

Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica

RESOLUCIÓ de 13 de juliol de 2023, de la Direcció General de Medi Natural i d'Avaluació Ambiental, per la qual s'ordena la publicació de l'Informe ambiental i territorial estratègic del Pla de mobilitat urbana sostenible (PMUS) de Vinaròs. Expedient 81/2019-EAE. [2023/8065]

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, el qual 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 de l'expedient 81/2019-EAE Vinaròs.

«Informe ambiental i territorial estratègic
Tràmit: Avaluació ambiental del Pla de mobilitat urbana sostenible
Promotor: Ajuntament
Autoritat substantiva: Ajuntament
Localització: Vinaròs
Expedient: 81/2019-EAE

La Comissió d'Avaluació Ambiental, en sessió celebrada el 23 de juliol de 2020, va adoptar el següent:

Acord:

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

A) Documentació aportada

El 19 de setembre de 2019 va tindre entrada en el Servei d'Avaluació Ambiental Estratègica de la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental la sol·licitud de l'Ajuntament de Vinaròs per a iniciar el procés d'avaluació ambiental i territorial estratègica del Pla de mobilitat urbana sostenible (PMUS) de Vinaròs, acompanyada del Document inicial estratègic (DIE) i de l'esborrany del PMUS.

La documentació aportada s'ajusta al que estableix l'article 50 de la Llei 5/2014, de 25 de juliol, d'ordenació del territori, urbanisme i paisatge, de la Comunitat Valenciana (LOTUP), amb què s'inicia el procediment d'avaluació ambiental estratègica.

La documentació queda constituïda pels documents següents:

1. Document inicial estratègic (DIE).
 2. Esborrany del Pla de mobilitat urbana sostenible.
- B) Planejament vigent

El Pla general de Vinaròs es va aprovar definitivament per resolució del director general d'Urbanisme i Ordenació Territorial l'11 d'octubre de 2001, i publicada en el BOP de Castelló de la Plana el 25 d'octubre de 2001, núm. 128.

El Pla general de Vinaròs va ser objecte d'avaluació ambiental (expedient 320/1999-AIA) i es va emetre una declaració d'impacte ambiental favorable amb condicionants el 23 de maig de 2001.

C) Pla de mobilitat urbana sostenible: objecte i justificació

Tal com es recull en la documentació aportada, el Pla de mobilitat urbana sostenible (PMUS) de Vinaròs té com a principal objectiu la millora de la qualitat de vida dels ciutadans a partir d'actuacions relacionades amb la mobilitat urbana. Per a aconseguir-ho, s'atendran criteris que en garantisquen la sostenibilitat.

Vinaròs és un municipi de la costa mediterrània, que es localitza al nord de la província de Castelló i confronta amb la de Tarragona. És la capital de la comarca del Baix Maestrat, a 78 quilòmetres de Castelló. Compta amb una extensió territorial de 95,53 km² i una població de 28.682 habitants (INE, 2019) que es concentra, fonamentalment, en el nucli de població que s'estén al llarg d'uns 9 quilòmetres de la línia de costa.

Quant a l'estructura dels assentaments urbans, es distingeixen quatre zones clarament diferenciades. Aquestes són:

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

RESOLUCIÓN de 13 de julio de 2023, de la Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental, por la cual se ordena la publicación del informe ambiental y territorial estratégico del Plan de movilidad urbana sostenible (PMUS) de Vinaròs. Expediente 81/2019-EAE. [2023/8065]

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

Publicar en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* el informe ambiental y territorial estratégico correspondiente al expediente 81/2019-EAE Vinaròs.

«Informe ambiental y territorial estratégico
Trámite: Evaluación Ambiental del Plan de Movilidad Urbana Sostenible
Promotor: Ayuntamiento
Autoridad substantiva: Ayuntamiento
Localización: Vinaròs
Expediente: 81/2019-EAE

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

Acuerdo:

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

A) Documentación aportada

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

La documentación aportada es conforme a lo establecido en el artículo 50 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, de la Comunitat Valenciana (LOTUP), por lo que se inicia el procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

La documentación queda constituïda por los siguientes documentos:

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

El Plan General de Vinaròs se aprobó definitivamente por Resolución del director general de Urbanismo y Ordenación Territorial de fecha 11 de octubre de 2001, publicada en el BOP de Castellón de la Plana de fecha 25 de octubre de 2001, núm. 128.

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

C) Plan de Movilidad Urbana Sostenible: Objeto y justificación

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

Vinaròs es municipio de la costa mediterránea, localizado al norte de la provincia de Castellón, lindando con la de Tarragona. Es la capital de la comarca del Baix Maestrat, a 78 kilómetros de Castellón. Cuenta con una extensión territorial de 95,53 km² y una población 28.682 habitantes (INE, 2019), que se concentra, fundamentalmente, en el núcleo de población que se extiende a lo largo de unos 9 kilómetros en la línea de costa.

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



• Zona centre: limitada pel front portuari, el riu Cérvol i l'N-340a, es tracta de la zona que concentra més població, equipaments i activitat econòmica.

• Costa nord: des del Cérvol fins a la desembocadura del Sénia, el sistema d'assentaments està format per construccions disseminades al llarg de camins i de barrancs, delimitats per la mar a l'est i l'N-340a a l'oest.

• Costa sud: amb un sistema d'assentaments de característiques similars al de la costa nord, s'estén des de la plaça de bous, en el límit sud del front portuari, fins al barranc d'Aiguadoliva, que limita amb la veïna Benicarló.

• Assentaments a l'oest de l'N-340a: zona de desenvolupament recent amb una dotació important d'equipaments com ara l'Hospital Comarcal, l'estació de ferrocarril i altres equipaments.

Segons el document aportat, el model actual de mobilitat al municipi de Vinaròs depèn de l'estacionalitat i presenta les característiques següents:

- Fluxos importants de vehicles a la zona de la costa i al nucli urbà.
- Lliure circulació de vehicles al centre històric.
- Transport públic utilitzat per molt pocs usuaris.
- Nombre elevat de vehicles estacionats a la zona centre.
- Falta d'itineraris entre els punts principals de generació de viatges com ara els equipaments, el centre històric, etc.
- Circulació de bicicletes que comparteixen viari amb el vehicle privat. La xarxa ciclista compta amb múltiples discontinuïtats i no hi ha connexions amb equipaments importants.
- Ús reiteratiu del vehicle privat per a desplaçaments de curta distància.

A partir de les dades del diagnòstic, s'han determinat les mancances del municipi i, al mateix temps, s'han identificat les noves oportunitats per a millorar-ne la mobilitat. Els objectius principals del PMUS són:

- Objectiu 1. Reduir la circulació de vehicles en l'entramat urbà a partir d'una òptima gestió del trànsit i de l'estacionament.
- Objectiu 2. Impulsar la mobilitat activa. Implantació de vies per a vianants i ciclistes. Es considera imprescindible crear infraestructures per a vianants i ciclistes al municipi, per a potenciar els desplaçaments de curta distància mitjançant mitjans actius.
- Objectiu 3. Augmentar la participació del transport públic en la mobilitat motoritzada. Millorar la cobertura i especialment la qualitat del servei mitjançant l'augment de les freqüències de pas per a convertir-se en una alternativa real al vehicle privat en els desplaçaments de llarga distància.
- Objectiu 4. Protegir i augmentar la qualitat urbana, en particular en les àrees més sensibles, com el centre històric (millora de l'accessibilitat, de les dotacions, etc.). Recuperar l'espai de la via pública per als mitjans actius.
- Objectiu 5. Millorar la seguretat dels desplaçaments. Implantació de més zones 30 i carrers de convivència per a aconseguir una reducció de la velocitat de circulació. Implantació d'un model ordenat de circulació mitjançant la jerarquització viària.
- Objectiu 6. Regular la distribució urbana de mercaderies per a poder realitzar les funcions corresponents amb el menor perjudici a la resta de l'espai públic.
- Objectiu 7. Millorar l'accessibilitat mitjançant la implantació d'itineraris per a vianants on se suprimeixen les barreres a les persones amb mobilitat reduïda.
- Objectiu 8. Reduir les emissions contaminants, el soroll i el consum energètic mitjançant la potenciació dels desplaçaments amb mitjans actius.
- Objectiu 9. Introduir de manera progressiva l'ús de les noves tecnologies en la mobilitat, de manera que l'usuari dispose d'informació en temps real per a programar els seus viatges en qualsevol mitjà de transport. Coordinació dels diferents sistemes de mobilitat.

D) Característiques del Pla de mobilitat urbana sostenible

D.1. Àmbit de la proposta

L'àmbit d'actuació del PMUS és el terme municipal de Vinaròs, amb una població de 28.682 el 2019 (INE) i una extensió de 95,53 km².

El DIE indica que, quant a l'abast de les actuacions, «aquestes seran concordes amb la normativa vigent establida en el PGOU. En aquest sentit, les actuacions proposades en el sòl classificat com a rural es

• Zona Centro: limitada por el frente portuario, el río Cérvol y la N-340a, se trata de la zona que concentra la mayor parte de la población, equipamientos y actividad económica.

• Costa Norte: Desde el Cérvol hasta la desembocadura del Sénia, el sistema de asentamientos está formado por construcción diseminada a lo largo de caminos y barrancos, delimitados por el mar al este y la N-340a al oeste.

• Costa Sur: Con un sistema de asentamientos de características similares al de costa norte, se extiende desde la plaza de toros, en el límite sur del frente portuario, hasta el barranco de Aiguadoliva, límite con la vecina Benicarló.

• Asentamientos al oeste de la N-340a: Zona de reciente desarrollo con importante dotación de equipamientos tales como el Hospital Comarcal, la Estación de FF.CC. Y varios equipamientos.

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

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

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

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

D) Características del Plan de Movilidad Urbana Sostenible

D.1. Àmbit de la proposta

El ámbito de actuación del PMUS es el término municipal de Vinaròs, con una población de 28.682 en 2019 (INE) y una extensión de 95,53 km².

El DIE indica que, en cuanto al alcance de las actuaciones, «estas serán acordes a normativa vigente establecida en el PGOU. En este sentido, las actuaciones propuestas en suelo clasificado como rural se

limitaran a la simple senyalització d'itineraris, sense entrar mai en l'ampliació de la plataforma viària actual».

D.2. Estudi d'alternatives

El DIE presenta dues alternatives:

- Alternativa 0: Absència de planificació.

El DIE resumeix la problemàtica del sistema actual de mobilitat, que manca d'una estratègia de mobilitat, i indica que si es continua amb aquesta dinàmica, hi haurà una relació molt més difícil entre el vianant i l'usuari del vehicle privat, cosa que impedirà complir amb els objectius de sostenibilitat marcats per la UE i per aquest pla. Això limitarà la revaloració del patrimoni cultural, turístic, paisatgístic o ambiental del municipi, que compta amb un litoral de gran valor.

En l'apartat 4.12 «Anàlisi dels aspectes energètics i ambientals de l'esborrany del PMUS», s'indica que Vinaròs es troba adherit al Pacte d'alcaldes des de l'any 2010, amb què el municipi es va comprometre a reduir les emissions de CO₂ en un 20 % abans de l'any 2020. A conseqüència d'aquesta adhesió, el municipi compta amb un inventari d'emissions de CO₂ —en el qual es xifra en un 50 % les provinents del transport— i amb el Pla d'acció per a l'energia sostenible (PAES 2007), en què es planteja una sèrie de línies estratègiques necessàries per a reduir el consum d'energia i, en conseqüència, les emissions de CO₂. Ambdós instruments guarden una relació directa amb el Pla de mobilitat urbana sostenible de Vinaròs.

El PAES 2007 va exposar que, l'any 2007, les emissions al municipi havien assolit les 133.506 tones equivalents de CO₂, de les quals la meitat aproximadament provenien del sector del transport (principalment privat i comercial); és a dir, podem estimar, segons la informació aportada, que al voltant de 67.000 tones de CO₂ corresponen al sector del transport.

L'esborrany del PMUS indica que, si s'extrapolen les dades de consum de combustible de l'àmbit provincial a l'àmbit municipal, s'observa que l'any 2017 els nivells d'emissions atmosfèriques generats pel sector del transport suposaven 53.310 tones de CO₂, és a dir, s'havien reduït al voltant d'unes 20 t de CO₂ respecte de 2007.

En aquest context, també indica l'esborrany del PMUS que es va elaborar l'Estratègia de desenvolupament urbà sostenible i integrat (EDUSI) de l'àrea urbana de Benicarló-Vinaròs, que conté una anàlisi de la situació mediambiental del municipi. En aquest apartat s'indica que «entre els principals problemes ambientals de l'àrea urbana es troben els nivells sonors i els nivells de contaminació atmosfèrica per la presència d'indústries químiques en la zona, l'existència insuficient de zones verdes, els consums energètics elevats en determinats equipaments públics, així com els problemes d'intrusió marina per l'absència de tractaments terciaris en les estacions depuradores d'aigües residuals existents».

En relació amb la contaminació acústica, l'esborrany recull:

- El municipi compta amb un Pla acústic municipal (PAM 2007) en què es va realitzar una anàlisi exhaustiva de la situació en cadascuna de les zones del municipi i es van establir els principals focus causants de valors intolerables de soroll. El PAM destacava que l'N-340, la via que se situa paral·lela a la costa i que delimita el nucli urbà per l'oest, constituïa llavors la principal font de soroll.

- Es compta amb els mapes estratègics de soroll de les carreteres de titularitat estatal AP-7 i N-340 (situació anterior a la posada en marxa de la variant de l'N-340).

- Alternativa 1. Desenvolupament del PMUS.

La redacció del PMUS de Vinaròs suposa la possibilitat de concretar les necessitats per al desenvolupament sostenible de la mobilitat al municipi i de dotar-lo de totes les infraestructures que donen resposta a les necessitats presents i futures.

El PMUS:

- Promourà la Via del Litoral proposada pel PATIVEL al llarg del terme municipal, amb la millora de la connectivitat longitudinal a la zona de la costa, que provocarà la revaloració dels espais d'ús públic de gran valor paisatgístic, social o cultural.

- Promourà la connectivitat transversal entre la costa i l'interior, a més de millorar la interrelació entre els paisatges urbans, agrícoles i forestals.

- Tractarà de consolidar la connectivitat entre el nucli urbà i els diferents assentaments poblacionals amb l'estació de ferrocarril; la connectivitat amb els principals pols d'atracció de mobilitat en l'àmbit supra-

limitarán a la simple señalización de itinerarios, sin entrar jamás en ampliación de la plataforma viaria existente».

D.2. Estudio de alternativas.

El DIE presenta dos alternativas:

- Alternativa 0: Ausencia de planificación.

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

En el apartado 4.12 Análisis de los aspectos energéticos y ambientales del borrador del PMUS, se indica que Vinaròs se encuentra adherido al Pacto de Alcaldes desde el año 2010, con el que el municipio se comprometió a reducir las emisiones de CO₂ en un 20 % antes del año 2020. Como consecuencia de dicha adhesión, el municipio cuenta con un Inventario de Emisiones de CO₂ —en el que se cifra en 50 % las provenientes del transporte— y con el Plan de Acción para la Energía Sostenible (PAES 2007), donde se plantea una serie de líneas estratégicas necesarias para reducir el consumo de energía y, en consecuencia, las emisiones de CO₂. Ambos instrumentos guardan relación directa con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible CO₂ de Vinaròs.

