalla la programació temporal programada en tres fases: curt (1-2 anys), mitjà (3-4 anys) i llarg termini (6-10 anys), així com la prioritització de cada una, amb valors des de l'1 al

Línea	Código	Medida
2. Biciqueta	2.1.	Conexión ciclista con el polígono y la av. Blasco Ibáñez
	2.2.	Conexión ciclista con el cementerio
	2.3.	Conexión ciclista con el Puerto de Sagunto (con el Sender Blau)
	2.4.	Modificación de la sección en la av. Ausiàs March
	2.5.	Instalación de aparcabicicletes en los principales equipamientos
	2.6.	Conexión ciclista con la red ciclista metropolitana
3. Transporte público	3.1.	Nuevo mapa concesional de Metrobús
	3.2.	Integración tarifaria
	3.3.	Acceso a la información del transporte público–aplicación móvil
	3.4.	Integración con el servicio de autobús urbano de Sagunto
	3.5.	Mejora de la señalización de la parada de la C/ Montgó
4. Vehículo privado y gestión del estacionamiento	4.1.	Jerarquía viaria del municipio
	4.2.	Canet, municipio 30
	4.3.	Cambios de sentidos de circulación-adaptación a la peatonalización
	4.4.	Gestión del estacionamiento en la zona de la playa (incluyendo sensorización)
	4.5.	Secciones tipo en la zona de la playa
	4.6.	Medidas de pacificación de tráfico en la zona de playa
	4.7.	Estudio básico y proyecto de ejecución de la conexión sur paralela al río Palancia
5. Descarbonización del sistema de transporte	5.1.	Electrificación de la flota de vehículos municipales
	5.2.	Implantación de puntos de recarga en lugares simbólicos y visibles
	5.3.	Subvenciones para la compra de bicicletas eléctricas
6. Fomento, promoción y gestión del PMUS	6.1.	Bonificación al uso de instalaciones y servicios; modelo de «ciudad de 15 minutos»
	6.2.	Creación de planos tipo Metrominuto
	6.3.	Actividades durante la Semana Europea de la Movilidad
	6.4.	Realización de actividades lúdico-educativas en el núcleo histórico
	6.5.	Potenciación de proyectos de caminos escolares
	6.6.	Promoción del parque de educación viaria
	6.7.	Realización de cursos de conducción ciclista y de VMP
	6.8.	Creación de la Comisión de Movilidad Urbana para el desarrollo del PMUS
	6.9.	Creación de la tabla de la movilidad-participación ciudadana para el seguimiento

Para cada una de fichas de las medidas se incluyen la línea a la que pertenece, el objetivo, la descripción, los agentes involucrados, la programación temporal, los efectos medioambientales y sobre la movilidad y los indicadores de cumplimiento.

En otro apartado se detalla la programación temporal de programas en tres fases: corto (1-2 años), medio (3-4 años) y largo plazo (6-10 años), así como la prioritización de cada una, con valores desde el 1



5 i una programació econòmica dividida per a cada línia i per a cada mesura.

Per últim, s'hi inclou una divisió de les competències i de les inversions necessàries per a cada una de les mesures, amb indicació de les administracions que han d'encarregar-se de cada tasca.

En l'apartat d'avaluació dels efectes es comentarà com incidixen alguns d'estes mesures en la qualitat del medi ambient del territori.

#### C. Possibles efectes sobre el medi ambient

L'apartat 3.6 del document de propostes inclòs en el PMUS indica els efectes previsibles de les actuacions incloses en el PMUS sobre el medi ambient i sobre la mobilitat.

Es fa una anàlisi qualitativa dels efectes previsibles de cada una de les actuacions i destaca que, a excepció d'alguns efectes no significatius o neutres causats per determinades actuacions, en general els efectes són positius.

L'apartat 5 del DIE analitza els impactes potencials, considerant el canvi climàtic, amb el punt de partida de l'anàlisi ambiental de la situació actual del municipi i dels valors que s'han d'assolir. En este sentit, l'esborrany del PMUS inclou en l'apartat 4 del document de propostes –també analitzat en l'apartat 10 del DIE– el diagnòstic dels indicadors de seguiment en què es detalla tant el valor dels indicadors de mobilitat com els valors dels indicadors d'implantació i avaluació de les propostes i els indicadors de qualitat ambiental, no només en el moment actual, sinó també els valors que es pretenen assolir una vegada implementat el PMUS.

Pel que fa a la reducció del consum energètic, les propostes del PMUS van encaminades a reduir el consum d'energia i incorporar fonts d'energia més sostenibles. Quant a la contaminació acústica, es pretenen reduir les intensitats del trànsit i introduir el vehicle elèctric, mentre que per a reduir la contaminació atmosfèrica s'ha seguit la «Guia pràctica per al càlcul d'emissions de gasos efecte d'hivernacle».

L'apartat 7 del DIE descriu breument la incidència previsible del PMUS sobre els diferents plans sectorials i territorials, com l'Estratègia territorial de la CV, el Pla de mobilitat metropolitana de València (PMoMe), el Pla d'acció territorial metropolitana de València (PATEVAL) i l'Estratègia de canvi climàtic i energia de la Comunitat Valenciana (2020-2030) i altres disposicions sobre mobilitat d'àmbit europeu, estatal i autonòmic. Tots els documents han sigut considerats a l'hora de redactar l'esborrany del PMUS.

La implementació de determinades mesures per a assolir els objectius del pla pot tindre un impacte positiu sobre el medi ambient de manera global i local (canvi climàtic, millora de la qualitat de l'aire, millora de l'espai públic i augment de la vegetació urbana...) o en llocs concrets fora de l'àmbit (connexions amb elements de la infraestructura verda territorial, vies pecuàries, Via Augusta o Via Litoral).

El PMUS de Canet d'en Berenguer no és un document d'ordenació, sinó de planificació estratègica, de tal manera que no suposa ocupació de sòl no urbanitzable ni establix nous usos diferents dels del mateix PGOU, ni modifica l'ordenació estructural del municipi.

Per tant, el pla contribuïx a garantir la millora de la qualitat de vida i la salut de les persones, mitjançant la millora dels espais públics urbans. Pel que fa al valor i vulnerabilitat de la zona afectada, el pla no té efectes sobre espais naturals protegits o espais naturals d'interés, no conté propostes de segellament ni de consum del sòl, no implica un augment de la població potencial, ni augmenta el consum de recursos naturals ni l'emissió de contaminants, i no té efectes sobre paisatges amb un nivell de protecció reconegut a escala nacional, comunitària o internacional. Les propostes del pla de mobilitat no tenen efectes negatius sobre el patrimoni cultural.

