



**GENERALITAT
VALENCIANA**

NOTIFICACIÓ/COMUNICACIÓ - ACTE ADMINISTRATIU
NOTIFICACIÓN/COMUNICACIÓN
- ACTO ADMINISTRATIVO

GVA-
MEDIOAMBIENTE_PR-1525197
Cod. Verificació / Cód. Verificación:
DITZ8YVR:UH4ANV69:G8F6RIDT

A NOTIFICACIÓ/COMUNICACIÓ / NOTIFICACIÓN/COMUNICACIÓN

Se li notifica/comunica mitjançant el present document i adjunts la resolució o actuació administrativa dictada d'acord amb les dades aportades a continuació.

Se le notifica/comunica mediante el presente documento y adjuntos la resolución o actuación administrativa dictada de acuerdo con los datos aportados a continuación.

B DADES DEL INTERESAT / DATOS DEL INTERESADO

NIF / NIF: **P4621600H** Nom / Nombre: **Riba-roja de Túria**

C DADES DEL PROCEDIMENT ASOCIAT / DATOS DEL PROCEDIMIENTO ASOCIADO

Procediment / Procedimiento: **MEDIOAMBIENTE_PR: Solicitud de Evaluación Ambiental**

Identificador de la sol·licitud / Identificador de la solicitud: **GVA-MEDIOAMBIENTE_PR-1525197**

Data de la sol·licitud / Fecha de la solicitud: **23/09/2020**

Número de Registre / Número de Registro: **1554**

Data de Registre / Fecha de Registro: **26/06/2020**

Codi de verificació del acusament / Código de verificación del acuse: **GKHGPCAE:ZKSX7GER:3SBF58N9**

D OBSERVACIONS / OBSERVACIONES

Se le comunica el Acuerdo de la Comisión de Evaluación Ambiental del Expdte. 060/2020-EAE del PMUS

València, 9 de novembre de 2021

INFORME AMBIENTAL I TERRITORIAL ESTRATÈGIC

Objecte:	Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria
Tràmit:	Avaluació Ambiental Estratègica del Pla
Promotor:	Ajuntament de Riba-roja de Túria
Autoritat substantiva:	Ajuntament de Riba-roja de Túria
Ubicació:	Riba-roja de Túria (València)
Nº Expedient:	060/2020-EAE

La Comissió d'Avaluació Ambiental, en sessió celebrada el 28 d'octubre de 2021, va adoptar el següent:

ACORD:

Vista la proposta d'Informe Estratègic Ambiental i Territorial del PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE RIBA-ROJA DE TÚRIA, en els termes següents:

A. FONAMENTS PER ELS QUALS ES SOTMET EL PLA A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA

L'Avaluació Ambiental Estratègica és l'instrument de prevenció, establert en la Directiva 2001/42/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de juny, per a la integració dels aspectes ambientals en la presa de decisions de plans i programes públics. Aquesta Directiva s'incorpora a la legislació nacional espanyola mitjançant el Decret Legislatiu 1/2021 de 18 de juny del Consell d'aprovació del Text Refós de la Llei d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge de la Comunitat Valenciana (TRLOTUP).

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

D'acord amb el que estableix l'article 46.3 de la TRLOTUP, l'òrgan ambiental determinarà si un pla o programa ha d'estar sotmès a una avaluació ambiental i territorial estratègica simplificada o ordinària, en els casos previstos en el mateix i tenint en compte els criteris establerts en l'Annex VIII del Decret Legislatiu, tot això després de consultar a les administracions públiques afectades i d'acord amb les fases de tramitació previstes en l'article 50.

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

B. DOCUMENT INICIAL ESTRATÈGIC

B.1. Documentació Aportada

En data 23 de setembre de 2020 es va rebre, en el Servei d'Avaluació Ambiental Estratègica, la sol·licitud de l'ajuntament de Riba-roja de Túria per tal d'iniciar el procés d'avaluació ambiental i territorial estratègica del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Riba-roja de Túria, acompanyat del seu corresponent Document Inicial Estratègic (DIE).