El PAES 2007 estableció que, en el año 2007, las emisiones en el municipio alcanzaron las 133.506 toneladas equivalentes de CO₂, proviniendo aproximadamente la mitad del sector transporte (principalmente privado y comercial); es decir, podemos estimar, según la información aportada, que en torno a 67.000 toneladas de CO₂ corresponden al sector transportes.

El borrador del PMUS indica que extrapolando los datos de consumo de combustible del ámbito provincial al ámbito municipal, se observa que para el año 2017 los niveles de emisiones atmosféricas generados por el sector transportes suponen 53.310 toneladas de CO₂, es decir, se han reducido en torno a unas 20t de CO₂ con respecto a 2007.

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

En relación con la contaminación acústica, el borrador recoge:

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

- Se cuenta con los Mapas Estratégicos de ruidos de las carreteras de titularidad estatal AP-7 y N-340 (situación anterior a la puesta en marcha de la variante de la N-340).

- Alternativa 1. Desarrollo del PMUS.

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

El PMUS:

- Promoverá la Vía del Litoral propuesta por el PATIVEL a lo largo del término municipal, mejorando la conectividad longitudinal en la zona de costa y provocando la revalorización de los espacios de uso público de elevado valor paisajístico, social o cultural.

- Promoverá la conectividad transversal entre la costa y el interior, además de mejorar la interrelación entre los paisajes urbanos, agrícolas y forestales.

- Tratará de consolidar la conectividad entre el casco urbano y los diferentes asentamientos poblacionales con la estación de FF.CC, la conectividad con los principales polos atractores de movilidad a nivel



municipal (Castelló i València), i la connexió amb l'Hospital Comarcal del Baix Maestrat mitjançant el transport públic urbà.

◦ Al nucli urbà, es pretén desenvolupar un model de ciutat basat en la implantació de superilles.

◦ El Pla de mobilitat haurà d'abordar les estratègies que faciliten l'aproximació de la ciutadania a les zones de valor paisatgístic de la costa amb mitjans de transport sostenible (a peu, amb bicicleta o amb autobús).

D.3. Característiques de la proposta

Després d'estudiar i analitzar la situació en què es troba la mobilitat de Vinaròs, es defineix un programa d'actuació del PMUS que es basa en deu línies estratègiques d'actuació:

1. JRV: Jerarquització i reordenació viària. Pla de circulació.

2. MA: Fomentar la mobilitat activa. Pla de foment dels mitjans actius.

3. TPU: Millorar i potenciar el transport públic. Pla de transport col·lectiu.

4. INT: Pla de foment de la intermodalitat.

5. DUM: Distribució urbana de mercaderies i sistema logístic.

6. PE: Pla d'estacionament.

7. EE: Eficiència energètica, mobilitat sostenible i medi ambient.

Pla d'implantació del vehicle elèctric.

8. SV: Seguretat viària.

9. PAR: Participació i coneixement en l'àmbit de la mobilitat.

10. ACC: Accessibilitat.

En l'anàlisi de les propostes s'han definit tres escenaris: curt, mitjà i llarg termini. Per a cada proposta d'actuació, s'elabora una fitxa resum en què s'inclou la informació següent:

1. Propostes d'actuació.

2. Objectius específics de la mesura.

3. Actuacions que es realitzaran.

4. Grau d'eficàcia i termini.

5. Agents implicats.

6. Indicadors de seguiment.

7. Cost de l'actuació.

8. Calendari de la implantació (en anys)

S'indiquen, a continuació, les línies i propostes d'actuació del PMUS.

supramunicipal (Castellón y Valencia); la conexión con el Hospital Comarcal del Baix Maestrat con transporte público urbano.

◦ En el núcleo urbano, se pretende desarrollar un modelo de ciudad basado en la implantación de supermanzanas,

◦ El plan de movilidad deberá abordar aquellas estrategias que faciliten la aproximación de la ciudadanía a las zonas de valor paisajístico de la costa por medio de modos de transporte sostenible (a pie, en bicicleta o en autobús).

D.3. Características de la propuesta.

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

1. JRV: Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación.

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

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

4. INT: Plan del fomento de la intermodalidad.

5. DUM: Distribución urbana de mercancías y sistema logístico.

6. PE: Plan de estacionamiento.

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

8. SV: Seguridad vial.

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

10. ACC: Accesibilidad.

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

1. Propuestas de actuación

2. Objetivos específicos de la medida

3. Actuaciones a realizar

4. Grado de eficacia y plazo

5. Agentes implicados

6. Indicadores de seguimiento

7. Coste de la actuación

8. Calendario de la implantación (en años)

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

LÍNIES, PROGRAMES I PROPOSTES D'ACTUACIÓ DEL PMUS DE VINARÒS

LÍNIA D'ACTUACIÓ		PROPOSTA	ACTUACIONS
JRV	Jerarquització i reordenació viària. Pla de circulació		
JRV01	Xarxa de xarxes. Jerarquització viària basada en la zonificació i l'agrupació en superilles		
	JRV01-1	Xarxa viària multimodal	Senyalització i elements per a calmar el trànsit. Zona 30. Senyalització de carrers de prioritat per al vianant.
	JRV01-2	Xarxa estructural motoritzada (XEM)	Senyalització dels itineraris preferents de la zona REM. Connexió amb els principals espais d'aparcament.
JRV02	Recuperació i reordenació viària de l'N-340a		
	JRV02-1	Execució de rotondes en l'N-340a per a reordenar el trànsit urbà	Rotonda d'accés al polígon industrial Portal del Mediterrani
			Rotonda d'accés al polígon industrial Les Capsades
			Rotonda d'accés a l'av. de Barcelona
			Rotonda d'accés al camí de les Carretes i al Camí Vell d'Alcanar
			Rotonda d'accés al camí dels Ameradors
	JRV02-2	Execució del bulevard del Baix Maestrat. Condicionament del viari a la zona centre i execució de rotondes a la costa nord i a la costa sud	Condicionament de la nova secció viària entre av. de Castelló i av. de Barcelona
			Rotonda d'accés al carrer de Peníscola
			Rotonda d'accés al barranc de les Salines
			Rotonda d'accés a av. de Castelló
			Rotonda d'accés al Saldonar
			Rotonda d'accés a les Cales
	JRV02-3	Condicionament del bulevard del Baix Maestrat a la costa nord i a la costa sud	Condicionament de la secció viària a la costa sud
			Condicionament de la secció viària a la costa nord
			Execució de la rotonda de la cala del Puntal
			Execució de la rotonda de les Salines
			Execució de la rotonda de prolongació de l'N-238
			Execució de la rotonda del barranc del Saldonar
			Execució de la rotonda del barranc del Saldonar
			Execució de la rotonda del barranc del Triador
			Execució de la rotonda de les Deveses
JRV03	Reordenació viària a partir de la nova jerarquització		
	JRV03-1	Reordenació viària a la costa nord	Eliminació d'un sentit de circulació a la costa nord. Millora de les connexions entre el vial de la costa i l'N-340a per als connectors en què es millore la intersecció mitjançant una rotonda
	JRV03-2	Reordenació viària a la costa sud	Eliminació d'un sentit de circulació a la costa sud. Millora de les connexions entre el vial de la costa i l'N-340a per als connectors en què es millore la intersecció mitjançant una rotonda
	JRV03-3	Reordenació viària a la zona centre	Anell central, eliminació d'un sentit de circulació en la part de l'anell interior al centre històric. Canvi de sentit en el carrer de Sant Gregori, recuperació de la plaça de Jovellar, canvi de sentit de Doctor Fleming, restricció del trànsit de pas per la costa i obertura de l'eix Juan Ribera-Leopoldo Querol. Obertura de l'av. de Madrid, connexió amb la rotonda de l'N-340a. Rotonda al carrer Picasso i a l'avinguda del País Valencià. Implementació del model de superilla
MA	Fomentar la mobilitat activa Pla de foment dels mitjans actius.		
	MA01	Foment i consolidació de la xarxa d'itineraris per a ciclistes i vianants	

LÍNIES, PROGRAMES I PROPOSTES D'ACTUACIÓ DEL PMUS DE VINARÒS

LÍNIA D'ACTUACIÓ		PROPOSTA	ACTUACIONS
	MA01.1	Implementació de la Via del Litoral. Ruta per a ciclistes i vianants per la costa de Vinaròs	Ruta Sòl de Riu (en sòl rural, només senyalització. No es proposen actuacions de condicionament dels camins i sendes més enllà de la senyalització)
			Ruta costa nord
			Ruta zona centre
			Ruta costa sud
	MA01.2	Recuperació dels corredors ecològics. Rutes per a ciclistes i vianants transversals a la costa	<i>Ruta del riu Cervol. Carrils lúdics – execució de carril bici</i>
			<i>Corredor ecològic del riu Sénia (PATIVEL) - senyalització</i>
			<i>Corredor ecològic del barranc d'Aiguadoliva (PATIVEL) - senyalització</i>
			<i>Corredor ecològic del barranc de la Barbiguera (PATIVEL) – senyalització i restricció de la circulació a residents en el sòl urbà del corredor</i>
			<i>Corredor ecològic del barranc del Triador. Senyalització i restricció de la circulació a residents en el sòl urbà del corredor</i>
	MA01.3	Rutes per a ciclistes i vianants en entorns rurals	<i>Ruta per a vianants en els voltants de l'ermita. Senyalització de la ruta i d'elements rellevants</i>
			<i>Camí de Sant Jaume. Senyalització del recorregut i determinació dels trams perillosos</i>
			<i>Reconversió de la GR-92 a ruta per a ciclistes i vianants. Senyalització</i>
			<i>Ruta per a ciclistes i vianants pel camí de les Egües</i>
	MA01.4	Ruta per a ciclistes i vianants Baix Maestrat (N-340a) – zona centre, costa nord i costa sud	<i>Carril bici a la costa nord i la costa sud. Segregació d'usos mitjançant senyalització i pintat. Nova secció viària en el tram N-340a a la costa nord i a la costa sud</i>
		<i>Modificació de la secció viària en el tram N-340a entre av. de Castelló i av. de Barcelona: Suposa la dotació d'infraestructura per a ciclistes i vianants en tota la zona centre</i>	
MA02	Foment de la xarxa d'itineraris ciclistes		
	MA02.1	Condicionament de la xarxa ciclista actual	
	MA02.2	Itineraris ciclistes a la costa nord	<i>Carril bici al llarg dels Boverals</i>
	MA02.3	Itineraris ciclistes a la zona centre	Anell central
			<i>Eixos de connexió intrazonal transversals a la costa (connexió de l'antiga estació de bus amb el poliesportiu)</i>
			<i>Eixos de connexió intrazonal transversals a la costa (av. de Barcelona)</i>
			<i>Eixos de connexió longitudinals per l'interior (carrer de Sant Francesc)</i>
			<i>Xarxa de vies per a ciclistes i vianants del litoral</i>
			<i>Superilla central</i>

LÍNIES, PROGRAMES I PROPOSTES D'ACTUACIÓ DEL PMUS DE VINARÒS

LÍNIA D'ACTUACIÓ		PROPOSTA	ACTUACIONS
	MA02.4	Itineraris ciclistes a la costa sud	
	MA02.5	Itineraris ciclistes en els polígons industrials	<i>Pol. Capsades</i>
			<i>Pol. Planes Altes</i>
			<i>Portal del Mediterrani. Connexió Dauradors - N340a</i>
	MA02.6	Itineraris ciclistes en Joan XXIII	
	MA02.7	Itineraris ciclistes després de la implementació del PGOU	
	MA02.8	Itineraris ciclistes de caràcter supramunicipal. XINM	<i>Eurovelo</i>
			<i>Cicle-ruta CR-10</i>
		<i>Enllaç Eurovelo i corredor ecològic de la Sénia</i>	
MA03	Dotació d'infraestructura d'aparcament i de préstec de bicicletes		
	MA03.1	Nou servei de préstec	
	MA03.2	Ampliació del servei de préstec	
	MA03.3	Punts d'estacionament de bicicletes	
MA04	Estratègia per a la introducció progressiva dels VMP en la mobilitat urbana		
	MA04.1	Ordenança municipal per a regularitzar la mobilitat en VMP	
	MA04.2	Experiència pilot per a la implantació dels VMP	
	MA04.3	Nodes de recàrrega de VMP	En punts de préstec de bicicletes i en punts per a la recàrrega del vehicle elèctric, així com en els voltants dels equipaments, instal·lar nodes de recàrrega i guarda de VMP.
	Millora de l'accessibilitat Intervenció en els itineraris principals. Adequació		
			Adequació
			Transformació de la secció i instal·lació de nou mobiliari urbà
	Millora de l'accessibilitat. Intervenció en l'accessibilitat de les platges		
			Millora d'accessos i d'instal·lacions higièniques en les platges.
			Millora d'accessos, instal·lacions i creació de punts accessibles.
TPU	Millorar i potenciar el transport públic. Pla de transport col·lectiu		
TPU01	Reestructuració del servei de transport públic urbà		
	TPU01.1	Millora de la cobertura espacial de la línia de transport públic urbà	Creació de noves parades
	TPU01.2	Proposta de recorregut per a la coordinació del transport públic urbà amb la línia de rodalia C-6	
	TPU01.3	Duplicació del servei de transport públic urbà durant la temporada alta	
TPU02	Tarifació unificada per als serveis de transport públic		
TPU03	Millora de les parades d'autobús urbà		Millora de l'accessibilitat de les parades
TPU04	Sistema d'ajuda a l'explotació (SAE)		Instal·lació del sistema SAE i creació de la plataforma d'accés per a usuaris del servei
TPU05	Nova estació d'autobusos		
	TPU05.1	Nova proposta d'ubicació de l'estació d'autobusos.	Execució de la nova estació d'autobusos amb places d'estacionament de vehicle privat a l'interior per a fomentar la intermodalitat. Es proposa situar-la al costat del futur bulevard del Baix Maestrat (antiga N-340a), en la intersecció amb Maria Auxiliadora i en una porció de sòl d'ús dotacional. Creació de la plataforma d'accés per a usuaris del servei