#### D. Consultes realitzades

Per part de la direcció general amb competència en avaluació ambiental, d'acord amb l'article 53.1 del TRLOTUP, s'ha sotmés a consulta, en la condició d'administracions públiques afectades a:

hasta al 5 y una programación económica dividida para cada línea y para cada medida.

Por último, se incluye una división de las competencias y de las inversiones necesarias para cada una de las medidas, indicando las administraciones que deben encargarse de cada tarea.

En el apartado de evaluación de los efectos se comentará cómo inciden algunas de estas medidas en la calidad del medio ambiente del territorio.

#### C. Posibles efectos sobre el medio ambiente

El apartado 3.6 del documento de propuestas incluido en el PMUS indica los efectos previsibles de las actuaciones incluidas en el PMUS sobre el medio ambiente y sobre la movilidad.

Se hace un análisis cualitativo de los efectos previsibles de cada una de las actuaciones y destaca que, a excepción de algunos efectos no significativos o neutros causados por determinadas actuaciones, en general, los efectos son positivos.

El apartado 5 del DIE analiza los potenciales impactos, considerando el cambio climático, con el punto de partida del análisis ambiental de la situación actual del municipio y de los valores a alcanzar. En este sentido, el borrador del PMUS incluye, en el apartado 4 del documento de propuestas –también analizado en el apartado 10 del DIE–, el diagnóstico de los indicadores de seguimiento, donde se detalla tanto el valor de los indicadores de movilidad, como los valores de los indicadores de implantación y evaluación de las propuestas y los indicadores de calidad ambiental, no solo en el momento actual, sino también los valores que se pretenden lograr una vez implementado el PMUS.

En cuanto a la reducción del consumo energético, las propuestas del PMUS van encaminadas a reducir el consumo de energía e incorporar fuentes de energía más sostenibles. En cuanto a la contaminación acústica, se pretenden reducir las intensidades del tráfico e introducir el vehículo eléctrico, mientras que, para reducir la contaminación atmosférica, se ha seguido la «Guia práctica para el cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero».

El apartado 7 del DIE describe brevemente la incidencia previsible del PMUS sobre los diferentes planes sectoriales y territoriales, como la Estrategia territorial de la CV, el Plan de movilidad metropolitana de València (PMoMe), el Plan de acción territorial metropolitana de València (PATEVAL) y la Estrategia de cambio climático y energía de la Comunitat Valenciana (2020-2030) y otras disposiciones sobre movilidad de ámbito europeo, estatal y autonómico. Todos estos documentos han sido considerados en la redacción del borrador del PMUS.

La implementación de determinadas medidas para lograr los objetivos del plan puede tener un impacto positivo sobre el medio ambiente de manera global y local –cambio climático, mejora de la calidad del aire, mejora del espacio público y aumento de la vegetación urbana, etc.– o en lugares concretos fuera del ámbito (conexiones con elementos de la infraestructura verde territorial, vías pecuarias, Via Augusta o Via Litoral).

El PMUS de Canet d'en Berenguer no es un documento de ordenación, sino de planificación estratégica, de modo que no supone ocupación de suelo no urbanizable, ni establece nuevos usos diferentes a los del propio PGOU, ni modifica la ordenación estructural del municipio.

Por lo tanto, el plan contribuye a garantizar la mejora de la calidad de vida y la salud de las personas, a través de la mejora de los espacios públicos urbanos. En cuanto al valor y a la vulnerabilidad de la zona afectada, el plan no tiene efectos sobre espacios naturales protegidos o espacios naturales de interés, no contiene propuestas de sellado ni de consumo del suelo, no implica un aumento de la población potencial, ni aumenta el consumo de recursos naturales ni la emisión de contaminantes y no tiene efectos sobre paisajes con un nivel de protección reconocido a nivel autonómico, nacional o internacional. Las propuestas del plan de movilidad no tienen efectos negativos sobre el patrimonio cultural.

#### D. Consultas realizadas

Por parte de la dirección general con competencia en evaluación ambiental, según el artículo 53.1 del TRLOTUP, se ha sometido a consulta, en su condición de administraciones públicas afectadas, a:

Administració consultada	Consulta	Informe
Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible Subdirecció General de Mobilitat Servei de Mobilitat Urbana	15.06.2021	02.12.2021
Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible Subdirecció General de Mobilitat Servei de Planificació	15.06.2021	15.12.2021
Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat Direcció General de Política Territorial i Paisatge Subdirecció General d'Ordenació del Territori i Paisatge Servei de Gestió Territorial (PATRICOVA) Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge	15.06.2021	13.09.2021 05.10.2021
Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica Subdirecció General del Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental Servei de Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera	15.06.2021	22.07.2021
Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica Direcció General de Medi Natural i d'Avaluació Ambiental Subdirecció General del Medi Natural Servei d'Ordenació i Gestió Forestal Direcció Territorial. Vies Pecuarias Direcció Territorial. Forestal	15.06.2021	17.11.2021 29.09.2021
Diputació de València	15.06.2021	05.07.2021
Ajuntament de Sagunt	15.06.2021	14.09.2021

Nota: els informes rebuts es publicaran, juntament amb l'informe ambiental i territorial estratègic, en la pàgina web <https://agroambient.gva.es/va/web/evaluacion-ambiental/seguiment-d-expedients-d-avaluacio-ambiental-estrategica>

(apartat «Consulta de plans d'avaluació ambiental», selecció de província, municipi i pla corresponent)

(S'accedix a l'enllaç indicat en la pàgina web de la conselleria amb competències en matèria mediambiental, en l'àrea: Avaluació ambiental → Tramitació telemàtica i seguiment d'expedients de plans i projectes, opció «Seguiment d'expedients d'avaluació ambiental estratègica»).

#### E. Identificació dels possibles efectes sobre el medi ambient

Conceptualment, els plans de mobilitat urbana sostenible són l'instrument adequat per a donar resposta a les necessitats de mobilitat de persones i mercaderies en l'entorn urbà i reduir l'impacte negatiu del sistema de transport en l'economia, la societat i el medi ambient. Esta mobilitat sostenible també ha de tindre com a objectiu l'accessibilitat universal, és a dir, facilitar l'accés de la població a béns, servicis i llocs de treball.

La consecució d'estos objectius generals es du a terme, fonamentalment, en dos àmbits:

- Un nou equilibri de mitjans de transport, apostant, fonamentalment, per aquells amb més eficiència ambiental i social: transport públic *versus* transport privat i mitjans de transport no motoritzats. L'assoliment d'este objectiu requereix tant mesures d'incentiu cap a noves modalitats de transport com mesures dissuasives. En este sentit, s'ha d'actuar en aspectes estructurals (infraestructures necessàries) com de regulació urbanística (tipologia d'edificació, relació espai públic/privat, normes d'estacionament per a diferents modalitats de transport).