La documentació aportada és conforme amb el que estableix l'article 52 del Decret Legislatiu 1/2021 de 18 de juny del Consell d'aprovació del Text Refós de la Llei d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge de la Comunitat Valenciana (TRLOTUP).

La documentació queda constituïda pels següents documents:

1. Esborrany del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible
2. Document Inicial Estratègic (DIE)

La Subdirecció General d'Avaluació Ambiental comunica l'apertura de l'expedient (Exp. 060/2020-EAE) el 6 de novembre de 2020, i es requereix a l'hora afegir part de la documentació pendent (Part II. Pla d'Acció), la qual es va remetre per l'ajuntament el 23 de novembre de 2020.

B.2. Informació Territorial

El municipi de Riba-roja de Túria es troba a la comarca de Camp de Túria, ubicada, segons l'ETCV, a la segona corona metropolitana de València. Ocupa una superfície total de 57,49 km² i 22.761 habitants (INE, 2020) a una altitud d'entre 100 i 250 m.s.n.m.

El terme municipal està travessat pel curs del riu Túria, fet que origina una xarxa irregular de carrers, condicionada pel traçat del riu. El casc urbà està travessat per dos barrancs: les Monges i els Moros, que, juntament amb l'antiga línia de ferrocarril, divideixen el nucli urbà en sis barris. A més, existeixen diverses urbanitzacions, 7 al nord del riu i altres 5 en el marge sud, mentre que compta amb 6,5 milions de m² de polígons industrials, repartits en 8 unitats, que alberguen més de 150 empreses; un dels polígons es troba a l'est dels casc urbà, mentre que la resta estan situats al sud del municipi junt a les autopistes A-7 i A-3.

Limita al nord amb Benaguasil, La Pobla de Vallbona i L'Elia, al sud amb Loriguilla, Cheste, Chiva i Quart de Poblet, a l'est amb Paterna i Manises i a l'oest amb Vilamarxant i es troba a uns 20 km de la ciutat de València.

El municipi està travessat per l'autovia de l'Est (A-3) i l'autovia A-7 al sud. El casc urbà està comunicat amb Vilamarxant i Manises per la carretera autonòmica CV-370, mentre la CV-374 l'uneix cap al sud amb Loriguilla i la CV-372 cap al nord, amb La Pobla de Vallbona. La CV-336 comunica la població amb L'Elia i San Antonio de Benagéber.

Pel que fa al transport públic, la línia 9 de Metrovalencia comunica amb la ciutat de València i compta amb 3 parades al municipi i està complementada amb un servei d'autobusos que connecta les pedanies amb la població i l'estació de Metrovalencia.

L'àmbit d'aplicació del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible es desenvolupa en tot el municipi de Ribarroja de Túria, incloent zona urbana, urbanitzacions, disseminats, polígons industrials i àrees logístiques.

B.3. Planificació Vigent

Segons indica el PMUS, Ribarroja de Túria disposa des de 1996 d'un Pla General d'Ordenació Urbana (PGOU) aprovat per la Comissió Territorial d'Urbanisme de València i tramitat d'acord amb el Reial Decret Legislatiu 1/1992, de 26 de juny, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de Règim Territorial i Urbanisme, amb la següent classificació:

- **Sòl Urbà (SU).** Consolidat per l'edifici o dotat de serveis urbans bàsics, carreteres i aparcaments, zones verdes, dotacions, etc.
- **Sòl Urbanitzable.** Inclou les àrees que el Pla pretén donar suport a l'urbanisme.
 - **Sòl Urbanitzable Programat (SUP).** El Pla dicta l'evolució dels Plans parcials i el seu ús.
 - **Sòl Urbanitzable en Execució de Planejament (SUEP).** Està constituïda per aquells sòls que estan en execució.
 - **Sòl urbanitzable No Programat (SUNP).** Estableix les característiques que han de complir les actuacions urbanístiques perquè es pugui urbanitzar.
- **Sòl No urbanitzable (SNU).** Es compon d'aquelles zones destinades al medi rural. La normativa s'aplica d'acord amb la Llei 4/1992 de la Generalitat Valenciana i no es pot modificar durant el Pla vigent.