LÍNIES, PROGRAMES I PROPOSTES D'ACTUACIÓ DEL PMUS DE VINARÒS

LÍNIA D'ACTUACIÓ		PROPOSTA	ACTUACIONS
	TPU05.2	Redisseny de la línia de transport públic urbà	Redisseny de la línia de transport públic urbà, que implicarà la dotació de noves parades
	TPU05.3	Anàlisi de la possible ampliació del servei de temporada alta a la resta de l'any	
	TPU06	Gratuïtat del servei de transport públic urbà	
	TPU07	Redisseny de la línia de transport públic interurbà	
			Línia interurbana Vinaròs – Benicarló – Peníscola Línia interurbana Vinaròs – Catí – Sant Mateu – Morella Línia interurbana Vinaròs-Castelló Resta de línies interurbanes
INT	Pla de foment de la intermodalitat		
	INT01	Foment d'àrees urbanes d'intermodalitat – intercanviadors de transport	
	INT01.1	Nodes d'intermodalitat en els intercanviadors primaris	Dotació en els intercanviadors primaris (estació FC i estació d'autobusos) d'infraestructura per a l'intercanvi entre els diferents mitjans de transport: Servei ferroviari – servei de transport públic urbà – servei de transport públic interurbà – servei de préstec de bicicletes – node de recàrrega de vehicles – estacionament
			Adaptació de les parades en els nodes d'intermodalitat, amb la dotació de marquesines i de plataformes d'accessibilitat
			Adequació dels accessos per a vianants i ciclistes en els nodes primaris
	INT01.2	Nodes d'intermodalitat en els intercanviadors secundaris	Dotació en els intercanviadors secundaris (Hospital i pàrquings del passeig de Colón i del carrer Camí Fondo) d'infraestructura per a l'intercanvi entre els diferents mitjans de transport: Transport públic urbà (i interurbà en el cas de l'Hospital) – servei de préstec de bicicletes – node de recàrrega de vehicles – estacionament
			Adaptació de les parades en els nodes d'intermodalitat, amb la dotació de marquesines i de plataformes d'accessibilitat.
			Adequació dels accessos per a vianants i ciclistes en els nodes secundaris
	INT02	Xarxa d'estacionament de bicicletes en els connectors de transport públic urbà i interurbà	
	INT03	Àrees d'estacionament al costat dels nodes d'intermodalitat primaris	
	INT04	Infraestructura de recàrrega de vehicles elèctrics en els intercanviadors modals	
INT05	Foment de l'intercanvi modal mitjançant el títol únic de viatge		
DUM	Distribució urbana de mercaderies i sistema logístic		
	DUM01	Mesures de millora de l'activitat logística	
	DUM01.1	Millora dels accessos al port	Senyalització dels accessos
		DUM01.2	Mobilitat dels vehicles pesants
	DUM02	Distribució urbana de mercaderies	
	DUM02.1	Dotació de places de càrrega i descàrrega	
	DUM02.2	Control de l'estacionament en les zones reservades a càrrega i descàrrega	
	DUM02.3	Regularització de les zones de càrrega i descàrrega	
	DUM02.4	Revisió d'horaris per a la càrrega i descàrrega	

LÍNIES, PROGRAMES I PROPOSTES D'ACTUACIÓ DEL PMUS DE VINARÒS

LÍNIA D'ACTUACIÓ		PROPOSTA	ACTUACIONS
	DUM02.5	Creació d'una aplicació per a ajudar a la gestió de l'estacionament de càrrega i descàrrega	
	DUM02.6	Millora de la distribució d'última milla (DUM) en el districte del centre històric	Possibilitat de creació d'un centre de distribució logística en el pàrquing del passeig de Colón o en el futur pàrquing del carrer Camí Fondo
	DUM02.7	Altres propostes	
PE	Pla d'estacionament		
	PE01	Reducció de l'estacionament en la via pública a conseqüència del desenvolupament de la infraestructura de mitjans actius	
	PE02	Reestructuració de l'estacionament a la zona centre	
	PE02.1	Pàrquing de la plaça de Sant Antoni (reconversió parcial i després total per a residents)	
	PE02.2	Reconversió de l'estacionament en els districtes de la zona centre per a residents	Reconversió de places per a residents
	PE02.3	Reducció i reconversió del pàrquing situat en passeig de Juan Ribera.	
	PE02.4	Eliminació dels aparcaments situats a l'inici de l'av. de Pau Béjar	Eliminació de l'espai d'aparcament en av. de Pau Béjar (setanta places aproximades)
	PE02.5	Zona blava en les vores de la superilla central.	
	PE02.6	Pàrquing de rotació en el carrer Camí Fondo	Nou pàrquing de rotació (quatre plantes en superfície) en el carrer Camí Fondo. La façana exterior es cobrirà amb un jardí vertical
	PE02.7	Execució del bulevard del Baix Maestrat	Execució del bulevard del Baix Maestrat. Estacionament gratuït en les vores d'aquest. Previsió de 468 places
	PE02.8	Eliminació de bosses d'aparcament a la zona centre a conseqüència dels futurs desenvolupaments urbanístics	Desaparició de 260 places d'estacionament
	PE03	Creació d'aparcament en les àrees d'intercanvi modal	
	PE03.1	Pàrquing de l'estació FC	Pàrquing de l'estació FC (enfrent d'aquesta): - Nou pàrquing exterior amb 155 places per a l'estacionament de vehicles. - Reserva de places PMR (d'acord amb la llei) - Reserva de dues places de recàrrega lenta de vehicles conforme a les especificacions de l'"EE01.1. Estimulació del desenvolupament d'una infraestructura de recàrrega", que cal instal·lar abans de l'any 2025. - Reserva de sis places (quatre noves) de recàrrega lenta de vehicles conforme a les especificacions de l'"EE01.1. Estimulació del desenvolupament d'una infraestructura de recàrrega", que cal instal·lar abans de l'any 2030
	PE03.2	Pàrquing a l'estació d'autobús:	Pàrquing a la nova estació autobús - Nou pàrquing amb huitanta places per a l'estacionament de vehicles en les instal·lacions de l'estació. - Reserva de places PMR (d'acord amb la llei). - Reserva d'una plaça de recàrrega lenta de vehicles conforme a les especificacions de l'"EE01.1. Estimulació del desenvolupament d'una infraestructura de recàrrega", que cal instal·lar abans de l'any 2025. - Reserva de sis places (cinc de noves) de recàrrega lenta de vehicles conforme a les especificacions de l'"EE01.1. Estimulació del desenvolupament d'una infraestructura de recàrrega", que cal instal·lar abans de l'any 2030

LÍNIES, PROGRAMES I PROPOSTES D'ACTUACIÓ DEL PMUS DE VINARÒS

LÍNIA D'ACTUACIÓ		PROPOSTA	ACTUACIONS
	PE04	Bosses d'aparcament al costat del nou parc ecoturístic del riu Sénia	Nou estacionament a Sòl de Riu. - Nombre de places i ubicació per determinar en funció del nombre de visites previstes al parc ecoturístic del Sénia
	PE05	Bosses d'aparcament a la costa nord i a la costa sud	
	PE06	Evolució de l'estacionament a partir dels futurs desenvolupaments urbanístics	
EE	Eficiència energètica, mobilitat sostenible i medi ambient. Pla d'implantació del vehicle elèctric		
	EE01	Pla d'implantació del vehicle elèctric	
	EE01.1	Estimulació del desenvolupament d'una infraestructura de recàrrega	<i>Punts de recàrrega ràpida (objectius 2020, 2025 i 2030)</i>
			<i>Punts de recàrrega semiràpida (objectius 2020, 2025 i 2030)</i>
			<i>Punts de recàrrega lenta (objectius 2020, 2025 i 2030)</i>
	EE01.2	Introducció del vehicle elèctric en les flotes públiques	Vehicle estàndard
			Minibús
			Autobús
	EE01.3	Mesures d'acompanyament	Mesures de discriminació positiva que estimulen el canvi al vehicle elèctric
	EE02	Creació d'una plataforma de promoció del vehicle elèctric	
	EE03	Avaluació ambiental i estratègica del pla	
	EE03.1	Control de la contaminació atmosfèrica	Instal·lació d'un punt de control d'emissions atmosfèriques
			<i>Millorar la qualitat acústica de l'espai urbà i el soroll produït per les infraestructures de transport</i>
			<i>Línia estratègica L3: augment de la participació i de la sensibilització de la ciutadania sobre els seus hàbits pel que fa al soroll</i>
			<i>Instal·lació de sensors acústics per al monitoratge dels nivells de soroll</i>
	EE03.2	Contaminació acústica	
SV	Seguretat viària.		
SV01	Reducció de l'accidentalitat en l'entramat urbà		
	SV01.1	Repercussió de l'estructura de superilles en la seguretat viària	Reducció de la velocitat de circulació en l'interior de les superilles. Limitar la circulació en l'exterior de les superilles. Limitar la interacció entre els vianants i els vehicles
			- Millorar la seguretat viària en els punts de risc per als col·lectius vulnerables - Campanyes de seguretat viària - Millora de la recollida d'informació d'accidents, del seguiment i de l'atenció a les víctimes. - Fomentar la coordinació municipal en matèria de seguretat viària. - Redactar l'ordenança reguladora dels VMP
	SV01.2	Mesures de seguretat viària per als mitjans actius	
	SV02	Reducció de l'accidentalitat en la xarxa d'infraestructures viàries interurbanes	
	SV02.1	Gratuïtat de l'AP7	
SV02.2	Cens d'accidents de trànsit		
PARELL	Participació i coneixement en l'àmbit de la mobilitat		
PAR01	Impulsar la formació en els valors de la mobilitat sostenible		
PAR02	Impulsar la formació en els valors de la mobilitat sostenible		

Líneas, Programas y Propuestas actuación del PMUS de Vinaròs

LÍNEA DE ACTUACIÓN		PROPUESTA	ACTUACIONES
JRV	Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación		
JRV01	Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y agrupación en supermanzanas		
	JRV01-1	Red viaria multimodal	Señalización y elementos de calmado de tráfico. Zona 30. Señalización de calles prioridad peatón.
	JRV01-2	Red estructural motorizada (REM)	Señalización de los itinerarios preferentes de la zona REM. Conexión con los principales espacios de aparcamiento.
JRV02	Recuperación y reordenación viaria de la N-340a		
	JRV02-1	Ejecución de glorietas en N-340a para reordenación del tráfico urbano	Glorieta de acceso al polígono industrial Portal del Mediterráneo
			Glorieta de acceso al polígono industrial Capsades
			Glorieta de acceso a la Av. Barcelona
			Glorieta acceso a Carretera Carretes y Camí Vell d'Alcanar
			Glorieta acceso a Camí Ameradors
	JRV02-2	Ejecución bulevar Baix Maestrat. Acondicionamiento del viario en Zona Centro y ejecución glorietas Costa Norte y Costa Sur	Acondicionamiento de la nueva sección viaria entre Av. Castellón y Av. Barcelona.
			Glorieta de acceso a calle Peñíscola
			Glorieta de acceso a barranco Salines
			Glorieta de acceso a Av. Castellón
			Glorieta acceso a Saldonar
			Glorieta de acceso a Les Cales
	JRV02-3	Acondicionamiento bulevar Baix Maestrat Costa Norte y Costa Sur	Acondicionamiento sección viaria en Costa Sur
			Acondicionamiento sección viaria en Costa Norte
			Ejecución glorieta Cala Puntal
			Ejecución glorieta Salines
			Ejecución glorieta prolongación N-238
			Ejecución glorieta barranco Saldonar
			Ejecución glorieta barranco Saldonar
			Ejecución glorieta barranco Triador
			Ejecución glorieta Les Deveses
JRV03	Reordenación viaria a partir de la nueva jerarquización		
	JRV03-1	Reordenación viaria en Costa Norte	Eliminación de un sentido de circulación en Costa Norte. Mejora de las conexiones entre el vial de costa y la N-340a para aquellos conectores en los que se mejore la intersección mediante glorieta
	JRV03-2	Reordenación viaria en Costa Sur	Eliminación de un sentido de circulación en Costa Sur. Mejora de las conexiones entre el vial de costa y la N-340a para aquellos conectores en los que se mejore la intersección mediante glorieta.
	JRV03-3	Reordenación viaria en Zona Centro	Anillo Central, eliminación de un sentido de circulación en la parte del anillo interior al Casco Histórico. Cambio de sentido en San Gregorio, recuperación de Plaza Jovellar, cambio de sentido de Doctor Fleming, restricción de tráfico de paso por la costa y apertura del eje Juan Ribera – Leopoldo Querol. Apertura de la Av. Madrid, Conexión con Rotonda de la N-340a. Glorieta en calle Picasso y en País Valencià. Implementación del modelo de supermanzana.

Líneas, Programas y Propuestas actuación del PMUS de Vinaròs

LÍNEA DE ACTUACIÓN		PROPUESTA	ACTUACIONES
MA	Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos.		
	MA01	Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclo-peatonales	
	MA01.1	Implementación de la Vía del Litoral. Ruta ciclopeatonal por la costa de Vinaròs	Ruta Sòl de Riu (en Suelo Rural, solo señalización. No se proponen actuaciones de acondicionamiento de los caminos y sendas más allá de la señalización)
			Ruta Costa Norte
			Ruta Zona Centro
			Ruta Costa Sur
	MA01.2	Recuperación de corredores ecológicos. Rutas ciclopeatonales transversales a la costa	Ruta Riu Servol. Carriles lúdicos – Ejecución carril bici
			Corredor ecológico Riu Sénia (PATIVEL) – Señalización
			Corredor ecológico Barranc d'Aiguadoliva (PATIVEL) – Señalización
			Corredor ecológico Barranc de Barbiguera (PATIVEL) – Señalización y restricción de circulación a residentes en el suelo urbano del corredor.
			Corredor ecológico Barranc de Triador. Señalización y restricción de circulación a residentes en el suelo urbano del corredor.
	MA01.3	Rutas ciclopeatonales en entornos rurales	Ruta peatonal entorno de la ermita. Señalización de la ruta y de elementos relevantes.
			Camí de Sant Jaume. Señalización del recorrido y determinación de tramos peligrosos
			Reconversión GR-92 a ruta cicloturista. Señalización.
			Ruta ciclopeatonal por el Camí de les Egües
	MA01.4	Ruta ciclopeatonal Baix Maestrat (N-340a) – Zona Centro, Costa Norte y Costa Sur	Carril bici en Costa Norte y Costa Sur. Segregación de usos mediante señalización y pintado. Nueva sección viaria en tramo N-340a en Costa Norte y Costa Sur.
			Modificación sección viaria en tramo N-340a entre av. Castellón y av. Barcelona: Supone la dotación de infraestructura ciclopeatonal en toda la zona centro.
	MA02	Fomento de la red de itinerarios ciclistas	
	MA02.1	Acondicionamiento de la red ciclista existente	
	MA02.2	Itinerarios ciclistas en Costa Norte	Carril bici a lo largo de Boverals.
	MA02.3	Itinerarios ciclistas en Zona Centro	Anillo central
			Ejes de conexión intrazonal transversales a la costa (Conexión antigua Estación Bus con Polideportivo)
			Ejes de conexión intrazonal transversales a la costa (Av.Barcelona)
			Ejes de conexión longitudinales por el interior (C. San Francisco)
			Red de ciclocalles del litoral
			Supermanzana Central
	MA02.4	Itinerarios ciclistas en Costa Sur	
	MA02.5	Itinerarios ciclistas en polígonos industriales	P.I. Capsades
			P.I. Planes Altes
			Portal del Mediterráneo. Conexión Dauradors – N340a
	MA02.6	Itinerarios ciclistas en Juan XXIII	