- Planificació urbana i model de ciutat, per a reduir la mobilitat urbana tant en necessitat com en duració dels desplaçaments.

Des del punt de vista mediambiental, el PMUS ha de contribuir a un ús racional del sòl per a satisfer les demandes de mobilitat al canvi

Administración consultada	Consulta	Informe
Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible Subdirección General de Movilidad Servicio de Movilidad Urbana	15.06.2021	02.12.2021
Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible Subdirección General de Movilidad Servicio de Planificación	15.06.2021	15.12.2021
Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad Dirección General de Política Territorial y Paisaje Subdirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje Servicio de Gestión Territorial (PATRICOVA) Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje	15.06.2021	13.09.2021 05.10.2021
Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica Subdirección General del Cambio Climático y Calidad Ambiental Servicio de Lucha contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera	15.06.2021	22.07.2021
Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental Subdirección General del Medio Natural Servicio de Ordenación y Gestión Forestal Dirección Territorial. Vías Pecuarias Dirección Territorial. Forestal	15.06.2021	17.11.2021 29.09.2021
Diputación de Valencia	15.06.2021	05.07.2021
Ayuntamiento de Sagunto	15.06.2021	14.09.2021

Nota: los informes recibidos se publicarán, junto con el informe ambiental y territorial estratégico, en la página web <https://mediambient.gva.es/va/web/evaluacion-ambiental/seguiment-d-expedients-d-avaluacio-ambiental-estrategica>

(apartado «Consulta de planes de evaluación ambiental», selección de provincia, municipio y el plan correspondiente)

(Se accede al enlace indicado en la página web conselleria con competencias en materia medioambiental; en el área: Evaluación ambiental → Tramitación telemática y seguimiento de expedientes de planes y proyectos, opción «Seguimiento de expedientes de evaluación ambiental estratégica»).

#### E. Identificación de los posibles efectos sobre el medio ambiente

Conceptualmente, los planes de movilidad urbana sostenible son el instrumento adecuado para dar respuesta a las necesidades de movilidad de personas y mercancías en el entorno urbano y reducir el impacto negativo del sistema de transporte en la economía, la sociedad y el medio ambiente. Esta movilidad sostenible también debe tener como objetivo la accesibilidad universal, es decir, facilitar el acceso de la población a bienes, servicios y puestos de trabajo.

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

- Un nuevo equilibrio de modos de transporte, apostando, fundamentalmente, por aquellos con mayor eficiencia ambiental y social: transporte público *versus* transporte privado y modos de transporte no motorizados. El logro de este objetivo requiere tanto medidas de incentivo hacia nuevas modalidades de transporte como medidas disuasivas. Para ello, se debe actuar en aspectos estructurales (infraestructuras necesarias), como de regulación urbanística (tipología de edificación, relación espacio público/privado, normas de estacionamiento para diferentes modalidades de transporte).

- Planificación urbana y modelo de ciudad, reduciendo la movilidad urbana tanto en necesidad como en duración de los desplazamientos.

Desde el punto de vista medioambiental, el PMUS debe contribuir a un uso racional del suelo para satisfacer las demandas de movili-





modal i prioritzar les modalitats més sostenibles, la reducció de la necessitat de desplaçaments tant en nombre com en distància que afavorisca l'adquisició d'hàbits saludables (caminar i moure's en bicicleta) que contribuïska, al mateix temps, a la reducció d'emissions originades pel sector del transport, com són les referides a les emissions de gasos efecte d'hivernacle (CO<sub>2</sub>), les emissions de contaminants que perjudiquen la qualitat de vida dels ciutadans (entre d'altres, diòxid de nitrogen NO<sub>2</sub>, compostos orgànics volàtils COV, carboni, diòxid de sofre SO<sub>2</sub>, partícules PM) i emissions acústiques del trànsit.

En este 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, i es particularitzaran les d'efecte d'hivernacle. L'evolució d'estos últims paràmetres tendirà a la reducció progressiva d'acord amb els ritmes i els límits que reglamentàriament s'establisquen en relació amb el desenvolupament de les polítiques energètiques i ambientals».

El PMUS de Canet d'en Berenguer atén el que en matèria de competències administratives estableix l'article 3.2 de la Llei 6/2011, de mobilitat de la Comunitat Valenciana, de manera que l'avaluació ambiental estratègica d'estes es durà a terme sobre les propostes que siguen de competència municipal.

Dels informes rebuts i de l'anàlisi de la documentació rebuda s'observen les consideracions següents tant legals com ambientals, que passem a descriure:

#### Mobilitat urbana

L'informe de 12 de desembre de 2021 del Servei de Mobilitat Urbana de la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible, de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat Sostenible, emet informe favorable al Pla de mobilitat urbana sostenible de Canet d'en Berenguer, condicionat al fet que es tinguen en compte les observacions i correccions següents:

- L'informe haurà d'identificar l'autor o autors.
- El PMUS incorporarà un apartat d'incorporació de la perspectiva de gènere.
- S'eliminarà la proposta 4.7.
- Seria convenient que la connexió ciclista amb Sagunt des de la zona centre de Canet d'en Berenguer.
- Estudiar la inclusió d'un carril bici adossat a la carretera CV-2301, que faria necessària l'ampliació del pont que hi ha sobre el riu Palància.

#### Planificació

El Servei de Planificació de la DG d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible emet informe el 15 de desembre de 2021, en el que indica una sèrie de consideracions entre les quals es destaquen:

- La proposta 2.6. Connexió ciclista amb la xarxa metropolitana. Per a la connexió de la xarxa ciclista proposada amb la rotonda de la CV-309 i la CV317, al costat de la zona industrial, s'haurà de considerar el que determine al respecte l'administració titular de la via, que serà la que ho autoritze.
- Per a les propostes 2.3. Connexió ciclista amb el Port de Sagunt i 2.6. Connexió ciclista amb la xarxa metropolitana, s'hauran de considerar les recomanacions de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.
- Canet d'en Berenguer es troba dins de l'àmbit d'actuacions del Pla de mobilitat metropolitana de València (PMoMe), que determinarà les actuacions necessàries en matèria de transport i mobilitat d'àmbit interurbà.
- S'han detectat errades en alguns documents respecte a la denominació de les carreteres CV-309 i CV-320 en diversos trams, igual que per als viaris CV-3175, CV-3202 i CV-3201.