El 9,68% de la superfície és Sòl Urbà Consolidat, dels quals, el 7,17% és d'ús residencial i el 2,21% restant industrial. Del Sòl Urbanitzable (9,53%), la major part està en execució del seu pla, el 2,24% residencial i el 3,64% industrial. El 79% del municipi no és urbanitzable, amb 5.012 hectàrees.

A banda, s'han identificat els següents instruments i documents de planificació que han sigut aprovats i que tenen un caràcter transversal:

- Pla Estratègic Participat de Ribarroja de Túria (2017-2025).
- Pla Director del Parc del Barranc dels Moros.
- Estratègia de Desenvolupament Urbà Sostenible i Integrat (EDUSI) de Ribarroja de Túria.
- Agenda 21 Local de Ribarroja de Túria.

Relacionat amb el PMUS s'han avaluat diferents figures de planificació tant a nivell supramunicipal com de desenvolupament del Pla General, que estan relacionades amb la mobilitat i han de ser considerades en el present procediment ambiental:

- Pla de Mobilitat Metropolitana de València (PMoMe)

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

Tot i que ni el DIE ni el PMUS fan referència directa a aquest Pla, cal indicar que Riba-roja de Túria està inclòs pel PMoMe al Corredor Horta Noroest. El PMoMe planteja uns objectius que en el seu conjunt, es veuen reflectits al PMUS.

- Pla d'Acció Territorial d'Infraestructura Verda i Paisatge de la Comunitat Valenciana
Aquest Pla es centra en la protecció i posada en valor del paisatge amb un desenvolupament urbà i socioeconòmic sostenible de l'àmbit d'actuació. Per la seua banda, un dels objectius del PMUS és fer de Riba-roja de Túria un municipi més sostenible, integrant rutes paisatgístiques per als vianants i ciclistes que conviden al desenvolupament d'activitats i desplaçaments per a l'oci, l'esport i el benestar i integrar la infraestructura verda comarcal al sistema d'espais públics i parcs del municipi amb el compromís de conservar i millorar el patrimoni natural que constitueix una part integral bàsica de Riba-roja de Túria i que ofereix un servei no només mediambiental, sinó també social.
- Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV)
L'Objectiu 19 del ETCV busca satisfer les demandes de mobilitat al territori d'una manera eficient i inclusiva, consolidant un esquema de mobilitat basat en el transport públic, l'aplicació del Protocol de Kyoto en matèria de reducció de gasos d'efecte hivernacle o la promoció dels desplaçaments a peu i en bicicleta, són alguns dels objectius compartits pel ETCV amb el PMUS de Riba-roja de Túria.
- Estratègia Valenciana davant el Canvi Climàtic (EVCC)
El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria està estretament relacionat amb l'EVCC, ja que totes les estratègies del PMUS estan encaminades al desplaçament modal del vehicle privat a altres modalitats de desplaçament més sostenibles, la qual cosa implica una reducció significativa dels gasos d'efecte hivernacle.
- Agenda 2030 Comunitat Valenciana
La manera d'aconseguir ciutats més igualitàries i transformar la manera en què ens movem es proposa en el PMUS de Riba-roja de Túria per mitjà de la cohesió territorial i social dels diferents barris que conformen el municipi a través d'una xarxa d'itineraris per als vianants accessibles i segurs que permeten a tots els usuaris disposar de dotacions i equipaments comercials, espais d'oci, centres de treball i cures del municipi, amb la disminució, des del context de mobilitat, el risc d'exclusió social, la segregació urbana i la degradació ambiental del municipi.