Líneas, Programas y Propuestas actuación del PMUS de Vinaròs			
<i>LÍNEA DE ACTUACIÓN</i>		<i>PROPUESTA</i>	<i>ACTUACIONES</i>
	MA02.7	Itinerarios ciclistas tras implementación del PGOU	
	MA02.8	Itinerarios ciclistas de carácter supramunicipal. XINM	<i>Eurovelo</i>
			<i>Ciclo-ruta CR-10</i>
			<i>Enlace Euroveló y corredor ecológico de la Sénia</i>
MA03	Dotación de infraestructura de aparcamiento y préstamo de bicicletas		
	MA03.1	Nuevo servicio de préstamo	
	MA03.2	Ampliación servicio de préstamo	
	MA03.3	Puntos de estacionamiento de bicicletas	
MA04	Estrategia para la introducción progresiva de las VMP en la movilidad urbana		
	MA04.1	Ordenanza municipal para regularizar la movilidad en VMP	
	MA04.2	Experiencia piloto para la implantación de VMP	
	MA04.3	Nodos de recarga de VMP	En puntos de préstamo de bicicletas y en puntos para la recarga del vehículo eléctrico, así como en las proximidades de los equipamientos, instalar nodos de recarga y guarda de VMP.
	Mejora de la accesibilidad. Intervención en itinerarios principales. Adecuación		
			Adecuación
			Transformación sección e instalación de nuevo mobiliario urbano
	Mejora de la accesibilidad. Intervención en accesibilidad de playas		
			Mejora de accesos e instalaciones higiénicas en playas.
			Mejora de accesos, instalaciones y creación de punto accesible.
TPU	Mejorar y potenciar el transporte público. Plan de transporte colectivo		
TPU01	Reestructuración del servicio de transporte público urbano		
	TPU01.1	Mejora de cobertura espacial de la línea de transporte público urbano	Creación de nuevas paradas
	TPU01.2	Propuesta de recorrido para la coordinación del transporte público urbano con la línea de cercanías C-6	
	TPU01.3	Duplicación del servicio de transporte público urbano durante la temporada alta	
TPU02	Tarificación unificada para los servicios de transporte público		
TPU03	Mejora de las paradas de autobús urbano		Mejora accesibilidad paradas
TPU04	Sistema de ayuda a la explotación (SAE)		Instalación sistema SAE y creación de plataforma de acceso para usuarios del servicio
TPU05	Nueva estación de autobuses		
	TPU05.1	Nueva propuesta de ubicación de la estación de autobuses	Ejecución de nueva estación de autobuses con plazas de estacionamiento de vehículo privado en el interior para fomentar la intermodalidad. Se propone situarla junto al futuro bulevar Baix Maestrat (antigua N-340a), en la intersección con María Auxiliadora y en una porción de suelo de uso dotacional. Creación de plataforma de acceso para usuarios del servicio.
	TPU05.2	Rediseño de la línea de transporte público urbano	Rediseño de la línea de transporte público urbano, que implicará la dotación de nuevas paradas.
	TPU05.3	Análisis de la posible ampliación del servicio de temporada alta al resto del año	
TPU06	Gratuidad del servicio de transporte público urbano		

Líneas, Programas y Propuestas actuación del PMUS de Vinaròs				
<i>LÍNEA DE ACTUACIÓN</i>		<i>PROPUESTA</i>	<i>ACTUACIONES</i>	
	TPU07	Rediseño de la línea de transporte público interurbano		
			Línea interurbana Vinaròs–Benicarló – Peñíscola	
			Línea interurbana Vinaròs–Catí–San Mateu Morella	
			Línea interurbana Vinaròs – Castellón	
			Resto de líneas interurbanas	
INT	Plan del fomento de la intermodalidad.			
	INT01	Fomento de áreas urbanas de intermodalidad – intercambiadores de transporte		
		INT01.1	Nodos de intermodalidad en intercambiadores primarios	Dotación a los intercambiadores primarios (estación FFCC y estación de autobuses) de infraestructura para el intercambio entre los distintos modos de transporte: – Servicio ferroviario – servicio de transporte público urbano – servicio de transporte público interurbano – Servicio de préstamo de bicicletas – Nodo de recarga de vehículos – Estacionamiento
				Adaptación de las paradas en los nodos de intermodalidad, dotándolas de marquesinas y plataforma accesible.
				Adecuación de los accesos peatonales y ciclistas a los nodos primarios
		INT01.2	Nodos de intermodalidad en intercambiadores secundarios	Dotación a los intercambiadores secundarios (Hospital y Parkings de Passeig Colón y Camí Fondo) de infraestructura para el intercambio entre los distintos modos de transporte: – Transporte público urbano (e interurbano en el caso del Hospital)–Servicio de préstamo de bicicletas–Nodo de recarga de vehículos – Estacionamiento
				Adaptación de las paradas en los nodos de intermodalidad, dotándolas de marquesinas y plataforma accesible.
				Adecuación de los accesos peatonales y ciclistas a los nodos secundarios
		INT02	Red de estacionamiento de bicicletas en los conectores de transporte público urbano e interurbano	
		INT03	Áreas de estacionamiento junto a nodos de intermodalidad primarios	
		INT04	Infraestructura de recarga de vehículo eléctrico en intercambiadores modales	
		INT05	Fomento del intercambio modal mediante el título único de viaje	
DUM	Distribución urbana de mercancías y sistema logístico			
	DUM01	Medidas de mejora de la actividad logística		
		DUM01.1	Mejora de los accesos al puerto	Señalización accesos
		DUM01.2	Movilidad de los vehículos pesados	
	DUM02	Distribución urbana de mercancías		
		DUM02.1	Dotación de plazas de carga y descarga	
		DUM02.2	Control del estacionamiento en las zonas reservadas a carga y descarga	
		DUM02.3	Regularización de las zonas de carga y descarga	
		DUM02.4	Revisión de horarios para Carga y descarga	
		DUM02.5	Creación de una APP para ayuda a la gestión del estacionamiento en carga y descarga	
		DUM02.6	Mejora de distribución de última milla (DUM) en distrito Centro Histórico	Posibilidad de creación de un centro de distribución logística en el parking de Passeig de Colón o en el futuro parking de Camí Fondo
	DUM02.7	Otras propuestas		
PE	Plan de estacionamiento			
	PE01	Reducción estacionamiento en vía pública como consecuencia del desarrollo de la infraestructura de modos activos		

Líneas, Programas y Propuestas actuación del PMUS de Vinaròs				
<i>LÍNEA DE ACTUACIÓN</i>	<i>PROPUESTA</i>	<i>ACTUACIONES</i>		
PE02	Reestructuración del estacionamiento en la Zona Centro			
	PE02.1	Parking Plaza San Antonio (reconversión parcial y después total a residentes)		
	PE02.2	Reconversión del estacionamiento en los distritos de la Zona Centro a residentes	Reconversión plazas a residentes	
	PE02.3	Reducción y reconversión del parking sito en Passeig J. Ribera.		
	PE02.4	Eliminación aparcamiento sito al inicio de la Av. Pau Béjar	Eliminación espacio aparcamiento en Av. Pau Béjar (70 plazas aproximadas).	
	PE02.5	Zona azul en bordes de la supermanzana central.		
	PE02.6	Parking de rotación en Camí Fondo	Nuevo parking de rotación (4 plantas en superficie) en Camí Fondo. La fachada exterior se cubrirá zona verde vertical.	
	PE02.7	Ejecución bulevar Baix Maestrat	Ejecución bulevar Baix Maestrat. Estacionamiento gratuito en sus márgenes. Previsión de 468 plazas.	
	PE02.8	Eliminación bolsas aparcamiento en Zona Centro consecuencia de futuros desarrollos urbanísticos	Desaparición de 260 plazas de estacionamiento	
	PE03	Creación de parking en áreas de intercambio modal		
		PE03.1	Parking estación FF.CC.	Parking Estación FF.CC.(frente a ella): – Nuevo parking exterior con 155 plazas para estacionamiento de vehículos. – Reserva de plazas PMR (acorde a ley) – Reserva de 2 plazas de recarga lenta de vehículos conforme a las especificaciones de «EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga» a instalar antes del año 2025. – Reserva de 6 plazas (4 nuevas) de recarga lenta de vehículos conforme a las especificaciones de «EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga» a instalar antes del año 2030.
		PE03.2	Parking estación de autobús	Parking en nueva Estación autobús – Nuevo parking con 80 plazas para estacionamiento de vehículos en las propias instalaciones de la estación. – Reserva de plazas PMR (acorde a ley) – Reserva de 1 plaza de recarga lenta de vehículos conforme a las especificaciones de «EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga» a instalar antes del año 2025. – Reserva de 6 plazas (5 nuevas) de recarga lenta de vehículos conforme a las especificaciones de «EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga» a instalar antes del año 2030.
		PE04	Bolsas de aparcamiento junto al nuevo parque ecoturístico del Riu Sénia	Nuevo estacionamiento en Sòl de Riu. – Núm. de plazas y ubicación por determinar en función del número de visitas previstas a parque ecoturístico del Sénia.
	PE05	Bolsas de aparcamiento en Costa Norte y Costa Sur		
PE06	Evolución del estacionamiento a partir de futuros desarrollos urbanísticos			
EE	Eficiencia energética, movilidad sostenible y medio ambiente. Plan de implantación del vehículo eléctrico.			
EE01	Plan de implantación del vehículo eléctrico			
	EE01.1	Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga	<i>Puntos de recarga rápida (objetivos 2020,2025 y 2030)</i>	
			<i>Puntos de recarga semirrápida (objetivos 2020, 2025 y 2030)</i>	
			<i>Puntos de recarga lenta (objetivos 2020,2025 y 2030)</i>	
	EE01.2	Introducción del vehículo eléctrico en las flotas públicas	Vehículo estándar	
		Minibús		
		Autobús		

Líneas, Programas y Propuestas actuación del PMUS de Vinaròs			
LÍNEA DE ACTUACIÓN		PROPUESTA	ACTUACIONES
	EE01.3	Medidas de acompañamiento	Medidas de discriminación positiva que estimulen al cambio de vehículo eléctrico
	EE02	Creación de una plataforma de promoción del vehículo eléctrico	
	EE03	Evaluación ambiental y estratégica del plan	
	EE03.1	Control de la contaminación atmosférica	Instalación de punto de control de emisiones atmosféricas.
	EE03.2	Contaminación acústica	<i>Mejorar la calidad acústica del espacio urbano y el ruido producido por infraestructuras de transporte</i>
			<i>Línea estratégica L3: Aumento de la participación y sensibilización de la ciudadanía sobre sus hábitos en temas de ruido.</i>
			<i>Instalación de sensores acústicos para monitorización de los niveles de ruido</i>
SV	Seguridad vial.		
	SV01	Reducción de la accidentabilidad en el entramado urbano	
	SV01.1	Repercusión de la estructura de supermanzanas en la seguridad vial	Reducción de la velocidad de circulación por el interior de las supermanzanas. Limitar la circulación al exterior de las supermanzanas Limitar la interacción entre peatones y vehículos.
	SV01.2	Medidas de seguridad vial para los modos activos.	<ul style="list-style-type: none"> – Mejorar la seguridad vial en puntos de riesgo para colectivos vulnerables – Campañas de Seguridad Vial – Mejora de recogida de información de accidentes, seguimiento y atención a víctimas. – Fomentar la coordinación municipal en seguridad vial. – Redactar ordenanza reguladora de VMP
	SV02	Reducción de la accidentabilidad en la red de infraestructuras viarias interurbanas	
	SV02.1	Gratuidad de la AP7	
	SV02.2	Censo de accidentes de tráfico	
PAR	Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad.		
	PAR01	Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible	
	PAR02	Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible	

D.4. Efectes previsibles del PMUS en el medi ambient

En l'apartat 4 del Document inicial estratègic, en relació amb els potencials impactes ambientals i territorials del pla, s'indica que l'impacte ambiental derivat de l'aplicació del PMUS serà, per vocació pròpia, positiu.

En aquest sentit, el DIE recull que el PMUS tindrà els valors positius següents:

- Suposarà l'organització de la ciutat a través de superilles, que potenciaran la utilització dels mitjans actius.

- Suposarà la conversió en zona per a vianants de les àrees urbanes d'especial interès turístic o cultural al terme municipal, així com la creació d'itineraris per a vianants i ciclistes que permeten connectar les diferents zones.

- Suposarà la connectivitat i la revaloració dels eixos naturals del territori a partir de la creació d'una xarxa que fomenti la utilització dels mitjans actius.

- Suposarà la dotació d'una jerarquia viària adequada a Vinaròs, cosa que ajudarà a pal·liar els efectes del trànsit en l'interior de les superilles.

Tot això implicarà com a conseqüència directa una reducció de la demanda energètica del sistema de transport en l'entorn urbà acompanyada de les corresponents reduccions de les emissions atmosfèriques i sonores.

D'altra banda, les noves infraestructures proposades a conseqüència del PMUS hauran de tractar de minimitzar els possibles impactes sobre el marc territorial. Igualment, hauran de realitzar aportacions positives de manera que el patrimoni ambiental, paisatgístic i cultural del territori s'enriqueixca amb l'execució del PMUS.

En l'apartat 2 «Anàlisi d'afeccions per a l'avaluació ambiental del document II. Propostes de l'esborrany del PMUS», s'indica que el terme municipal de Vinaròs no té cap espai inclòs dins dels àmbits de protecció de la Xarxa Natura 2000. Sí que s'esmenta la zona humida protegida de la desembocadura del riu Sénia (al nord del terme), el paratge natural de la Serra del Puig i la microreserva de flora en el barranc d'Aigua-Oliva.

Continua indicant que «la infraestructura proposada a conseqüència del desenvolupament d'aquest PMUS se situarà íntegrament en sòl urbà o urbanitzable, amb l'excepció de la simple senyalització dels itineraris per a vianants i ciclistes que recorren per l'entorn rural».

E) Consultes

Per part de la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental, d'acord amb l'article 51.1 de la LOTUP, la documentació aportada s'ha sotmès a consulta de les administracions públiques afectades següents:

ADMINISTRACIÓ PÚBLICA CONSULTADA	Consulta	Informe
CONSELLERIA DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRES PÚBLIQUES I MOBILITAT – SUBDIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT – Servei de Mobilitat Urbana	6.11.2019	13.11.2019 5.06.2020
CONSELLERIA DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRES PÚBLIQUES I MOBILITAT – SUBDIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT – Servei de Planificació	6.11.2019	20.05.2020
CONSELLERIA D'AGRICULTURA, DESENVOLUPAMENT RURAL, EMERGÈNCIA CLIMÀTICA I TRANSICIÓ ECOLÒGICA – SUBDIRECCIÓ GENERAL DE CANVI CLIMÀTIC I QUALITAT AMBIENTAL – Servei de Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera	6.11.2019	13.12.2019
CONSELLERIA D'AGRICULTURA, DESENVOLUPAMENT RURAL, EMERGÈNCIA CLIMÀTICA I TRANSICIÓ ECOLÒGICA – SUBDIRECCIÓ GENERAL DE MEDI NATURAL – Servei d'Ordenació i Gestió Forestal (Vies Pecuàries) – Direcció Territorial de Castelló (Informe de la secció forestal)	6.11.2019	12.12.2019

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

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

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

- Supondrá la organización de la ciudad en supermanzanas, que potenciará la utilización de los modos activos.

- Supondrá la peatonalización de áreas urbanas de especial interés turístico o cultural en el término municipal, así como la creación de itinerarios peatonales y ciclistas que permitan conectar las diferentes zonas.

- Supondrá la conectividad y la revalorización de los ejes naturales del territorio a partir de la creación de una malla que fomenta la utilización de los modos activos.

- Supondrá la dotación de una jerarquía viaria adecuada a Vinaròs, cosa que ayudará a paliar los efectos del tráfico en el interior de las supermanzanas.