#### Risc d'inundació (PATRICOVA)

L'informe de 13 de setembre de 2021, del Servei de Gestió Territorial de la Direcció General de Política Territorial i Paisatge, indica que el Pla de mobilitat urbana sostenible de Canet d'en Berenguer (València) es troba afectat per perillositat d'inundació, tot i que és compatible, sempre que es complisquen les condicions exposades.

dad, al cambio modal priorizando las modalidades más sostenibles, la reducción de la necesidad de desplazamientos, tanto en número como en distancia, que favorezca la adquisición de hábitos saludables (andar y moverse en bicicleta), que contribuya, a la vez, a la reducción de emisiones originadas por el sector del transporte como son las referidas a las emisiones de gases de efecto invernadero (CO<sub>2</sub>), las emisiones de contaminantes que perjudican la calidad de vida de los ciudadanos (entre otros, dióxido de nitrógeno NO<sub>2</sub>, compuestos orgánicos volátiles COV, carbono, dióxido de azufre SO<sub>2</sub>, partículas PM) y emisiones acústicas del tráfico.

En este 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 se 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, y se particularizarán las de efecto invernadero. La evolución de estos últimos parámetros tenderá a su progresiva reducción de acuerdo con los ritmos y los límites que reglamentariamente se establezcan en relación con el desarrollo de las políticas energéticas y ambientales».

El PMUS de Canet d'en Berenguer se ajusta a lo que, en materia de competencias administrativas, establece el artículo 3.2 de la Ley 6/2011, de movilidad de la Comunitat Valenciana, de forma que la evaluación ambiental estratègica de las mismas se llevará a cabo sobre aquellas propuestas que sean de competencia municipal.

De los informes y del análisis de la documentación recibidos se observan las siguientes consideraciones, tanto legales como ambientales, que pasamos a describir:

#### Movilidad urbana

El informe de 12 de diciembre de 2021, del Servicio de Movilidad Urbana de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible, de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad Sostenible, emite un informe favorable en el Plan de movilidad urbana sostenible de Canet d'en Berenguer, condicionado a que se tengan en cuenta las siguientes observaciones y correcciones:

- El informe deberá identificar el autor o autores.
- El PMUS incorporará un apartado de incorporación de la perspectiva de género.
- Se eliminará la propuesta 4.7.
- Sería conveniente la conexión ciclista con Sagunto desde la zona centro de Canet d'en Berenguer.
- Estudiar la inclusión de un carril-bici adosado a la carretera CV-2301, que haría necesaria la ampliación del puente existente sobre el río Palancia.

#### Planificación

El Servicio de Planificación de la DG de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible emite un informe el 15 de diciembre de 2021 en el que indica una serie de consideraciones, entre las que se destacan:

- La propuesta 2.6. Conexión ciclista con la red metropolitana. Para la conexión de la red ciclista propuesta con la rotonda de la CV-309 y CV-317, junto a la zona industrial, deberá considerarse lo que determine al respecto la administración titular de la vía, que será la que lo autorice.
- Para las propuestas 2.3. Conexión ciclista con el Puerto de Sagunto y 2.6. Conexión ciclista con la red metropolitana, deberán considerarse las recomendaciones de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.
- Canet d'en Berenguer se encuentra dentro del ámbito de actuaciones del Plan de movilidad metropolitana de València (PMoMe), que determinará las actuaciones necesarias en materia de transporte y movilidad de ámbito interurbano.
- Se han detectado errores en algunos documentos respecto a la denominación de las carreteras CV-309 y CV-320 en varios tramos, igual que para los viarios CV-3175, CV-3202 y CV-3201.

#### Riesgo de inundación (PATRICOVA)

El informe de 13 de septiembre de 2021, del Servicio de Gestión Territorial de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje, indica que el Plan de movilidad urbana sostenible de Canet d'en Berenguer se encuentra afectado por peligrosidad de inundación, a pesar de que es compatible, siempre que se cumplan las condiciones expuestas.





Segons el Sistema nacional de cartografia de zones inundables (SNCZI), part de l'àmbit objecte del Pla de mobilitat es troba afectat per diferents períodes de retorn com són 10, 50, 100 i 500 anys. Com que el PMUS no localitza les actuacions concretes, no és possible identificar les afeccions per inundabilitat. Tampoc fa referència el PMUS al PATRICOVA

Els projectes que es desenvolupen dins d'este PMUS hauran de concretar les actuacions que comporten l'alteració de la rasant i les seues afectacions, així com, en el cas que siga procedent, les mesures que es prevegen per a reduir els efectes de la inundabilitat. El pla de mobilitat serà compatible amb la normativa del PATRICOVA, sempre que s'incorpore en les actuacions que es projecten les condicions d'adequació de les infraestructures previstes en l'article 21. Estos projectes i plans seran objecte d'informe pel departament competent en matèria d'inundabilitat, prèviament a l'aprovació definitiva d'estos.

#### Infraestructura verda i paisatge

L'informe de 5 d'octubre de 2021 del Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge indica que els objectius indicats en el DIE i en el pla coincideixen plenament amb funcions de la infraestructura verda, tot i que s'hauran d'analitzar la definició de la infraestructura verda del municipi i l'entramat de corredors i connectors. Estos elements situats fora del teixit urbà s'hauran d'incorporar a la infraestructura verda municipal a la seua ordenació.

S'haurà de redactar un programa de paisatge com a instrument necessari que cal adjuntar als projectes d'execució de les actuacions proposades, que a més requeriran l'emissió d'informe del Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge.

El Pla d'acció territorial de l'àrea metropolitana de València conté unes determinacions que caldrà tindre en compte en el PMUS. Tanmateix, en qualsevol actuació relacionada amb la via del litoral proposada en el PATIVEL s'haurà de preveure el que indica l'article 17.

D'altra banda, es troba en tramitació el Pla especial d'inserció urbana del nou pont entre el nucli urbà del Port de Sagunt i Canet d'en Berenguer, que caldrà dintre en compte per a la proposta del PMUS relacionada amb la connexió entre ambdós municipis per mitjà d'un nou pas elevat sobre el riu Palància.

#### Forestal i vies pecuàries

La Secció Forestal de la Direcció Territorial de València, en l'informe de 29 de setembre de 2021, tot i que considera que hi ha afecció a la forest d'utilitat pública V152, no troba inconvenient al PMUS, i indica que qualsevol actuació en esta zona requerirà autorització específica prèvia a la seua execució.

D'altra banda, l'informe de 17 de novembre de 2021 de la mateixa secció forestal indica que el municipi està travessat per dos vies pecuàries – assagador del Camí Vell de Sagunt i assagador de la Mar. En relació a esta última, el PMUS proposa eliminar l'antiga carretera asfaltada que unia Nova Canet amb les platges de Sagunt i restituir-la com a via pecuària; tot i això, emet informe favorable, ja que el PMUS no suposa alteració o modificació en les vies pecuàries del municipi.