Altres plans d'àmbit supramunicipal que poden incidir en el PMUS son:

- Estratègia d'Especialització Intel·ligent en Recerca i Innovació (RIS3CV)

- Programa Operatiu del Fons Europeu de Desenvolupament Regional de la Comunitat Valenciana 2014-2020.
- Programa Estratègic per a la Millora de la Mobilitat, Infraestructures i Transport (UNEIX), actualment en desenvolupament.
- Pla d'Acció Territorial Metropolitana de València (PATEVAL).
- Pla d'Acció Territorial per a la Planificació i Dinamització de l'Horta de València (PATH).
- Pla Estratègic de Desenvolupament Industrial (Riba-roja de Túria, Xest i Loriguilla).
- Pla Director Turístic Territorial del Parc Natural del Túria.
- Pla de Gestió de Recursos Naturals (PORN) del Parc Natural del Túria.

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

B.4. Objecte de la proposta del PMUS

Diagnòstic previ

Riba-roja de Túria ha experimentat una profunda transformació en les últimes dècades, a causa de l'ampliació de l'Àrea Metropolitana de València, que va generar un augment de les urbanitzacions de segona residència, provocant desplaçaments poblacionals entre les localitats de la primera i segona corona metropolitana; a això se li va sumar, per la ubicació estratègica del municipi i les infraestructures viàries, el desenvolupament i consolidació del Parc Logístic de València i altres polígons industrials.

Els desplaçaments a les diferents escoles i altres equipaments educatius i culturals generen gran part del tràfic municipal.

Pel que fa a la qualitat de l'aire, s'han fet servir dades de les estacions de mesurament més properes, que són Vilamarxant i Quart de Poblet. Cap dels valors de nivells de contaminants indicats ha superat el límit d'alerta.

Quant a la **contaminació acústica**, s'apunta l'elevat trànsit de la carretera Manises-Riba-roja-Vilamarxant i de la xarxa viària municipal, que provoquen molèsties acústiques en les zones més pròximes als nuclis habitats. Riba-roja de Túria no disposa de Pla Acústic Municipal, però sí una estació de mesurament acústic al costat de l'auditori municipal en la qual es registra excés del nivells de soroll nocturn.

Actualment, **el consum energètic** associat a la mobilitat es basa en vehicles amb motors de combustió d'energia fòssil (més del 90% del total de vehicles). La flota de Riba-roja ha anat augmentant en els últims anys, la qual cosa significa que el model actual genera un increment de les emissions.

Els principals problemes i reptes detectats al municipi són:

- Alta dependència del vehicle privat per a desplaçaments diaris a centres de treball i estudi.
- Transició tecnològica i elèctrica dèbil de la flota municipal de vehicles.
- Fortes intensitats de trànsit pesat.
- Ús dèbil del transport públic i de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià.
- Reduïda intermodalitat i relació del cotxe privat amb altres modes de transport per a la realització de viatges, interns i externs.
- Regulació i gestió viària adaptada a les necessitats dels polígons industrials.

Objectius del PMUS

L'objectiu del PMUS de Riba-roja de Túria és definir les bases perquè el municipi satisfaga les necessitats de mobilitat dels seus habitants reduint l'impacte sobre el medi ambient i el consum energètic, fomentant el passeig o la bicicleta per als desplaçaments interns, i fomentant l'ús del transport públic urbà i interurbà.

Han definit els següents objectius a assolir en els propers 10 anys:

- Regulació i control d'accessos i aparcaments en nuclis urbans.
- Desenvolupament i millora de l'oferta dels diferents modes de transport públic.
- Desenvolupament de mesures per a la integració institucional, tarifària i física dels diferents sistemes de transport públic i la seva intermodalitat.
- Promoció d'aparcament dissuasió en estacions o parades als afores de les ciutats o a l'àrea metropolitana.
- Ordenació i explotació de la xarxa viària principal en relació amb els diferents modes de transport.
- Foment de la mobilitat a peu i en bicicleta, mitjançant la construcció i/o reserva d'espais i l'eliminació de barreres arquitectòniques per a vianants i bicicletes, en un entorn adequat, segur i agradable per als usuaris.
- Regulació de la càrrega, descàrrega i distribució de mercaderies a la ciutat.
- Gestió de la mobilitat en àrees industrials i logístiques.