Todo ello acarrearà com a conseqüència directa una reducció de la demanda energètica del sistema de transporte en el entorn urbà acompanyada de les corresponents reduccions de les emissions atmosfèriques i sonores.

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

En el apartado 2 Análisis de afecciones para la evaluación ambiental del Documento II. Propuestas del borrador del PMUS se indica que el término municipal de Vinaròs no cuenta con ningún espacio incluido dentro de los ámbitos de protección de la Red Natura 2000. Sí que hace mención a la existencia de la zona húmeda protegida de la desembocadura del río Sénia (al norte del término), el paraje natural de la Serra del Puig y la microreserva de flora en el barranco d'Aigua-Oliva.

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

E) Consultas

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

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONSULTADA	Consulta	Informe
C. POLÍTICA TERRITORIAL, OO PP Y MOVILIDAD – SDG MOVILIDAD – Serv. De Movilidad Urbana	6.11.2019	13.11.2019 5.06.2020
C. POLÍTICA TERRITORIAL, OO PP Y MOVILIDAD – SDG MOVILIDAD – Serv. De Planificación	6.11.2019	20.05.2020
C. AGRICULTURA, DR, EC y TE – SDG CAMBIO CLIMÁTICO Y CALIDAD AMBIENTAL – Serv. De Lucha contra el cambio Climático y Protección de la Atmósfera	6.11.2019	13.12.2019
C. AGRICULTURA, DR, EC y TE – SDG MEDIO NATURAL – Serv. d'Ordenació i Gestió Forestal (Vies Pecuàries) – DT Castellón (Informe sección forestal)	6.11.2019	12.12.2019



ADMINISTRACIÓ PÚBLICA CONSULTADA	Consulta	Informe
CONSELLERIA D'AGRICULTURA, DESENVOLUPAMENT RURAL, EMERGÈNCIA CLIMÀTICA I TRANSICIÓ ECOLÒGICA – SUBDIRECCIÓ GENERAL DE MEDI NATURAL – Servei de Gestió d'Espais Naturals Protegits	6.11.2019	
CONSELLERIA DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRES PÚBLIQUES I MOBILITAT – SUBDIRECCIÓ GENERAL D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI I PAISATGE – Servei d'Ordenació del Territori – PATRICOVA	6.11.2019	13.11.2019
CONSELLERIA DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRES PÚBLIQUES I MOBILITAT – SUBDIRECCIÓ GENERAL D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI I PAISATGE – Servei d'Ordenació del Territori – PAT	6.11.2019	
CONSELLERIA DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRES PÚBLIQUES I MOBILITAT – SUBDIRECCIÓ GENERAL D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI I PAISATGE – Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge	6.11.2019	18.05.2020
MINISTERI DE FOMENT – Direcció General de Carreteres Demarcació de Carreteres de l'Estat a la Comunitat Valenciana	6.11.2019	
SERVEI TERRITORIAL D'URBANISME – Castelló	6.11.2019	

Els informes rebuts es publiquen, juntament amb l'Informe ambiental i territorial estratègic, en el web d'aquesta conselleria, en l'adreça electrònica següent:

<http://www.agroambient.gva.es/es/web/evaluacion-ambiental/seguimiento-d-expedients> (s'ha d'entrar en la finestra «Seguiment d'expedients d'avaluació ambiental», triar la província de Castelló, el municipi de Vinaròs i el PMUS).

F) Identificació i valoració dels possibles efectes sobre el medi ambient

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

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

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

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

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

Des del punt de vista ambiental, els PMUS han de contribuir a un ús racional del sòl per a atendre les demandes de mobilitat, el canvi modal amb la prioritització dels mitjans més sostenibles, la reducció de la necessitat de desplaçaments tant en nombre com en distància que propicie

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONSULTADA	Consulta	Informe
C. AGRICULTURA, DR, EC y TE – SDG MEDIO NATURAL – Serv. de Gestió d'Espais Naturals Protegits	6.11.2019	
C. POLÍTICA TERRITORIAL, OO PP Y MOVILIDAD – SDG ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y PAISAJE – Serv. Ordenación del Territorio – PATRICOVA	6.11.2019	13.11.2019
C. POLÍTICA TERRITORIAL, OO PP Y MOVILIDAD – SDG ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y PAISAJE – Serv. Ordenación del Territorio – PAT's	6.11.2019	
C. POLÍTICA TERRITORIAL, OO PP Y MOVILIDAD – SDG ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y PAISAJE – Serv. Infraestructura Verde y Paisaje	6.11.2019	18.05.2020
MINISTERIO DE FOMENTO – DG de Carreteras Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunitat Valenciana	6.11.2019	
SERVICIO TERRITORIAL DE URBANISMO – Castellón	6.11.2019	

Los informes recibidos se publican, junto con el Informe Ambiental y Territorial Estratégico, en la web de esta conselleria, dirección electrónica

<http://www.agroambient.gva.es/es/web/evaluacion-ambiental/seguimiento-d-expedients> (entrando en la ventana «Seguimiento de Expedientes de Evaluación Ambiental», eligiendo provincia Castellón, municipio Vinaròs y escogiendo PMUS) junto con el Informe Ambiental y Territorial Estratégico.

F) Identificación y valoración de posibles efectos sobre el medio ambiente

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

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

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

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

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

Desde el punto de vista ambiental, los PMUS han de contribuir a un uso racional del suelo para atender las demandas de movilidad, al cambio modal priorizando los modos más sostenibles, la reducción de la necesidad de desplazamientos tanto en número como en distancia que

l'adquisició d'hàbits saludables (caminar i desplaçar-se amb bicicleta) i que contribuïssa, al seu torn, a la disminució de les emissions originades pel sector del transport com ara les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle (CO₂), les emissions de contaminants que perjudiquen la qualitat de vida dels ciutadans (entre altres el diòxid de nitrogen NO₂, els compostos orgànics volàtils COV, el monòxid de carboni CO, el diòxid de sofre SO₂ o el material particulat PM) i les emissions acústiques originades pel trànsit.

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

Una vegada atesos els anteriors criteris, es realitza l'avaluació ambiental estratègica del PMUS de Vinaròs en funció de les propostes realitzades, a partir de la consideració que, a la vista de la descripció i el contingut de les que es recullen en l'esborrany del PMUS, la majoria de les propostes es plantegen en el sòl urbà i urbanitzable del municipi a excepció de les relacionades amb alguns itineraris per a vianants i ciclistes proposats en sòl classificat com a rural que, tal com s'indica en la documentació aportada (DIE i esborrany del PMUS), es limitaran a la senyalització d'itineraris, sense entrar mai en l'ampliació de la plataforma viària actual.

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

Cal esmentar que no hi ha en el terme municipal cap espai natural de la XN2000. Tanmateix, s'hi compta amb la microreserva de flora del barranc d'Aiguadoliva, la zona humida protegida de la desembocadura del riu Sénia i el paratge natural de la Serra del Puig, que no es veuen afectats per les propostes d'actuació del PMUS, excepte per la senyalització dels camins rurals que ja hi són.

No obstant això, destaquen en l'àmbit urbà els connectors ecològics conformats pels llits de diferents barrancs i rius: al nord del nucli urbà, el barranc de la Barbiguera, del Saldonar i del Triador; a la zona centre, el riu Cérvol, i cap al sud, els barrancs de les Salines i d'Aiguadoliva. Pel que fa a aquests espais, el PMUS proposa la definició de l'itinerari per a ciclistes i vianants de la Via del Litoral, que de nord a sud connecta aquests indrets per la costa; el carril bici sobre l'N-340a, i la definició i senyalització dels itineraris ecològics per a ciclistes i vianants transversals a la costa. Aquests corredors ecològics transversals es complementen amb altres itineraris transversals com ara el camí de les Egües i la conversió de la GR-92 en una via cicloturista.

Analitzem, a continuació, les deu línies estratègiques que es proposen en el PMUS de Vinaròs:

1. JRV Jerarquització i reordenació viària

Es proposa una nova jerarquització viària basada en l'agrupació de superilles. Aquesta proposta, juntament amb les mesures per a calmar el trànsit, permetrà una ordenació i millora de la mobilitat. El trànsit de pas haurà d'utilitzar la xarxa primària i la xarxa secundària distribuïdora, mentre que el trànsit d'accés utilitzarà la xarxa viària local. Per a fer-ho, es consideren actuacions de reordenació de vials, entre els quals es troba l'N-340a, i la millora de connexions mitjançant rotondes.

La reurbanització gradual dels vials que es proposa contribuirà efectivament a desenvolupar diversos objectius ambientals: calmar el trànsit, disminuir l'emissió de gasos i la contaminació acústica, i reduir zones d'aparcament, amb la conseqüència de la minoració del trànsit d'agitació.

2. MA. Fomentar la mobilitat activa. Pla de foment dels mitjans actius

Són mesures que tendeixen a reorganitzar l'espai públic del viari a fi de recuperar espai per al vianant i el ciclista en condicions de seguretat i comoditat.

propicie la adquisició de hàbits saludables (caminar i desplaçar-se amb bicicleta) que contribuïssa, a su vez, a la disminució de les emissions originades per el sector transporte como son las referidas a emisiones de gases de efecto invernadero (CO₂), las emisiones de contaminantes que perjudican la calidad de vida de los ciudadanos (entre otras dióxido de nitrógeno NO₂, compuestos orgánicos volátiles COV, monóxido de carbono CO, dióxido de azufre SO₂, material particulado PM) y las emisiones acústicas originadas por el tráfico.

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

Atendiendo a los anteriores criterios se realiza la evaluación ambiental estratégica del PMUS de Vinaròs en función de las propuestas realizadas, partiendo de la consideración de que, a la vista de la descripción y contenido de aquellas que se recogen en el borrador del PMUS, la mayoría de las propuestas se plantean en suelo urbano y urbanizable del municipio a excepción de las relacionadas con algunos itinerarios peatonales y ciclistas propuestas en suelo clasificado como rural que, tal como se indica en la documentación aportada (DIE y borrador del PMUS), se limitarán a la simple señalización de itinerarios, sin entrar jamás en ampliación de la plataforma viaria existente.

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

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

No obstante, destacan en el ámbito urbano los conectores ecológicos conformados por los cauces de distintos barrancos y ríos: al norte del núcleo urbano el barranco de Barbiguera, Saldonar y Triador; en la zona centro, el río Cérvol; y hacia el sur, los barrancos de les Selines y d'Aigua-Oliva. En estos ámbitos, el PMUS propone la definición del itinerario ciclopeatonal de la Vía Litoral que de norte a sur conecte estos ámbitos por la costa; el carril bici sobre la N-340a y la definición y señalización de itinerarios ecológicos ciclopeatonales transversales a la costa. Estos corredores ecológicos transversales se complementan con otros itinerarios transversales como son el Camí de les Egües y la reconversión de la GR-92 a vía cicloturista.

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

1. JRV Jerarquització i reordenació viària

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

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

2. MA Fomentar la mobilitat activa. Plan de fomento de los modos activos

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



El pla de mitjans actius defineix el traçat dels eixos per a ciclistes i vianants que conformen la Via del Litoral, així com les diferents alternatives en relació al pas de vianants i ciclistes. A curt termini, les propostes s'han basat en els itineraris proposats pel programa de la Via del Litoral i les actuacions són únicament de senyalització. A mitjà termini, es pretén reforçar la xarxa bàsica mitjançant actuacions de transformació i consolidació de carrils bici i d'itineraris per a vianants. Es pretén en aquesta fase l'execució de canvis de secció de carrers per a ampliar voreres, executar carrils bici, etc. En aquest període, es pretén la consolidació de la Via del Litoral mitjançant actuacions de connexió entre punts singulars com són els encreuaments amb els barrancs. Finalment, a llarg termini, es pretén la consolidació d'una xarxa d'itineraris de mitjans actius al mateix temps que es desplega el Pla general.

Les actuacions es complementen amb la implementació d'infraestructures d'aparcament i de préstec de bicicletes.

Aquesta mesura, juntament amb l'impuls de la interconnexió dels eixos actuals per a vianants, permetrà vertebrar el municipi i fomentarà els viatges en mitjans no motoritzats.

3. TPU. Millorar i potenciar el transport públic. Pla de transport col·lectiu

Les accions proposades reduiran la freqüència de pas dels autobusos i incrementaran la cobertura de les línies, cosa que permetrà augmentar l'ús del transport públic, amb l'increment consegüent de l'eficiència de la xarxa i la millora de paràmetres com el nombre de viatgers per autobús.

Les propostes realitzades en el PMUS contribueixen a l'augment de l'oferta de transport públic d'autobusos mitjançant la incorporació de nous vehicles, la implantació d'un sistema d'ajuda a l'explotació (SAE), l'adequació i millora tecnològica i d'accessibilitat en les parades d'autobús, i les millores en el sistema de tarifes.

Entre les propostes destaca la d'ubicar una nova estació d'autobusos al costat del futur bulevard del Baix Maestrat (antiga N-340a), en la intersecció amb Maria Auxiliadora i en una porció de sòl d'ús dotacional.

Són, per tant, propostes que promouen l'ús del transport públic en detriment del privat, amb els consegüents beneficis ambientals per la reducció de contaminants i la millora de la qualitat de vida dels ciutadans.

4. INT Pla de foment de la intermodalitat

La creació de cinc nodes d'intercanvi pretén fomentar l'ús dels mitjans de transport alternatius al vehicle privat. L'esborrany proposa un total de cinc nodes d'intermodalitat:

- Nodes primaris d'intermodalitat: node 1 a l'estació de ferrocarril i node 2 a l'estació d'autobusos.
- Nodes secundaris: Node 3 Hospital Comarcal de Vinaròs; Nodes 4 i 5 pàrquings del passeig de Colón i del carrer Camí Fondo.

Aquests punts d'intercanvi modal disposaran d'aparcament pròxim per al vehicle privat, punts de recàrrega de vehicles elèctrics, connexió amb la xarxa de transport urbà i interurbà, connexió amb el sistema de préstec de bicicletes i amb els itineraris per a vianants accessibles fins als principals punts d'interès del municipi. A més, per al foment de l'intercanvi modal es proposa la implantació d'una targeta única que permeta el transbord gratuït entre els diferents mitjans de transport dins d'un determinat període de temps.

Aquestes actuacions contribueixen al foment i l'ús del transport públic, i propicien l'accessibilitat dels usuaris als béns i els llocs d'activitat quotidiana.

5. DUM Distribució urbana de mercaderies i sistema logístic

La jerarquització de la xarxa viària i l'adequació d'aquesta van encaminades a permetre una nova redistribució de l'espai públic entre els mitjans de transport (amb la mobilitat per a vianants i ciclistes com a objecte fonamental).

Entre les mesures de millora de l'activitat logística es proposa la millora de l'accés al port esportiu i pesquer de Vinaròs, amb la destinació d'un vial d'ús exclusiu per als usuaris del port; la limitació de la circulació dels vehicles pesants pel nucli urbà; la reorganització dels horaris, les rutes i les zones de càrrega i descàrrega, i la possibilitat de crear un centre de distribució logística a la zona centre del municipi que possibilita que les mercaderies es repartisquen amb mitjans sostenibles com *cargo bikes* o semblants en aquesta zona. En concret, s'indica que, pels bons accessos i la ubicació privilegiada que hi ha en els límits de

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

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

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

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

Las acciones propuestas reducirán la frecuencia de paso de los autobuses e incrementarán la cobertura de las líneas, lo que permitirá aumentar del uso del transporte público incrementando la eficiencia de la red y mejorando parámetros como el de núm. de viajeros por autobús.