En la proposta 4.7. «Estudi bàsic i projecte d'execució de la connexió sud paral·lela al riu Palància» s'inclouen, d'una banda, els estudis necessaris per a connectar l'avinguda de l'Alcalde Enric Altabella amb el Port de Sagunt mitjançant un pont elevat sobre el riu Palància; d'altra banda, es fa novament referència a la via pecuària de l'assagador de la Mar i a la seua restitució, tot i que per error indica que es tracta d'una via pavimentada paral·lela al riu Palància, quan hauria de dir «perpendicular».

#### Atmosfera

L'informe de 22 de juliol de 2021 del Servei de Protecció de l'Atmosfera indica les mesures que s'han de tindre en compte en relació amb la contaminació acústica i la qualitat de l'aire; pel que fa a la qualitat ambiental, destaca que el desenvolupament del PMUS contribuirà a reduir el trànsit amb vehicle privat a la zona i, per tant, a reduir l'emissió d'òxids de nitrogen. No obstant això, subratlla que el PMUS ha de ser coherent amb la normativa mediambiental.

#### Carreteres

Segons l'informe de 28 de juny de 2021 de l'Àrea d'Infraestructures de la Diputació de València, s'indica que el PMUS no tindrà cap incidència sobre la xarxa provincial de carreteres.

#### Ajuntament de Sagunt

Según el Sistema nacional de cartografía de zonas inundables (SNCZI), parte del ámbito objeto del plan de movilidad se encuentra afectado por diferentes periodos de retorno, como son 10, 50, 100 y 500 años. Como el PMUS no localiza las actuaciones concretas, no es posible identificar las afecciones por inundabilidad. Tampoco hace referencia el PMUS al PATRICOVA

Los proyectos que se desarrollan dentro de este PMUS deberán concretar aquellas actuaciones que conlleven la alteración de la rasante y sus afectaciones, así como, en el supuesto de que proceda, las medidas que se prevean para reducir los efectos de la inundabilidad. El plan de movilidad será compatible con la normativa del PATRICOVA, siempre que se incorporen en las actuaciones que se proyecten las condiciones de adecuación de las infraestructuras previstas en el artículo 21. Estos proyectos y planes serán objeto de informe por el departamento competente en materia de inundabilidad, previamente a la aprobación definitiva de estos.

#### Infraestructura verde y paisaje

El informe de 5 de octubre de 2021, del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje indica que los objetivos indicados en el DIE y en el plan coinciden plenamente con funciones de la infraestructura verde, pese a que deberán analizarse la definición de la infraestructura verde del municipio y el entramado de corredores y conectores. Estos elementos situados fuera del tejido urbano deberán incorporarse a la infraestructura verde municipal en el momento de su ordenación.

Se tendrá que redactar un programa de paisaje como instrumento necesario a adjuntar a los proyectos de ejecución de las actuaciones propuestas, que, además, requerirán la emisión de informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje.

El Plan de acción territorial del área metropolitana de València contiene unas determinaciones que habrá que tener en cuenta en el PMUS. Aun así, cualquier actuación relacionada con la Vía del Litoral propuesta en el PATIVEL deberá contemplar lo indicado en su artículo 17.

Por otro lado, se encuentra en tramitación el «Plan especial de inserción urbana del nuevo puente entre el casco urbano del Puerto de Sagunto y Canet d'en Berenguer», que deberá ser tenido en cuenta para la propuesta del PMUS relacionada con la conexión entre ambos municipios a través de un nuevo paso elevado sobre el río Palancia.

#### Forestal y vías pecuarias

La Sección Forestal de la Dirección Territorial de Valencia, en su informe de 29 de septiembre de 2021, a pesar de que considera que hay afección al monte de utilidad pública V152, no encuentra inconveniente en el PMUS, indicando que cualquier actuación en esta zona requerirá autorización específica previa a su ejecución.

Por otro lado, el informe de 17 de noviembre de 2021, de la propia sección forestal indica que el municipio está atravesado por dos vías pecuarias – Vereda del Camí Vell de Sagunt i Canyada del Mar. En relación con esta última, el PMUS propone eliminar la antigua carretera asfaltada que une Nova Canet con las playas de Sagunto y restituirla como vía pecuaria; aun así, emite informe favorable, dado que el PMUS no supone alteración o modificación en las vías pecuarias del municipio.

En la propuesta 4.7. Estudio básico y proyecto de ejecución de la conexión sur paralela en el río Palancia, se incluyen, por un lado, los estudios necesarios para conectar la avenida Alcalde Enric Altabella con el Puerto de Sagunto a través de un puente elevado sobre el río Palancia; por otro lado, se hace nuevamente referencia a la vía pecuaria de Canyada del Mar y a su restitución, a pesar de que, por error, indica que se trata de una vía pavimentada paralela al río Palancia, cuando tendría que decir «perpendicular».

#### Atmósfera

El informe de 22 de julio de 2021, del Servicio de Protección de la Atmósfera, indica las medidas que deben tenerse en cuenta en relación con la contaminación acústica y la calidad del aire; en cuanto a la calidad ambiental, destaca que el desarrollo del PMUS contribuirá a reducir el tráfico con vehículo privado en la zona y, por lo tanto, a reducir la emisión de óxidos de nitrógeno. Sin embargo, subraya que el PMUS debe ser coherente con la normativa medioambiental.

#### Carreteras

El informe de 28 de junio de 2021, del Área de Infraestructuras de la Diputación de Valencia, indica que el PMUS no tendrá ninguna incidencia sobre la red provincial de carreteras.

#### Ayuntamiento de Sagunto

L'informe del Departament de Trànsit i Mobilitat Urbana de l'Ajuntament de Sagunt, de 14 de setembre de 2021, indica que el PMUS de Canet d'en Berenguer no tindrà afeccions negatives sobre Sagunt, tot i que recomana treballar conjuntament per a millorar la infraestructura ciclista i per a vianants entre els dos municipis.

També manifesta que s'ha detectat una zona de perillositat per als vianants i ciclistes a l'encreuament entre la CV 3201 i el camí que circula paral·lel al riu Palància. L'Ajuntament de Sagunt proposa la creació d'un pas habilitat per a vianants i ciclistes en este punt per tal de donar més seguretat a l'itinerari del Palància. No obstant això, el PMUS no fa cap proposta sobre este itinerari.