B.5. Estudi d'alternatives

Alternativa 0: Situació actual, sense planificació de la mobilitat sostenible. En aquest cas, es mantindrà la tendència a l'alça en l'ús del vehicle privat, la qual cosa suposa una alta dependència de les fonts d'energia no renovables, que generen altes emissions de CO₂, que contribueixen significativament a l'escalfament global.

Alternativa 1: Preparació del PMUS. Després de la posada en marxa del PMUS de Riba-roja de Túria, es coneixeran els problemes específics en matèria de mobilitat urbana, podent definir un pla d'acció per a ajudar en la resolució dels problemes i necessitats identificades i la consecució dels

objectius del PMUS, d'acord amb les polítiques generals de mobilitat i sostenibilitat autonòmica i nacional, i adaptat a la realitat municipal i local.

B.6. Propostes del PMUS

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria s'estructura en 6 fases:

1. **Fase I:** Organització i arrancada del procés.
2. **Fase II:** Prediagnòstic i objectius generals.
3. **Fase III:** Anàlisi i Diagnòstic.
4. **Fase IV:** Elaboració del Pla.
5. **Fase V:** Posada en marxa i Informació Pública.
6. **Fase VI:** Seguiment, avaluació i mesures correctores.

El PMUS busca aconseguir un sistema de mobilitat que permeta a la ciutadania avançar de manera sostenible, eficient, segura i inclusiva, prenent com a referència la "Guia Pràctica per al Desenvolupament i Implementació de Plans de Mobilitat Urbana Sostenible" i el Pla Estratègic Participat Riba-roja de Túria (2017-2025) que estableix com a objectius principals els següents:

Àmbit	Codi	Objectius
Mobilitat de vianants	01	Prioritzar la mobilitat dels vianants
	02	Promoure la mobilitat segura de la ciutadania i especialment de les dones
	03	Resoldre problemes d'accessibilitat
	04	Millorar la connexió amb urbanitzacions i polígons industrials a través de vies ciclopeatonals
	05	Promoure la mobilitat sostenible als llocs de treball i d'estudi
Mobilitat ciclista	06	Ampliació de la xarxa ciclista, especialment en la zona industrial
	07	Fomentar l'ús de la bicicleta
Transport públic	08	Promoure la intermodalitat.
	09	Millorar el servei de transport públic
	10	Millorar les infraestructures de transport públic
Vehicle privat	11	Reduir la congestió de les carreteres
	12	Promoure l'ús d'aparcaments dissuasius
	13	Reduir la velocitat del vehicle privat en espais urbans
	14	Millorar la seguretat viària
	15	Incentivar la mobilitat eco-o zero emissions
Espai públic	16	Programa de regulació d'accés i control d'aparcaments al centre
	17	Regulació de la càrrega, descàrrega i distribució de mercaderies a la ciutat
	18	Recuperar part de l'espai urbà utilitzat pel vehicle privat
	19	Millorar la qualitat de l'espai públic
Qualitat ambiental	20	Reduir les emissions d'aire
	21	Reduir els nivells de soroll i vibracions
	22	Reduir el consum energètic i millora de l'eficiència energètica del transport

Per assolir aquests objectius, defineixen les següents **Línies Estratègiques**:

- **Línia Estratègica I: Mobilitat Activa.** Facilitar els moviments a peu i en bicicleta entre urbanitzacions, fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport diari i millores en l'accessibilitat, connectivitat i seguretat viària dels itineraris.