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

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

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

4. INT Plan de fomento de intermodalidad

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

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

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

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

5. DUM Distribución urbana de mercancías y sistema logístico

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

Entre las medidas de mejora de la actividad logística se propone la mejora de acceso al puerto deportivo y pesquero de Vinaròs, destinando un vial de uso exclusivo para los usuarios del puerto; la limitación de la circulación de los vehículos pesados por el núcleo urbano, la reorganización de los horarios, rutas y zonas de carga y descarga y la posibilidad de crear un centro de distribución logística en la Zona Centro del municipio que posibilite que las mercancías se repartan con modos sostenibles tales como *Cargo Bikes* o similares en dicha zona. En concreto, se indica que, por sus buenos accesos y su ubicación privilegiada,



la futura superilla central, seria recomanable que el centre logístic se situara en el pàrquing del passeig de Colón o en el futur pàrquing del carrer Camí Fondo.

Es complementen aquestes actuacions amb la creació d'una aplicació per a ajudar a la gestió de l'estacionament de càrrega i descàrrega.

6. PE Pla d'estacionament

A causa de la implantació de la resta de mesures del pla, l'estacionament requereix una reestructuració. L'alliberament del centre del vehicle privat comporta convertir la zona blava actual en una zona verda d'aparcament exclusiu per a residents i comerciants. La zona blava es trasllada als vials perimetrals del centre històric. Es proposa la creació d'aparcaments de dissuasió en la franja de l'N-340a després de reordenar-la.

Es proposa la creació de nous pàrquings enfront de l'estació de ferrocarril i en la nova estació d'autobusos, i una possible bossa d'aparcament al costat del parc ecoturístic del riu Sénia (segons s'indica, és un parc previst pel PATIVEL).

Aquest conjunt de mesures, derivades de la nova concepció urbana de les superilles, incideix en l'organització de l'espai públic en benefici dels mitjans no motoritzats i del vianant i, per tant, en detriment dels vehicles, fonamentalment del vehicle privat. Es millora la qualitat de vida en l'àmbit urbà i es redueixen les conseqüències negatives derivades del trànsit.

7. EE. Eficiència energètica, mobilitat sostenible i medi ambient. Pla d'implantació del vehicle elèctric

Es proposa dotar el municipi d'una xarxa de punts de recàrrega per a incentivar l'ús del vehicle elèctric. Es proposa que aquests punts de recàrrega estiguen situats en les estacions intermodals per a donar cobertura als aparcaments i als sistemes de bicicletes elèctriques. D'altra banda, per al control de la contaminació acústica i ambiental es proposa la implantació d'algun sistema de control mitjançant sensors *smart city* per a monitorar els nivells de qualitat.

Tot això s'acompanya d'actuacions com la introducció del vehicle elèctric en les flotes públiques i la implementació de mesures de discriminació positiva (per a promoure el canvi cap al vehicle elèctric entre els ciutadans).

Aquest conjunt d'actuacions contribuirà de manera efectiva a la disminució de les emissions de CO₂ i de les emissions acústiques.

8. SV. Seguretat viària

Les accions proposades, basades en les línies d'actuació del pla, com ara les accions d'educació, formació i informació viària, tenen com a objectiu mantindre els baixos índexs de sinistralitat detectats. Aquestes propostes de conscienciació social s'acompanyen d'actuacions per a reduir l'accidentalitat; es considera, entre altres, la gratuïtat de l'AP-7, que contribuirà a la reducció del trànsit en les vies interurbanes del terme.

El conjunt d'actuacions del PMUS contribueixen no solament a la seguretat dels usuaris de mitjans motoritzats, sinó, fonamentalment, a la dels usuaris no motoritzats, que són els més vulnerables. Amb l'objectiu de recuperar l'espai perdut per als usuaris de mitjans no motoritzats, el conjunt de mesures proposades pel PMUS contribuirà a la millora de la seguretat en els seus desplaçaments i a la millora de la seua qualitat de vida.

9. PAR. Participació i coneixement en l'àmbit de la mobilitat

Resulta fonamental que els canvis que pot introduir el PMUS siguin interioritzats pels ciutadans. És per això que les propostes que tendeixen a sensibilitzar, a augmentar el coneixement de la mobilitat sostenible i a fomentar hàbits saludables en els desplaçaments, contribuïran positivament a la consecució dels objectius generals i específics del PMUS.

10. ACC. Accessibilitat

L'esborrany del PMUS s'acompanya d'un pla d'accessibilitat que proposa criteris i definicions d'actuacions i propostes.

Vegem, a continuació, altres consideracions contingudes en les consultes realitzades:

El Servei de Mobilitat Urbana de la Subdirecció General de Mobilitat remet un primer informe, rebut el 13 de desembre de 2019, en què, entre altres aspectes, s'indica que el document ha de ser completat amb algunes consideracions de caràcter tècnic tant en el document I «Anàlisi i diagnòstic» com en el document II «Propostes».

en los límites de la futura supermanzana central, sería recomendable que este centro logístico se situase en el parking de Passeig de Colón o en el futuro parking de Camí Fondo.

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

6. PE Plan de estacionamiento

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

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

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

7. EE Eficiencia energética, movilidad sostenible y medio ambiente. Plan de implantación del vehicle elèctric

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

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

Este conjunto de actuaciones contribuirá de forma efectiva a la disminución de las emisiones CO₂ así como también de las emisiones acústicas.

8. SV Seguridad Vial

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

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

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

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

10. ACC Accesibilidad

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

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

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

Entre les consideracions realitzades en el document II «Propostes», cal destacar:

- És convenient definir en un plànol o en un croquis quines són les superilles que es proposen.
- Seria interessant disposar d'un mapa que resumisca totes les actuacions de canvi de viari realitzades.
- És necessari definir la tipologia dels aparcaments per a bicicletes. Es recomana els de tipus U invertida per raons de seguretat.
- Convindria presentar una relació de parades d'autobús que necessiten ser millorades d'acord amb les directrius que es comenten.
- Quant a la ubicació de la nova estació d'autobusos que el pla suggereix, es proposa la ubicació d'aquesta al costat de l'estació de Renfe, on aparentment hi ha terrenys suficients disponibles. Aquesta mesura fomentaria la intermodalitat.
- Més enllà dels punts de recàrrega suggerits, es proposa convindre amb els supermercats del municipi que compten amb aparcament la instal·lació de punts de recàrrega, perquè convé econòmicament a ambdues parts.
- Convindria separar els percentatges de repartiment modal entre viatges interns i externs.
- Potser seria convenient ampliar l'horitzó temporal del pla a 12-15 anys en comptes de 8, per a garantir-ne la viabilitat econòmica. Així mateix, seria interessant conèixer quin volum de finançament ha de desenvolupar l'ajuntament amb fons propis.

Posteriorment, es rep un segon informe del Servei de Mobilitat Urbana, el 5 de juny de 2020, com a aclariment i complementació del primer informe, en relació amb les actuacions relatives a la jerarquització de la xarxa i al sistema de transport públic, les actuacions en el sòl urbà del nucli central i les operacions de reordenació dels vials actuals. Entre les diverses consideracions, cal destacar:

- En el programa de jerarquització viària:
 - Incloure l'actuació de reconversió de l'N-232 en els voltants del pas superior del ferrocarril i estudiar la implantació d'un carril bici amb les corresponents connexions amb la xarxa d'itineraris per a ciclistes i vianants.
 - Considerar el realineament i la rehabilitació de tota la intersecció de l'N-238 amb el nou bulevard del Baix Maestrat (N-340 a), per a permetre la connectivitat adequada de les diferents vies i la permeabilitat adient per a ciclistes i vianants.
 - Ha d'incloure's en la xarxa estructural motoritzada (XEM), xarxa taronja col·lectora, el camí dels Boverals, entre el carrer Leopoldo Querol i la intersecció del bulevard amb l'N-238.
- En el programa de transport públic (TPU):
 - En l'actuació TPU05, ha de canviar-se el concepte d'estació d'autobusos pel de parada central d'autobusos i considerar una actuació més important vinculada a l'estació de ferrocarril. Aquest punt substitueix el corresponent del primer informe del Servei de Mobilitat Urbana (de data 12.11.2019).
 - En les propostes relatives a les línies interurbanes comarcals han de fixar-se parades en tots els elements definits en el paràgraf anterior.

• Es considera que la prioritat de cada actuació està adequadament fixada en el document aportat, encara que la programació temporal de cadascuna hauria d'ajustar-se, de manera realista, a les disponibilitats pressupostàries de l'administració a la qual se n'imputa el finançament.

El Servei de Mobilitat Urbana conclou que amb les modificacions sol·licitades en els informes que ha generat, l'àmbit i el contingut del PMUS són adequats en relació amb les determinacions de la Llei 6/2011, de mobilitat de la Comunitat Valenciana.

Quant al segon informe del Servei de Mobilitat Urbana, l'actuació suggerida de «reconversió de l'N-232 en els voltants del pas superior del ferrocarril i estudiar la implantació d'un carril bici amb les corresponents connexions amb la xarxa d'itineraris per a ciclistes i vianants» queda localitzada sobre sòl no urbanitzable. Per això, i atès que no es concreta si les actuacions que es poden requerir se cenyeixen al viari actual sense afecció al sòl no urbanitzable, s'estima que no se'n derivaran afeccions negatives significatives sobre el medi ambient. Per contra, si les actuacions afecten el sòl no urbanitzable, s'haurà de recollir la modificació a través de l'instrument urbanístic que corresponga i sotmetre's al procediment d'avaluació ambiental.

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

- Es conveniente definir en un plano o croquis cuales serían las «supermanzanas» que se proponen.
- Sería interesante disponer de un mapa resumen con todas las actuaciones de cambio de viario realizadas.
- Es necesario definir la tipología de aparcamientos para bicicletas. Se recomienda los de tipo U invertida por razones de seguridad.
- Convendría presentar una relación de paradas de autobús que necesitan ser mejoradas de acuerdo a las directrices que se comentan.
- En cuanto a la ubicación de la nueva estación de autobuses que el plan sugiere, se propone la situación de la misma junto a la estación Renfe, donde aparentemente hay terrenos suficientes disponibles y fomentaría la intermodalidad.
- Más allá de los puntos de recarga propuestos, se propone convenir con los supermercados del municipio que cuenten con aparcamiento la instalación de puntos de recarga en los mismos, ya que es algo que conviene económicamente a ambas partes.
- Convendría separar los porcentajes de reparto modal entre viajes internos y externos.
- Quizás sería conveniente ampliar el horizonte temporal del plan a 12-15 años en lugar de 8 para garantizar su viabilidad económica. Asimismo sería interesante conocer que volumen de financiación ha de acometer el ayuntamiento con fondos propios.

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

- En el programa de Jerarquización Viaria:
 - Incluir la actuación de reconversión de la N-232 en las inmediaciones del paso superior del ferrocarril y estudiar la implantación de un carril bici con sus correspondientes conexiones con la Red de Itinerarios ciclo-peatonales.
 - Considerar la realineación y rehabilitación de toda la intersección de la N-238 con el nuevo Bulevar Baix Maestrat (N-340 a) que permita la conectividad adecuada de todas las vías concurrentes y la adecuada permeabilidad ciclo-peatonal.
 - Debe incluirse en la Red Estructural Motorizada (REM), Red naranja Colectora, el Camí dels Boverals entre la Calle Leopoldo Querol y la intersección del Bulevar con la N-238.
- En el programa Transporte Público (TPU):
 - En la actuación TPU05 debe cambiarse el concepto de Estación de Autobuses por el de Parada Central de Autobuses y considerar una actuación más importante ligada a la Estación del Ferrocarril. Este punto sustituye al correspondiente del primer informe del Servicio de Movilidad Urbana (de fecha 12.11.2019).
 - En las propuestas relativas a las líneas Interurbanas Comarcales deben fijarse paradas en todos los elementos definidos en el párrafo anterior
 - Se considera que la prioridad de cada actuación está adecuadamente fijada en el documento aportado, aunque su programación temporal debería ajustarse, de modo realista, a las disponibilidades presupuestarias de la administración a las que se imputa su financiación.

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

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



El Servei de Mobilitat Urbana indica que el Pla de mobilitat, una vegada s'haja completat amb el que s'ha indicat anteriorment, haurà de ser remès, juntament amb els certificats i els informes de compliment de la tramitació ambiental i del procediment d'informació pública, al Servei de Mobilitat de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, com a òrgan competent en matèria de mobilitat de la Generalitat, per a l'emissió de l'informe previ a l'aprovació del pla per l'Ajuntament de Vinaròs, d'acord amb l'article 10 de la Llei 6/2011, de mobilitat de la Comunitat Valenciana.

Pel que fa a l'Informe del Servei de Planificació de la Subdirecció General de Mobilitat, del 20 de maig de 2020, cal destacar que, en primer lloc, posa de manifest dubtes sobre la materialització d'algunes de les propostes d'actuació, com poden ser:

1. La definició i posterior ampliació a mitjà termini de la xarxa estructural motoritzada queda vinculada a la recepció per l'Ajuntament de Vinaròs de la carretera urbana N-340a, de titularitat del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, per a permetre la posterior transformació en un bulevard. El Servei de Planificació indica que no s'incorporen plans amb la xarxa arterial i la xarxa col·lectora prevista, i tampoc s'analitza si la nova definició viària suposa la modificació de la xarxa estructural del planejament vigent.

2. En relació amb la proposta de creació d'itineraris ciclistes en els polígons industrials actuals i, en particular, amb el polígon industrial Planes Altes, situat a 19 quilòmetres del nucli urbà de Vinaròs, es proposa una xarxa ciclista que discorre per tot el viari del polígon esmentat i l'encreuament de la CV-102 en dos punts (situats a menys de 250 m). S'observa que la xarxa ciclista proposada no connecta amb un itinerari que permeta la connexió amb els nuclis urbans pròxims (Sant Jordi i Ulldecona) i amb Vinaròs. Tampoc s'ha previst la connexió amb l'itinerari Eurovelo EV-08.

També indica l'informe del Servei de Planificació que en el PMUS no s'ha analitzat la repercussió que les mesures proposades tenen respecte a l'accés a centres de gran demanda de mobilitat com ara l'Hospital Comarcal de Vinaròs, els jutjats, l'estació d'autobusos, els instituts i els espais esportius.

Conclou l'Informe del Servei de Planificació que, pel que fa a les competències d'aquest servei (afecció a infraestructures de titularitat autonòmica i xarxa estructural viària), s'han de tindre en compte una sèrie de condicionants en la redacció del PMUS definitiu:

- Anàlisi de la incidència i viabilitat de la conversió en zona de vianants o adopció de limitacions a la circulació en el viari si aquestes mesures es realitzen abans que l'N-340a forme part del viari urbà i la reurbanització i adequació d'aquesta estiga realitzada.

- Justificar que la nova xarxa viària no incideix negativament en l'accés a l'Hospital Comarcal de Vinaròs, als jutjats i a l'estació d'autobusos, així com a qualsevol altre focus de demanda important de mobilitat.