F. Valoració ambiental d'acord amb els criteris de l'annex VIII del TRLOTUP

D'acord amb el que estableix l'article 46.3 del TRLOTUP, l'òrgan ambiental i territorial determinarà, tenint en compte els criteris de l'annex VIII, la submissió al procediment ordinari o simplificat d'avaluació ambiental i territorial, en funció de la certesa en la determinació de l'existència d'efectes significatius sobre el medi ambient, amb una consulta prèvia a les administracions públiques a què es referixen els articles 48.d i 53 del TRLOTUP.

F.1. Per les característiques del pla

El Pla de mobilitat urbana sostenible, d'acord amb la definició que estableixen els articles 9 i 10 de la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de mobilitat de la Comunitat Valenciana, així com els articles 14 i següents del TRLOTUP, no podem considerar-lo com un instrument urbanístic propi de la planificació territorial o urbanística i, per tant, no presenta cap incidència sobre el model territorial ja aprovat.

En l'àmbit territorial del PMUS analitzat, es preveu desenvolupar altres plans supramunicipals en relació amb la mobilitat, com ara l'Estratègia Ueix 2018-2030 (Programa estratègic per a la millora de la mobilitat, infraestructures i transport de la Comunitat Valenciana) o la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats (XINM); per això, s'ha d'aconseguir la coordinació i la integració entre els carrils bici dels municipis veïns, i per a la seua integració les xarxes comarcals.

Així mateix, Canet d'en Berenguer forma part de la llista de municipis que conformen l'àmbit estricte a què es referix el Pla bàsic de mobilitat de l'àrea metropolitana de València (PMoMe), aprovat per la Resolució de 29 de novembre de 2018, pel director general d'Obreres Públiques, Transports i Mobilitat, publicada en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* de 13 de desembre de 2018 i accessible en la web <https://politicaterritorial.gva.es>.

Cal considerar que les mesures 4.1. «Jerarquia viària del municipi» i 4.7. «Estudi bàsic i projecte d'execució de la connexió sud paral·lela al riu Palància», inclouen l'elaboració dels estudis necessaris per a la construcció d'una passarel·la sobre el riu Palància. Sobre este pont, es troba en fase d'avaluació el Pla especial d'inserció urbana del nou pont entre el nucli urbà del Port de Sagunt i Canet d'en Berenguer, del qual la Comissió d'Avaluació Ambiental va emetre document d'abast de l'estudi ambiental i territorial estratègic el 30 de setembre de 2021, per la qual cosa el promotor haurà d'esperar a la resolució del procediment per a incloure'l o no en el PMUS.

Les propostes del PMUS relacionades amb el desenvolupament del Pla general d'ordenació urbana, com són les mesures 1.7. «Desenvolupament del PGOU per a la millora de la trama urbana en sòl públic» i 1.8. «Revisió del PGOU per a millora de la trama urbana en sòl privat» no suposen cap modificació en sòl no urbanitzable.

Per tot això, el PMUS de Canet d'en Berenguer no tindrà efectes negatius sobre els plans sectorials i territorials, ja que integra els principals objectius de les estratègies de planificació en l'àmbit de la mobilitat sostenible que estan vigents o en fase d'aprovació.

F.2. Per les característiques dels efectes i de l'àrea probablement afectada

Les propostes plantejades no suposen efectes sobre la cobertura forestal, sobre les àrees protegides, sobre les vies pecuàries o sobre elements del patrimoni cultural; a més, totes les mesures s'han proposat sobre sòl urbà o urbanitzable.

El PMUS proposa indicadors per al seguiment del pla, individualitzats per a cada una de les estratègies i es fa una comparació entre el valor actual dels indicadors proposats enfront de la previsió desitjada

El informe del Departamento de Tráfico y Movilidad Urbana del Ayuntamiento de Sagunto, en su informe de 14 de septiembre de 2021, indica que el PMUS de Canet d'en Berenguer no tendrá afecciones negativas sobre Sagunto, a pesar de que recomienda trabajar conjuntamente para mejorar la infraestructura ciclopeatonal entre los dos municipios.

También manifiesta que se ha detectado una zona de peligrosidad para peatones y ciclistas en el cruce entre la CV 3201 y el camino que circula en paralelo al río Palancia. El Ayuntamiento de Sagunto propone la creación de un paso habilitado para peatones y ciclistas en este punto para dar más seguridad al itinerario del Palancia. Sin embargo, el PMUS no hace ninguna propuesta sobre este itinerario.

F. Valoración ambiental de acuerdo con los criterios del anexo VIII del TRLOTUP

De acuerdo con lo que establece el artículo 46.3 del TRLOTUP, el órgano ambiental y territorial determinará, teniendo en cuenta los criterios del anexo VIII, la sumisión al procedimiento ordinario o simplificado de evaluación ambiental y territorial, en función de la certeza en la determinación de la existencia de efectos significativos sobre el medio ambiente, previa consulta a las administraciones públicas a que se refieren los artículos 48.d y 53 del TRLOTUP.

F.1. Por las características del plan

El Plan de movilidad urbana sostenible, de acuerdo con la definición establecida en los artículos 9 y 10 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de movilidad de la Comunitat Valenciana, así como los artículos 14 y siguientes del TRLOTUP, no podemos considerarlo como un instrumento urbanístico propio de la planificación territorial o urbanística y, por lo tanto, no presenta ninguna incidencia sobre el modelo territorial ya aprobado.

En el ámbito territorial del PMUS analizado, se prevé desarrollar otros planes supramunicipales con relación con la movilidad, como, por ejemplo, la Estrategia Ueix 2018-2030 (Programa estratégico para la mejora de la movilidad, infraestructuras y transporte de la Comunitat Valenciana) o la Red de itinerarios no motorizados (RINM); por eso, se debe conseguir la coordinación e integración entre carriles bici de los municipios vecinos y para su integración las redes comarcales.

Así mismo, Canet d'en Berenguer forma parte de la lista de municipios que conforman el ámbito estricto al que se refiere el Plan básico de movilidad de la área metropolitana de València (PMoMe), aprobado por la Resolución de 29 de noviembre de 2018 por el director general de Obras Públicas, Transportes y Movilidad, publicado en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* de 13 de diciembre de 2018 y accesible en la web <https://politicaterritorial.gva.es>.

Hay que considerar que las medidas 4.1. Jerarquía viaria del municipio y 4.7. Estudio básico y proyecto de ejecución de la conexión sur paralela en el río Palancia incluyen la elaboración de los estudios necesarios para la construcción de una pasarela sobre el río Palancia. Sobre este puente se encuentra, en fase de evaluación, el «Plan especial de inserción urbana del Nou Pont entre el casco urbano del Puerto de Sagunto y Canet d'en Berenguer», del que la Comisión de Evaluación Ambiental emitió un documento de alcance del estudio ambiental y territorial estratégico el 30 de septiembre de 2021, por lo que el promotor deberá esperar a la resolución del procedimiento para incluirlo o no en el PMUS.