- **Línia estratègica II: Transport Públic.** Facilitar el seu ús com a mitjà de transport cap a i des de les àrees de treball i d'estudi, als centres d'atracció locals i als horaris de major demanda de la població activa. Coordinació i intermodalitat dels serveis urbans i interurbans, així com amb altres modalitats de transport.
- **Línia estratègica III: Aparcament.** Gestionar l'aparcament com a element condicionant de la mobilitat, per aconseguir una disminució de la densitat de trànsit i una millora de la qualitat dels espais públics

Aquestes línies estratègiques es distribueixen en quatre **Àrees d'Intervenció** segons la seua major o menor rellevància o capacitat de canvi en el model de mobilitat actual, aquesta classificació per nivells es correspon amb una prioritització de les estratègies en un determinat programa:

Àrees d'Intervenció	Estratègia
Estratègies Instrumentals	1.1. Oficina Municipal de Mobilitat Sostenible 1.2. Pla director municipal de mobilitat ciclista
Estratègies d'estructuració	2.1. Xarxa d'itineraris de vianants accessibles
Estratègies complementàries	3.1. Millora del servei de transport públic 3.2. Xarxa d'infraestructures ciclistes 3.3. Aparcaments de proximitat 3.4. Gestió integral del trànsit i seguretat viària 3.5. Normativa d'estacionament 3.6. E-mobility 3.7. Gestió de la càrrega i descàrrega de mercaderies
Estratègies transversals	4.1. Formació i sensibilització 4.2. Mobilitat al treball 4.3. Mobilitat per estudi. 4.4. Gestió intel·ligent de la mobilitat

Per a cadascuna de les estratègies s'inclouen els objectius perseguits, les propostes d'actuació, el temps d'execució, la inversió estimada i els costos d'operació i manteniment. A continuació, es resumeixen les propostes incloses en cadascuna de les estratègies, amb major detall de les que es desenvolupen en sòl no urbanitzable:

- 1.1. Oficina Municipal de Mobilitat Sostenible:** Creació d'una entitat que gestione i coordine tots els aspectes relacionats amb la mobilitat del municipi.
- 1.2. Pla director municipal de mobilitat ciclista:** que promoga una política integral de mobilitat. Entre les mesures a implementar es troben:
- Campanya de promoció de l'ús de la bicicleta.
 - Formació per a l'ús segur de la bicicleta.
 - Altres iniciatives (Xarxa de Ciutats per la bicicleta, acords amb empreses, avantatges fiscals).
- 2.1. Xarxa de vies accessibles per als vianants**
- Definició d'**eixos preferents** de vianants dintre dels casc urbà.
 - **Itinerari** de vianants a la parada de metro del Clot, amb dues alternatives: 1) Construcció d'una via ciclopeatonal en el marge de la CV-336, o 2) Execució d'una passarel·la que creue el barranc del Mandor des del carrer Logronyo fins a la parada de metro. Aquesta actuació

suposaria l'ampliació del marge de la ctra. CV-336 en el primer cas, i la creació d'infraestructures dintre de Sòl No Urbanitzable Protegit i zona amb risc d'inundació.

• **Accions complementàries:**

- Potenciació de rutes ciclopeatonals amb l'exterior del municipi. Creació d'un carril ciclopeatonal entre Riba-roja i altres localitats de la comarca, com Vilamarxant o Lliria.
- Eliminar els obstacles presents entre els barrancs i el Parc Natural del Túria connectant i adaptant els seus accessos.

3.1. Millora del servei de transport públic. Ampliació de la xarxa de transport públic, modernitzar les infraestructures, millores en la seguretat, canvi de mobiliari urbà,...

3.2. Xarxa d'infraestructures ciclistes

- Ampliació de la xarxa d'itineraris ciclistes: Per tal de donar continuïtat als eixos existents i connectar els nuclis poblacionals del municipi.
- Connexió ciclista amb l'exterior del municipi. Està previst crear una carretera ciclopeatonal que unirà Vilamarxant, Riba-roja de Túria i Benaguasil que connectarà Vilamarxant, el carril bici amb origen a Benaguasil, la pista que discorre pel Parc Natural del Riu Túria, i totes les sendes del Paratge Natural Municipal de les Rodanes.
- Anella verda comarcal. Ofereix una xarxa de rutes ciclistes que uneixen les poblacions de la comarca del Camp de Túria. A Riba-roja es planteja la connexió amb Loriguilla a través de la via pecuària i camins rurals, i amb el nord per la CV-372 i els camins que recorren per la zona.