- En l'estudi de la capacitat i funcionalitat de la xarxa viària principal s'hauran de considerar els desenvolupaments previstos en el planejament vigent.

- Els canvis en la xarxa estructural/primària viària del planejament vigent requeriran modificar la figura urbanística corresponent.

- Qualsevol actuació en les zones de servitud (domini públic i protecció) de les carreteres de titularitat autonòmica haurà de ser autoritzada pel Servei Territorial d'Obres Públiques de Castelló.

- Adequació dels encreuaments ciclistes previstos en la carretera CV-102 a les característiques de la carretera. Només es podrà establir un únic encreuament i a diferent nivell, o modificar els accessos viaris actuals al polígon industrial de manera que el carril bici pugui anar adossat a una zona de parada del trànsit viari, com seria una rotonda. Ha de connectar-se aquesta xarxa ciclista amb l'itinerari Eurovelo EV-08.

- Han d'incloure's en la xarxa de vies ciclistes les proposades en la Xarxa d'itineraris no motoritzats de la Comunitat Valenciana (XINM) i en l'itinerari Eurovelo EV-08.

Finalment s'informa:

1. Els pressupostos disponibles per la Subdirecció General de Mobilitat són els fixats anualment per a cada programa en els pressupostos de la Generalitat, per la qual cosa les inversions necessàries per al desenvolupament d'infraestructures previstes en el PMUS de Vinaròs no representen cap compromís de finançament a càrrec de la Subdirecció.

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

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

1. La definición y posterior ampliación a medio plazo, de la Red Estructural Motorizada que queda vinculada a la recepción por el Ayuntamiento de Vinaròs de la carretera urbana N-340a de titularidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para permitir su posterior transformación en bulevard. Se indica por el Servicio de Planificación que no se incorporan planos con la red arterial y red coleccionera prevista, tampoco se analiza si la nueva definición viaria supone la modificación de la red estructural del planeamiento vigente.

2. En relación con la propuesta de creación de itinerarios ciclistas en los polígonos industriales existentes y, en particular, con el polígono industrial Planes Altes, ubicado a 19 kilómetros del casco urbano de Vinaròs, se propone una red ciclista que discurre por todo el viario del mencionado polígono y el cruce de la CV-102 en dos puntos (ubicados a menos de 250m). Se observa que la red ciclista propuesta no conecta con un itinerario que permita la conexión con los núcleos urbanos cercanos (Sant Jordi y Ulldecona) y con Vinaròs. Tampoco se ha previsto la conexión con el itinerario Eurovelo EV-08.

También indica el informe del Servicio de Planificación que en el PMUS no se ha analizado la repercusión que las medidas propuestas tienen respecto al acceso a centros de gran demanda de movilidad como son el Hospital Comarcal de Vinaròs, Juzgados, Estación de Autobuses, Institutos y espacios deportivos.

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

- Análisis de la incidencia y viabilidad de la peatonalización o adopción de limitaciones a la circulación en el viario si estas medidas se realizan antes que la N-340a forme parte del viario urbano y su reurbanización y adecuación esté realizada.

- Justificación de que la nueva red viaria no incide negativamente en el acceso al Hospital Comarcal de Vinaròs, Juzgados y Estación de Autobuses, así como cualquier otro foco de gran demanda de movilidad.

- En el estudio de la capacidad y funcionalidad de la red viaria principal se deberán considerar los desarrollos previstos en el planeamiento vigente.

- Los cambios en la red estructural/primaria viaria del planeamiento vigente requerirán modificar la figura urbanística correspondiente.

- Cualquier actuación en las zonas de servidumbre (dominio público y protección) de las carreteras de titularidad autonómica tendrá que ser autorizada por el Servicio Territorial de Obras Públicas de Castellón.

- Adecuación de los cruces ciclistas previstos en la carretera CV-102 a las características de la carretera, solo se podrá establecer un único cruce y a distinto nivel, o modificar los accesos viarios actuales al polígono industrial de modo que el carril bici pueda ir adosado a una zona de parada del tráfico viario, como sería una rotonda. Debe conectarse esta malla ciclista con el itinerario Eurovelo EV-08.

- Deben incluirse en la red de vías ciclistas, las propuestas en la Red de Itinerarios No Motorizados de la Comunitat Valenciana (XINM) y Eurovelo EV-08.

Por último se informa:

1. Los presupuestos disponibles por la Subdirección General de Movilidad son los fijados para cada programa anualmente en los presupuestos de la Generalitat, por lo que las inversiones necesarias para el desarrollo de infraestructuras previstas en el PMUS de Vinaròs NO representan compromiso de financiación a cargo de la Subdirección.



2. El servei competent per a informar sobre el transport públic interurbà és el Servei de Gestió del Transport Públic, de la Subdirecció General de Transport, de la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat.

El Servei de Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera, de la Direcció General de Qualitat i Educació Ambiental, remet un informe, rebut el 13 de gener de 2020, que indica:

- El PMUS de Vinaròs ha de ser coherent amb l'Estratègia valenciana davant el canvi climàtic 2013-2020, aprovada pel Consell de la Generalitat el 22 de febrer de 2013, i la revisió d'aquesta (pendent d'aprovació).

- El municipi de Vinaròs disposa del Pla acústic municipal, que haurà d'analitzar mesures de regulació del trànsit que permeten reduir els nivells sonors en l'entorn de les principals vies de comunicació.

- El municipi de Vinaròs queda inclòs en el Pla de millora de la qualitat de l'aire de la zona ES1001 Cérvol – Els Ports (àrea costanera). S'informa que, pel que fa als registres dels paràmetres de qualitat de l'aire en els últims anys, no s'han registrat increments respecte dels valors normatius establits en el Reial decret 102/2001. No obstant això, el valor d'ozó és elevat en l'àmbit estatal i des de l'any 2010 fins al 2017 s'han registrat increments del valor objectiu d'ozó en l'estació de Torre d'en Doménec.

Segons el que s'ha indicat en l'informe esmentat del Servei de Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera, en relació amb les propostes realitzades pel PMUS de Vinaròs, cal deduir que hi ha una coherència amb els objectius de l'Estratègia valenciana davant el canvi climàtic 2013-2020 i amb el Pla de millora de la qualitat de l'aire de la zona ES1001.

El Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge, en l'informe del 18 de maig de 2020, posa de manifest que els objectius indicats en el DIE i en el PMUS coincideixen plenament amb les funcions de la infraestructura verda. Sobre aquest tema, indica que l'esborrany del PMUS de Vinaròs ha tingut en compte que en l'àmbit s'inclouen terrenys afectats pel PATIVEL, així com que actualment s'està tramitant el Programa de paisatge Vinaròs-Benicarló en relació amb la Via del Litoral proposada des del PATIVEL, document que es troba actualment en fase d'al·legacions, i que té el caràcter de «directrius recomanades».

En l'esborrany del PMUS s'inclou una anàlisi de la infraestructura verda en relació amb el PATIVEL, però no s'inclou l'anàlisi de la resta del terme. Amb tot això, és necessària la incorporació en el PMUS d'un capítol dedicat a la infraestructura verda de la totalitat del terme municipal amb el contingut que en aquest informe s'especifica.

D'altra banda, s'indica que, com indica l'article 17 del PATIVEL, els instruments de planejament urbanístic i territorial integraran en l'ordenació i gestió d'aquests la Via del Litoral; es poden proposar alternatives al traçat original i establir connexions amb altres eixos verds de característiques semblants, d'acord amb la directriu 137 de l'ET-CV. L'informe estableix que en el document del PMUS haurà de fer-se referència a les circumstàncies anteriors, incloent-hi com a condició la necessitat de redactar un programa de paisatge com a instrument necessari per a acompanyar els projectes per a l'execució d'actuacions en aquest àmbit. No obstant això, indica que, en aquest cas concret, l'ajuntament podrà optar per:

- Assumir el programa en tramitació com a propi, incloent-hi com a condició per al desenvolupament dels futurs projectes per a execució d'actuacions proposades des del PMUS en l'àmbit de la Via del Litoral el compliment de les directrius d'aquest.

- Incorporar com a condició per al desenvolupament dels futurs projectes per a execució d'actuacions proposades des del PMUS en l'àmbit de la Via del Litoral la necessitat de redactar un programa de paisatge, com estableix el PATIVEL.

Conclou l'informe amb la indicació que, segons s'ha observat, els traçats indicats coincideixen sensiblement amb els traçats proposats des del Programa de paisatge; així, queden alineades les propostes del PMUS amb les del programa.

L'informe rebut l'11 de novembre de 2019, del Servei d'Ordenació del Territori en matèria de risc d'inundació (PATRICOVA), posa de manifest que, segons la cartografia del Sistema Nacional de Cartografia de les Zones Inundables (SNCZI), gran part de l'àmbit objecte del Pla

2. El servicio competente para informar sobre el transporte público interurbano es el Servicio de Gestión del Transporte Público, de la Subdirección General de Transporte, de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad.

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

- El PMUS de Vinaròs ha de ser coherent amb l'Estratègia Valenciana frente al Cambio Climático 2013-2020, aprobada por el Consell de la Generalitat el 22 de febrero de 2013, y su revisión (pendiente de aprobación);

- El municipio de Vinaròs dispone de Plan Acústico Municipal que deberá analizar medidas de regulación del tráfico que permitan reducir los niveles sonoros en el entorno de las principales vías de comunicación.

- El municipio de Vinaròs queda incluido en el Plan de Mejora de la Calidad del aire de la zona ES1001 Cérvol-Els Ports (área costera). Se informa que, en relación a los registros de los parámetros de calidad del aire en los últimos años no se han registrado superaciones de los valores normativos establecidos en el Real decreto 102/2001. No obstante, el valor de ozono es elevado en el ámbito estatal y desde el año 2010 hasta el 2017 se han registrado superaciones del valor objetivo de ozono en la estación de Torre d'en Doménec.

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

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

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

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

- Asumir el Programa en tramitació com a propi, incluyendo como condición para el desarrollo de los futuros proyectos para ejecución de actuaciones propuestas desde el PMUS en el ámbito de la Via del Litoral el cumplimiento de sus directrices.

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

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

El informe, recibido el 11 de noviembre de 2019, del Servicio de Ordenación del Territorio, en materia de riesgo de inundación (PATRICOVA), pone de manifiesto que, según la cartografía del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI), gran parte del

de mobilitat es troba afectat per diferents períodes de retorn com ara 10, 50, 100 i 500 anys.

Des del punt de vista de la vulnerabilitat, les actuacions previstes en el Pla de mobilitat que puguen veure's afectades per la inundabilitat seran les que suposen la construcció de vies per a ciclistes i vianants, nous traçats de vies ciclistes, la millora del disseny urbà mitjançant la reordenació d'aquesta o els projectes de conversió de zones preferents per a vianants. Aquesta mena d'actuacions seran infraestructures a les quals s'ha d'aplicar l'article 21 de la normativa del PATRICOVA, que estableix que qualsevol element superficial que se situe en una zona inundable a una cota superior a 30 cm no ha de provocar un increment del risc d'inundació en els usos urbans actuals o planificats. En aquest sentit, les actuacions que suposen una modificació de la rasant actual del viari superior a 30 cm requeriran l'avaluació dels projectes i dels plans que les desenvolupen amb motiu de l'aprovació del Pla de mobilitat. Aquests projectes i plans seran informats pel departament autonòmic competent en matèria d'inundabilitat, prèviament a l'aprovació definitiva d'aquests.

L'informe del Servei d'Ordenació del Territori recull, entre altres, les consideracions següents:

- El Pla de mobilitat urbana sostenible de Vinaròs està afectat per risc d'inundació, no obstant això, hauran de ser concretades, en els projectes que el despleguen, les actuacions que comporten l'alteració de la rasant i les afeccions d'aquesta, així com, en el cas que siga procedent, les mesures que es prevegen per a reduir els efectes de la inundabilitat. Es considera que el PMUS serà compatible amb la normativa del PATRICOVA, sempre que incorpore en les actuacions que es projecten les condicions d'adequació de les infraestructures previstes en l'article 21.

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

- El criteri que, en matèria de risc d'inundació, ha de ser considerat en el Pla de mobilitat urbana sostenible afectat per perillositat d'inundació és que els projectes d'execució que se'n deriven hauran de complir les condicions establides en l'article 21 de la normativa del PATRICOVA.

Conclou l'informe del Servei d'Ordenació del Territori que el PMUS de Vinaròs es troba afectat per perillositat d'inundació i és compatible, tenint en compte les consideracions exposades de l'informe, amb les determinacions normatives del Pla d'acció territorial de caràcter sectorial sobre prevenció del risc d'inundabilitat a la Comunitat Valenciana (PATRICOVA).

El 13 de gener de 2020, es rep l'informe de la Secció Forestal de la Direcció Territorial de Castelló de la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica. En aquest informe es recullen les vies pecuàries presents en el terme de Vinaròs i les consideracions jurídiques derivades de la Llei 3/2014, de vies pecuàries de la Generalitat Valenciana.

En matèria de vies pecuàries, l'informe destaca que l'esborrany del PMUS de Vinaròs no fa referència ni es representen gràficament les vies pecuàries del terme. S'ha d'assegurar el manteniment de la integritat superficial, la idoneïtat dels itineraris i la continuïtat dels traçats, així com preservar-se el trànsit ramader i els altres usos compatibles i complementaris, d'acord amb la Llei 3/2004, d'11 de juliol, de la Generalitat, de vies pecuàries de la Comunitat Valenciana.

En matèria forestal s'indica que no es localitzen forests administrades per la Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient, Emergència Climàtica i Transició Ecològica.

Valoració.

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

1. Col·laboren per a desenvolupar un ús més racional de l'espai públic i de les necessitats socials i econòmiques del municipi.
2. Propicien el canvi modal cap a formes de transport més sostenible: el desplaçament a peu i amb bicicleta, amb la reducció consegüent del consum energètic.
3. Desincentiva l'ús del vehicle privat en favor del públic i/o col·lectiu.

ámbito objeto del Plan de Movilidad se encuentra afectado por diferentes periodos de retorno como son 10, 50, 100 y 500 años.

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

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

- El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vinaròs està afectado por peligrosidad de inundación, no obstante, habrán de ser concretadas, en los proyectos que aquel desarrolle, las actuaciones que comporten la alteración de la rasante y sus afecciones, así como, en el caso que proceda, las medidas que se prevean para reducir los efectos de la inundabilidad. Se considera que el PMUS será compatible con la Normativa del PATRICOVA, siempre que incorpore en las actuaciones que se proyecten las condiciones de adecuación de las infraestructuras previstas en el artículo 21.

- Las actuaciones previstas en el PMUS, si se ejecutan de manera que sean compatibles con la Infraestructura Verde y de reducido impacto, no se prevé que generen un incremento significativo del riesgo de inundación.

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

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

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

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

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

Valoración

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

1. Colaboran a un mejor uso racional del espacio público y de las necesidades sociales y económicas del municipio.
2. Propician el cambio modal hacia los modos de transporte más sostenible: el desplazamiento a pie y en bicicleta, con la consiguiente reducción de consumo energético.
3. Desincentiva el uso del vehículo privado en favor del público y/o colectivo.