Las propuestas del PMUS relacionadas con el desarrollo del Plan general de ordenación urbana, como son las medidas 1.7. Desarrollo del PGOU para la mejora de la trama urbana en suelo público y 1.8. Revisión PGOU por mejora de la trama urbana en suelo privado, no suponen ninguna modificación en suelo no urbanizable.

Por todo ello, el PMUS de Canet d'en Berenguer no tendrá efectos negativos sobre los planes sectoriales y territoriales, puesto que integra los principales objetivos de las estrategias de planificación en el ámbito de la movilidad sostenible que están vigentes o en fase de aprobación.

F.2. Por las características de los efectos y del área probablemente afectada

Las propuestas planteadas no suponen efectos sobre la cobertura forestal, sobre las áreas protegidas, sobre las vías pecuarias o sobre elementos del patrimonio cultural; además, todas las medidas se han propuesto sobre suelo urbano o urbanizable.

El PMUS propone indicadores para el seguimiento del plan, individualizados para cada una de las estrategias, y en él se hace una comparación entre el valor actual de los indicadores propuestos frente a la

una vegada implementat el pla. Esta proposta d'indicadors de seguiment inclou prou indicadors de caràcter ambiental, tal com expressa l'article 10.2 de la Llei de mobilitat, que indica que els plans incorporaran no només els indicadors en relació amb el volum total de desplaçaments, la seua distribució modal o ocupació de l'espai públic, sinó també els nivells associats al consum energètic, el soroll i les emissions atmosfèriques (en particular, les de l'efecte d'hivernacle) amb els ritmes i límits que estableix la normativa en el desenvolupament de polítiques energètiques i ambientals.

No queden avaluades en el present informe ambiental i territorial els nous traçats sobre sòl no urbanitzable que hagen de ser objecte d'avaluació ambiental de projecte si es troben dins dels supòsits previstos en la legislació vigent d'avaluació ambiental (la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental; la Llei 2/89, d'impacte ambiental de la Comunitat Valenciana, i el Decret 162/90, d'ordenació del desenvolupament de la Llei 2/89). Les mesures 4.1. «Jerarquia viària del municipi» i 4.7. «Estudi bàsic i projecte d'execució de la connexió sud paral·lela al riu Palància» inclouen només la redacció dels projectes, no l'execució, per la qual cosa no tenen cap incidència en el medi ambient.

Tenint en compte tot l'anterior i analitzades les propostes del PMUS de Canet d'en Berenguer, s'entén que en el seu conjunt estes propostes:

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

A la vista de la documentació presentada, d'acord amb els criteris de l'annex VIII 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 de la Comunitat Valenciana (TRLOTUP), es considera que el Pla de mobilitat urbana sostenible de Canet d'en Berenguer no afecta zones protegides o forestals i les seues propostes es limiten a sòl urbà i urbanitzable. Pel que fa a les actuacions en sòl no urbanitzable, discorren per vies o camins ja existents on l'ús proposat està permès. En el cas de propostes d'execució en sòl no urbanitzable que suposen reclasificació de sòl o que suposen un ús no permès, estes no seran objecte d'avaluació en este PMUS, ja que l'Ajuntament no és competent per a aprovar modificacions en sòl no urbanitzable.

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

#### G. Proposta d'acord

Atenent el que estableix l'article 53.2.b del TRLOTUP, d'acord amb el que s'ha exposat, es resol:

Emitre un informe ambiental i territorial estratègic favorable en el procediment simplificat d'avaluació ambiental i territorial estratègica del Pla de mobilitat urbana sostenible de Canet d'en Berenguer, d'acord amb els criteris de l'annex VIII del TRLOTUP, per no tindre efectes negatius significatius sobre el medi ambient, i correspon continuar la tramitació d'esta modificació d'acord amb la normativa sectorial, sempre que s'ajuste al que descriu la documentació presentada amb el compliment de les determinacions següents:

1. El PMUS es completarà amb el que indica el Servei de Mobilitat Urbana de la Subdirecció General de Mobilitat en l'informe de data 12 de desembre de 2021 i se sol·licitarà un nou informe que haurà d'incloure, si és el cas, les determinacions indicades com a pas previ a l'aprovació definitiva.

previsión deseada una vez implementado el plan. Esta propuesta de indicadores de seguimiento incluye suficientes indicadores de carácter ambiental, tal como se expresa en el artículo 10.2 de la Ley de movilidad, que indica que los planes incorporarán no solo los indicadores en relación con el volumen total de desplazamientos, su distribución modal u ocupación del espacio público, sino también los niveles asociados al consumo energético, el ruido y las emisiones atmosféricas (en particular las del efecto invernadero) con los ritmos y límites que establece la normativa en el desarrollo de políticas energéticas y ambientales.

No quedan evaluados en el presente informe ambiental y territorial los nuevos trazados sobre suelo no urbanizable que tengan que ser objeto de evaluación ambiental de proyecto si se encuentran dentro de los supuestos previstos en la legislación vigente de evaluación ambiental (Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental; Ley 2/1989, de impacto ambiental de la Comunitat Valenciana; y Decreto 162/90, de ordenación del desarrollo, de la Ley 2/89). Las medidas 4.1. Jerarquía viaria del municipio y 4.7. Estudio básico y proyecto de ejecución de la conexión sur paralela al río Palancia incluyen solo la redacción de los proyectos, no la ejecución, por lo que no tienen ninguna incidencia en el medio ambiente.

Teniendo en cuenta todo lo anterior y analizadas las propuestas del PMUS de Canet d'en Berenguer, se entiende que, en su conjunto, estas propuestas:

1. Contribuyen a un mejor uso racional del espacio público y a las necesidades sociales y económicas del municipio.
2. Promueven el cambio modal hacia los modos de transporte más sostenibles: Andar e ir en bicicleta, con la consiguiente reducción del consumo energético.
3. Desaconseja el uso del vehículo privado a 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.

A la vista de la documentación presentada, de acuerdo con los criterios del anexo VIII 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 de la Comunitat Valenciana (TRLOTUP), se considera que el Plan de movilidad urbana sostenible de Canet d'en Berenguer no afecta zonas protegidas o forestales y sus propuestas se limitan en general a suelo urbano y urbanizable. En cuanto a las actuaciones en suelo no urbanizable, discurren por vías o caminos ya existentes donde el uso propuesto está permitido. En el caso de propuestas de ejecución en suelo no urbanizable que suponen reclasificación de suelo o que suponen un uso no permitido, estas no serán objeto de evaluación en este PMUS, dado que el ayuntamiento no es competente en aprobar modificaciones en suelo no urbanizable.