4. Afavoreix, a llarg termini, la reducció dels impactes associats a les formes motoritzades: emissions contaminants, gasos d'efecte d'hivernacle i emissions acústiques.

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

El DIE i l'esborrany del PMUS han considerat la infraestructura verda del municipi. Cal indicar la zona humida de la desembocadura del riu Sénia, al nord del terme, la microreserva de flora del barranc d'Aiguadoliva i el paratge natural de la serra del Puig. No és previsible que les propostes previstes en l'esborrany del PMUS puguen suposar cap afecció negativa significativa a aquests espais protegits, perquè aquestes se centren en actuacions en l'àmbit urbà o en sòls urbanitzables. Les propostes relatives a la recuperació de rutes per a ciclistes i vianants transversals a la costa o de rutes en entorns rurals es limiten a les actuacions de senyalització. Cal destacar, tanmateix, l'execució del carril bici en la ruta del riu Cérvol (carrils lúdics, proposta MA01.2), si bé es tracta d'un àmbit urbà o urbanitzable. No obstant això, aquestes actuacions, quan afecten espais protegits i/o vies pecuàries o es troben en la zona de policia de llits (100 m), hauran de comptar amb l'aprovació i autorització del departament de l'administració competent.

En aquest sentit, cal indicar que les actuacions d'execució d'itineraris ciclistes o per a vianants en vies actuals no pressuposa cap afecció ambiental negativa significativa, encara que es desenvolupen fora de l'àmbit urbà o urbanitzable. No obstant això, i atès que el nivell de concreció de les actuacions proposades no ho permet, si els itineraris requereixen actuacions d'ampliació o recorreguts de nova creació, hauran de ser objecte d'avaluació ambiental del projecte si queden dins dels supòsits previstos en la legislació d'avaluació ambiental vigent (Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, Llei 2/1989, d'impacte ambiental de la Comunitat Valenciana, i Decret 162/1990, de desplegament de la Llei 2/1989).

Com que el PMUS proposa la determinació de l'itinerari de la Via del Litoral quan passa pel terme d'aquest, haurà d'atendre les consideracions realitzades pel Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge en l'informe del 18.05.2020, amb la incorporació d'un programa de paisatge o assumir el que està tramitant aquest servei per a l'àmbit del municipi.

Quant a la creació de la bossa d'aparcament al costat del parc ecoturístic del riu Sénia, com que no es determina en l'esborrany del PMUS la ubicació concreta sinó que es relega al consens d'aquesta actuació amb el departament de l'administració autonòmica competent en matèria del Pla d'acció territorial de la infraestructura verda del litoral de la Comunitat Valenciana (PATIVEL), aprovat pel Decret 58/2018, de 4 de maig, del Consell, no és possible l'avaluació ambiental d'aquesta actuació. Queda sotmesa a avaluació ambiental, si és el cas, quan es realitze l'instrument de desenvolupament de les actuacions del PATIVEL.

La resta de propostes es localitzen sobre entorns urbans i/o urbanitzables, per la qual cosa no es preveu una afecció ambiental negativa. No obstant això, atès que algunes propostes incideixen en instal·lacions i/o serveis prestats per administracions diferents de la local, haurà de consensuar-se les actuacions que cal realitzar. És el cas de les actuacions amb incidència en l'estació del ferrocarril (línia València-Barcelona), els accessos al port de Vinaròs i, de manera especial, les actuacions sobre l'N-340a.

El PMUS proposa, per al seguiment del PMUS, la definició d'un sistema d'indicadors de mobilitat (de demanda i d'oferta), detallats per línies d'actuació.

Tanmateix, cal fer les consideracions següents:

1. S'ha de concretar el valor inicial dels indicadors i quantificar l'objectiu que es vol aconseguir.

2. Es troben a faltar indicadors de caràcter més ambiental, entre els quals cal incloure:

◦ Els que permeten calcular la petjada de carboni de la mobilitat al municipi de Vinaròs (sobre la base de les emissions de CO₂), i que requereix l'adopció d'una determinada metodologia de càlcul de la petjada de carboni en la mobilitat urbana de Vinaròs i la periodicitat amb què s'han de calcular els indicadors.

◦ Indicadors de seguiment de l'evolució d'emissions de contaminants atmosfèrics (entre altres, diòxid de nitrogen NO₂, compostos orgànics volàtils COV, monòxid de carboni CO, diòxid de sofre SO₂ i material particulat PM).

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

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

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

En ese sentido, cabe indicar que las actuaciones de ejecución de itinerarios ciclistas o peatonales en vías existentes no presupone afecção ambiental significativa negativa aún cuando se desarrollen fuera de ámbito urbano o urbanizable. No obstante, y dado que el nivel de concreción de las actuaciones propuestas no lo permiten, si aquellos itinerarios requirieran realizar actuaciones de ampliación o recorridos de nueva creación, deberán ser objeto de evaluación ambiental de proyecto si quedan dentro de los supuestos previstos en la vigente legislación de evaluación ambiental (Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, Ley 2/1989 de Impacto Ambiental de la Comunitat Valenciana y Decreto 162/90 de desarrollo de la Ley 2/89)

Puesto que el PMUS propone la definición y determina el itinerario de la Vía Litoral al paso por su término, deberá atender las consideraciones realizadas por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje en su informe de 18.05.2020, incorporando el programa de paisaje o asumiendo el que está tramitando dicho Servicio para el ámbito del municipio.

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

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

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

Cabe, no obstante, las siguientes consideraciones:

1. Se debe concretar el valor inicial de los indicadores y cuantificar el objetivo a alcanzar.

2. Se echa en falta indicadores de carácter más ambiental, entre los que cabría incluir

◦ Aquellos que permitieran calcular la huella de carbono de la movilidad en el municipio de Vinaròs (en base a las emisiones CO₂), aspecto este que requeriría la adopción de una determinada metodología de cálculo de la huella de carbono en la movilidad urbana de Vinaròs y periodicidad en la que calcular los indicadores.

◦ Indicadores de seguimiento de la evolución de emisiones de contaminantes atmosféricos (entre otros dióxido de nitrógeno NO₂, compuestos orgánicos volátiles COV, monóxido de carbono CO, dióxido de azufre SO₂, material particulado PM).



◦ Nivell sonor de recepció extern (dB) que produeix el trànsit en les localitzacions municipals que siguen representatives del model de mobilitat proposat.

◦ L'eficiència energètica en el model de mobilitat, amb l'ús d'indicadors que permeten conèixer el consum energètic total que deriva de la mobilitat motoritzada i amb la distinció entre el consum d'energia del vehicle privat i el del transport públic.

3. Especificar les metodologies de càlcul proposades per a l'avaluació dels indicadors ambientals.

G) Consideracions jurídiques

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

La Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, estableix en l'article 6 quins plans i programes, així com les modificacions d'aquests, estan sotmesos a avaluació ambiental estratègica de conformitat amb els procediments establerts en la legislació d'avaluació ambiental. En concordància amb això, l'article 46 de la LOTUP especifica els plans i programes que seran objecte de l'avaluació ambiental i territorial estratègica. En aquest context, l'avaluació ambiental estratègica és aplicable als plans de mobilitat.

H) Proposta d'acord

Analitzada la proposta del Pla de mobilitat urbana sostenible de Vinaròs, cal considerar que aquesta actuació queda emmarcada en l'article 46.3 de la LOTUP per considerar que es tracta d'una modificació menor del planejament.

Per això, segons estableix l'article 51.2.b de la LOTUP i d'acord amb els criteris de l'annex VIII d'aquesta llei, s'ha de considerar que la proposta del Pla de mobilitat urbana sostenible de Vinaròs no té incidència negativa significativa en el model territorial del municipi de Vinaròs, no afecta els espais protegits de la XN2000 ni els forestals, les propostes se circumscriuen al sòl urbà i urbanitzable i, d'acord amb les consultes realitzades, es pot concloure que el procediment d'avaluació ambiental simplificada és suficient per a determinar que la proposta del Pla de mobilitat urbana sostenible de Vinaròs no presentarà efectes negatius significatius sobre el medi ambient.

D'acord amb el que s'ha exposat, es resol:

Emitre l'Informe ambiental i territorial estratègic FAVORABLE en el procediment simplificat d'avaluació ambiental i territorial estratègica del Pla de mobilitat urbana sostenible de Vinaròs, d'acord amb els criteris de l'annex VIII de la LOTUP, per no tindre efectes negatius significatius sobre el medi ambient, de manera que correspon continuar la tramitació del programa conforme a la normativa sectorial d'aquest, i amb el compliment de les determinacions següents:

1. El PMUS atindrà les consideracions realitzades en els dos informes del Servei de Mobilitat Urbana (de 12.11.2019, el primer, i de 05.06.2020, el segon), amb una programació temporal d'acord amb la disponibilitat pressupostària. El PMUS es remetrà al Servei de Mobilitat Urbana de la Subdirecció General de Mobilitat, com a òrgan competent en matèria de mobilitat de la Generalitat, per a l'emissió de l'informe previ a l'aprovació definitiva del pla per l'ajuntament amb la incorporació, si és procedent, de les determinacions que s'hi indiquen.

2. El PMUS haurà d'atendre les consideracions realitzades per l'informe del Servei de Planificació de la Subdirecció General de Mobilitat del 20.05.2020, i completar-se amb les anàlisis i justificacions que s'hi indiquen.

3. S'atendran els requeriments recollits en l'informe del Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge del 18.05.2020 i s'incorporarà:

1. Un capítol dedicat a la infraestructura verda amb el contingut que s'indica en aquest informe.

◦ Nivel sonoro de recepción externo (dB) producido por el tráfico en diferentes localizaciones municipales que sean representativas del modelo de movilidad propuesto.

◦ La eficiencia energética en el modelo de movilidad, haciendo uso de indicadores que permitan conocer el consumo energético total derivado de la movilidad motorizada y distinguiendo entre consumo de energía por vehículo privado o por transporte público.

3. Especificar las metodologías de cálculo propuestas para la evaluación de los indicadores ambientales.

G) Consideraciones jurídicas

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

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, establece en el artículo 6 qué planes y programas, así como sus modificaciones, están sometidos a evaluación ambiental estratègica de conformidad con los procedimientos establecidos en la legislación de evaluación ambiental. En concordancia, el artículo 46 de la LOTUP especifica los planes y programas que serán objeto de la evaluación ambiental y territorial estratègica. En este contexto, la evaluación ambiental estratègica es de aplicación a los planes de movilidad.

H) Propuesta de acuerdo

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

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

De acuerdo con lo expuesto, se resuelve:

Emitir Informe Ambiental y Territorial Estratégico FAVORABLE en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratègica del «Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vinaròs», de acuerdo con los criterios del anexo VIII de la LOTUP, por no tener efectos significativos negativos sobre el medio ambiente, correspondiendo continuar la tramitación del programa conforme a su normativa sectorial, con el cumplimiento de las siguientes determinaciones:

1. El PMUS atenderá las consideraciones realizadas pro el Servicio de Movilidad Urbana, en sus dos informes (de fecha 12.11.2019, el primero; y de 05.06.2020, el segundo), con una programación temporal acorde con la disponibilidad presupuestaria. El PMUS se remitirá al Servicio de Movilidad Urbana de la Subdirección General de Movilidad, como órgano competente en materia de movilidad de la Generalitat, para la emisión del informe previo a la aprobación definitiva del plan por el Ayuntamiento, incorporando, en su caso, las determinaciones que el mismo se indiquen.

2. El PMUS deberá atender las consideraciones realizadas por el informe del Servicio de Planificación de la Subdirección General de Movilidad de fecha 20.05.2020, completándose el PMUS con los análisis y justificaciones allí indicados.

3. Se atenderán los requerimientos recogidos en el informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de fecha 18.05.2020, incorporando

1. Un capítulo dedicado a la Infraestructura Verde con el contenido que se indica en dicho informe.

2. Referència a la normativa del PATIVEL en relació amb la Via del Litoral, i incloure en la redacció del PMUS, com a condició, la necessitat de redactar un programa de paisatge com a instrument necessari que ha d'acompanyar els projectes per a l'execució d'actuacions en l'àmbit de la Via del Litoral o, si és el cas, assumir com a propi el Programa de paisatge Vinaròs-Benicarló en relació a la Via del Litoral proposada des del PATIVEL que està tramitant el Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge.

4. Els projectes que desenvolupen les actuacions del PMUS que estiguen situats en els àmbits afectats pel risc d'inundabilitat i que puguen suposar una alteració morfològica de la rasant en més de 30 centímetres, hauran de requerir un informe del Servei d'Ordenació del Territori competent en matèria d'inundabilitat, ateses les consideracions realitzades en l'informe rebut el 13.11.2019.

5. El PMUS recollirà i representarà gràficament les vies pecuàries en el terme municipal ateses les consideracions realitzades per la Secció Forestal de la Direcció Territorial de Castelló en l'informe rebut el 12.12.2019.

6. La redacció definitiva del PMUS de Vinaròs concretarà els aspectes següents:

1. Incorporar indicadors per al seguiment mediambiental del PMUS. En particular, incorporar la metodologia de càlcul de la petjada de carboni derivada del model de mobilitat proposat i els indicadors de seguiment de caràcter mediambiental que s'estimen adequats; en concret, emissions de CO₂ equivalent, emissions contaminants i consum d'energia (TEP).

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

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

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

Òrgan competent

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

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

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

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

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

València, 05 de agost de 2020.— El secretari de la Comissió d'Avaluació Ambiental: José del Valle Arocas».

València, 13 de juliol de 2023.— El director general de Medi Natural i d'Avaluació Ambiental: Julio Ramón Gómez Vivo.

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

4. Los proyectos que desarrollen las actuaciones del PMUS, y que estén situados en ámbitos afectados por el riesgo de inundabilidad, que puedan suponer un alteración morfológica de la rasante en más de 30 centímetros, deberá requerir de informe del Servicio de Ordenación del Territorio competente en materia de inundabilidad, atendiendo a las consideraciones realizadas en su informe recibido en fecha 13.11.2019.

5. El PMUS recogerá y grafiará las vías pecuarias en el término municipal atendiendo a las consideraciones realizadas por la Sección Forestal de la Dirección Territorial de Castellón en su informe recibido en fecha 12.12.2019.

6. La redacción definitiva del PMUS de Vinaròs concretará los siguientes aspectos:

1. Incorporar indicadores para el seguimiento medioambiental del PMUS. En particular, incorporar metodología y cálculo de la huella de carbono derivada del modelo de movilidad propuesto y los indicadores de seguimiento de carácter medioambiental que se estimen adecuados, en concreto, emisiones CO₂ equivalente, emisiones contaminantes y consumo de energía (Tep).

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

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

Según establece el artículo 51.7 de la LOTUP, el Informe Ambiental y Territorial Estratégico perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* no se hubiera procedido a la aprobación del «Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vinaròs» en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación. En tal caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica simplificada de la propuesta.

Órgano competente

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

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

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

Lo que le notifico para su conocimiento y efectos oportunos.

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

València, 05 de agosto de 2020.— El secretario de la Comisión de Evaluación Ambiental: José del Valle Arocas».

València, 13 de julio de 2023.— El director general de Medio Natural y de Evaluación Ambiental: Julio Ramón Gómez Vivo.