Así, 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 al Plan de movilidad urbana sostenible de Canet d'en Berenguer, que el procedimiento de evaluación simplificado es suficiente para determinar que la modificación no presenta efectos significativos sobre el medio ambiente.

#### G. Propuesta de acuerdo

Conforme a lo establecido en el artículo 53.2.b del TRLOTUP, de acuerdo con lo que se ha expuesto, se resuelve:

Emitir informe ambiental y territorial estratègic favorable en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica del Plan de movilidad urbana sostenible de Canet d'en Berenguer, de acuerdo con los criterios del anexo VIII del TRLOTUP, por no tener efectos negativos significativos sobre el medio ambiente, y corresponde continuar la tramitación de esta modificación de acuerdo con su normativa sectorial, siempre que se ajuste a lo descrito en la documentación presentada, con el cumplimiento de las siguientes determinaciones:

1. El PMUS se completará con lo que indica el Servicio de Movilidad Urbana de la Subdirección General de Movilidad en su informe de fecha 12 de diciembre de 2021 y se solicitará un nuevo informe que incluya, en su caso, las determinaciones indicadas como paso previo a la aprobación definitiva.



2. El PMUS haurà de preveure les determinacions de l'informe emés pel Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge de 5 d'octubre de 2021.

3. L'òrgan promotor valorarà i, si és el cas, atendrà les indicacions de l'informe de 15 de desembre de 2021 del Servei de Planificació de la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible.

4. El PMUS haurà d'incorporar el que indica la Secció Forestal de la Direcció Territorial de València en l'informe de 29 de setembre de 2021: «qualsevol actuació en esta zona requerirà autorització específica prèvia a la seua execució».

5. El PMUS inclourà que els projectes d'execució derivats del PMUS compliran les condicions establides en l'article 21, condicions generals d'adaptació de les infraestructures, de la normativa del Decret 201/2015, de 29 d'octubre, del Consell, pel qual s'aprova el Pla d'acció territorial sobre prevenció de riscos d'inundació a la Comunitat Valenciana.

Segons estableix l'article 53.7 del TRLOTUP, l'informe ambiental i territorial estratègic perdrà la seua validesa i cessarà en la producció dels efectes que siguen propis si, una vegada publicat en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*, no s'ha procedit a l'aprovació del Pla de mobilitat urbana sostenible de Canet d'en Berenguer en el termini màxim de quatre anys des que es publique. En este cas, el promotor haurà de tornar a iniciar novament el procediment d'avaluació ambiental i territorial estratègic simplificada de la proposta.

Òrgan competent

La Comissió d'Avaluació Ambiental és l'òrgan competent per a emetre l'informe ambiental i territorial estratègic a què fa referència l'article 53.2.b 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, de conformitat amb el que disposa l'article 3.2 del Decret 230/2015, de 4 de desembre, del Consell, pel qual s'aprova el Reglament de l'òrgan ambiental de la Generalitat a l'efecte d'avaluació ambiental estratègica (plans i programes).

Per tant, la Comissió d'Avaluació Ambiental acorda emetre un informe ambiental i territorial estratègic favorable en el procediment simplificat d'avaluació ambiental i territorial estratègic del Pla de mobilitat urbana sostenible de Canet d'en Berenguer, amb el compliment de les determinacions que s'inclouen en l'informe esmentat.

Notifique els interessats que, contra esta resolució, per no ser un acte definitiu en via administrativa, no s'hi pot interposar cap recurs, la qual cosa no és inconvenient perquè es puguin utilitzar els mitjans de defensa que en el seu dret consideren pertinents.

Cosa que notifique perquè en prenguen coneixement i als efectes que siguen procedents.

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

València, 5 de gener de 2022.– El secretari de la Comissió d'Avaluació Ambiental: José del Valle Arocas»

València, 12 de març de 2024.– El director general d'Urbanisme, Paisatge i Avaluació Ambiental: Miguel Ángel Ivorra Devesa

2. El PMUS deberá contemplar las determinaciones del informe emitido por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de 5 de agosto 2021.

3. El órgano promotor valorará y, en su caso, atenderá las indicaciones del informe de 15 de diciembre de 2021, del Servicio de Planificación de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible.

4. El PMUS deberá incorporar lo que indica la Sección Forestal de la Dirección Territorial de Valencia en su informe de 29 de septiembre de 2021: «cualquier actuación en esta zona requerirá autorización específica previa a su ejecución».

5. El PMUS incluirá que los proyectos de ejecución derivados del PMUS cumplirán las condiciones establecidas en el artículo 21, condiciones generales de adaptación de las infraestructuras, de la normativa del Decreto 201/2015, de 29 de octubre, del Consell, por el que se aprueba el Plan de acción territorial sobre prevención de riesgos de inundación en la Comunitat Valenciana.

Según establece el artículo 53.7 del TRLOTUP, el informe ambiental y territorial estratègic perderá su validez y cesará en la producción de los efectos que sean propios si, una vez publicado en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*, no se ha procedido a la aprobación del «Plan de movilidad urbana sostenible de Canet d'en Berenguer» en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación. En este caso, el promotor deberá volver a iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratègic simplificada de la propuesta.

Órgano competente

La Comisión de Evaluación Ambiental es el órgano competente para emitir el informe ambiental y territorial estratègic a que hace referencia el artículo 53.2.b 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, en conformidad con lo que dispone 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 efectos de evaluación ambiental estratègic (planos y programas).

Por lo tanto, la Comisión de Evaluación Ambiental acuerda emitir un informe ambiental y territorial estratègic favorable en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratègic del Plan de movilidad urbana sostenible de Canet d'en Berenguer, con el cumplimiento de las determinaciones que se incluyen en dicho informe.

Notificar a los interesados que, contra esta resolución, al no ser un acto definitiu en via administrativa, no cabe recurso alguno; lo cual no es inconveniente para que se puedan utilizar los medios de defensa que en su derecho consideren pertinentes.

Lo que le notifico para su conocimiento y al efecto oportuno.

Lo que se certifica con anterioridad a la aprobación del acta correspondiente y a reserva de los términos exactos que se derivan, en conformidad con lo que dispone el artículo 18.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público.

València, 5 de enero de 2022.– El secretario de la Comisión de Evaluación Ambiental: José del Valle Arocas».

València, 12 de marzo de 2024.– El director general de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental: Miguel Ángel Ivorra Devesa.