3.3. Aparcaments de proximitat. Augment del número de places a l'aparcament de l'avinguda Pacadar Valenciana, que serà objecte d'estudi per tal d'arribar a les 500 places.

3.4. Gestió integrada del trànsit i seguretat viària, amb l'eliminació del punt negre de la CV-370, que és l'únic punt negre de la xarxa de la Diputació.

3.5. Regulació de l'aparcament, amb l'establiment d'una nova Ordenança Reguladora de l'Aparcament (ORA) i mesures de control i vigilància.

3.6. E-mobility. Ajudes per a l'adquisició de vehicles elèctrics, establiment d'una xarxa de punts de recàrrega, renovació de la flota de vehicles d'ús públic, aparcaments gratuïts per a vehicles elèctrics i foment de la participació ciutadana.

3.7. Gestió de càrrega i descàrrega de mercaderies, ajuntant el número u ubicació de zones de càrrega i descàrrega, promoció d'ús de vehicles ecològics, ús de bicicleta o cargo-bike, creació d'una microplataforma de distribució, aplicació per a smartphone i programes de conscienciació.

4.1. Formació i conscienciació. Campanya de comunicació, formació i sensibilització i tallers participatius.

4.2. Mobilitat al treball, amb la implantació de Plans de Transport al Treball, foment del cotxe compartit, eliminació de places d'aparcament, jornades de treball concentrades i horaris flexibles,...

4.3. Mobilitat per estudis, amb la incorporació de noves tecnologies, campanyes de promoció, participació de col·lectius escolars i millora de confort urbà a prop dels centres educatius.

4.4. Gestió intel·ligent de la mobilitat. Amb la posada en marxa de tecnologies per a establir una ciutat intel·ligent o “Smart city”.

C. POSIBLES EFECTES SOBRE EL MEDI AMBIENT

L'apartat 6 del DIE presenta l'escenari previst després dels 10 anys de vida del PMUS, en el qual s'estima que l'estalvi energètic se situa entre el 10 i el 15%, i una reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle (GEI) del mateix ordre de magnitud, afavorint l'ús de modes de transport més sostenibles (caminar, anar en bicicleta, transport públic i vehicles elèctrics).

El PMUS indica en el seu apartat 4 que en els propers 8 anys s'espera un estalvi del 14,2% de les emissions de gasos d'efecte hivernacle, amb un estalvi de 15,9 milions de litres de combustibles fòssils.

Els àmbits en els quals intervé el PMUS són la mobilitat de vianants, la mobilitat ciclista, el transport públic, el vehicle privat, la gestió d'aparcaments, el transport de mercaderies, la gestió de la mobilitat, el parc mòbil, l'urbanisme i la participació ciutadana.

L'apartat 7 del DIE descriu breument l'harmonització del PMUS amb l'Estratègia Espanyola de Mobilitat Sostenible (EEMS), el Pla d'Acció Territorial d'Infraestructura Verda i Paisatge de la Comunitat Valenciana, la ETCV, l'Estratègia Valenciana per al Canvi Climàtic (EVCC) i l'Agenda 2030.

La posada en marxa del Pla de Mobilitat millorarà la convivència, la seguretat i té com a objectiu promoure l'ús d'alternatives més saludables i, per tant, un augment de la qualitat de vida.

D. CONSULTES REALITZADES

Per part de la Direcció General amb competència en Avaluació Ambiental, d'acord amb l'article 53.1 del TRLOTUP, s'ha sotmès a consulta, en la seua condició d'administracions públiques afectades a:

Administració consultada	Consulta	Informe
Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible Subdirecció General de Mobilitat Servei de Mobilitat Urbana	27/11/2020	15/03/2021
Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible Subdirecció General de Mobilitat Servei de Planificació	02/12/2020	22/07/2021
Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat Direcció General de Política Territorial i Paisatge Servei de Gestió Territorial Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge	02/12/2020	09/04/2021 13/04/2021
Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica Direcció General de Medi Natural i d'Avaluació Ambiental Subdirecció General del Medi Natural Servei d'Ordenació i Gestió Forestal Forestal Vies Pecuàries Servei de Gestió d'Espais Naturals Protegits Servei de Vida Silvestre	02/12/2020	28/10/2021 09/06/2021 10/06/2021 -
Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV)	02/12/2020	11/03/2021
ADIF	02/12/2020	18/12/2020
Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana Demarcació de Carreteres de la Comunitat Valenciana	02/12/2020	30/12/2020
Diputació de València Àrea carreteres	02/12/2020	18/01/2021
Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica Subdirecció General del Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental Servei de Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera	02/12/2020	09/12/2020
Ajuntament de Loriguilla	02/12/2020	-
Ajuntament de l'Eliana	02/12/2020	-
Ajuntament de la Pobla de Vallbona	02/12/2020	-
Ajuntament de Vilamarxant	02/12/2020	-
Ajuntament de Manises	02/12/2020	19/01/2021
Ajuntament de Xest	02/12/2020	-
Ajuntament de Xiva	02/12/2020	-
Ajuntament de Quart de Poblet	02/12/2020	-
Ajuntament de Lliria	02/12/2020	-
Ajuntament de Benaguasil	02/12/2020	-

Nota: Els informes rebuts es publicaran, juntament amb l'Informe Ambiental i Territorial Estratègic, a la pàgina web <https://agroambient.gva.es/es/web/evaluacion-ambiental/seguitment-d-expedients-d-avaluacio-ambiental-estrategica> (apartat 'Seguiment d'Expedients d'Avaluació Ambiental Estratègica', selecció de província, municipi i el pla corresponent) (S'accedeix a l'enllaç indicat en la pàgina web conselleria amb competències en matèria mediambiental; en l'Àrea: Avaluació Ambiental → Tramitació telemàtica i seguiment d'expedients de plans i projectes, opció 'Seguiment d'expedients d'avaluació ambiental estratègica').

E. IDENTIFICACIÓ I VALORACIÓ DELS POSSIBLES EFECTES SOBRE EL MEDI AMBIENT

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

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

- Un nou equilibri de modes de transport, apostant, fonamentalment, per aquells amb major eficiència ambiental i social: transport públic versus transport privat i modes de transport no motoritzats. L'assoliment d'aquest objectiu requereix tant mesures d'incentiu cap a noves modalitats de transport com mesures dissuasives. Per a això, s'ha d'actuar en aspectes estructurals (infraestructures necessàries) com de regulació urbanística (tipologia d'edificació, relació espai públic/privat, normes d'estacionament per a diferents modalitats de transport).
- Planificació urbana i model de ciutat, reduint la necessitat de mobilitat urbana tant en necessitat com en durada dels desplaçaments.

Des del punt de vista mediambiental, el PMUS ha de contribuir a un ús racional del sòl per satisfer les demandes de mobilitat, al canvi modal prioritzant les modalitats més sostenibles, la reducció de la necessitat de desplaçaments tant en nombre com en distància que afavorisca l'adquisició d'hàbits saludables (caminar i moure's en bicicleta) que contribuísca, a l'hora, a la reducció d'emissions originades pel sector del transport com són les referides a les emissions de gasos d'efecte hivernacle (CO₂) les emissions de contaminants que perjudiquen la qualitat de vida dels ciutadans (entre altres diòxid de nitrogen NO₂, compostos orgànics volàtils COV, carboni, diòxid de sofre SO₂, partícules PM) i emissions acústiques del 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 s'indica que " 2. *La definició de paràmetres i objectius assenyalats en el punt anterior s'acompanyarà dels indicadors que s'estimen pertinents en relació amb el volum total de desplaçaments i el seu repartiment modal, i els nivells associats de consums energètics, ocupació de l'espai públic, soroll i emissions atmosfèriques, i es particularitzaran les d'efecte hivernacle. L'evolució d'estos últims paràmetres tendirà a la seua reducció progressiva d'acord amb els ritmes i els límits que reglamentàriament s'establisquen en relació amb el desenvolupament de les polítiques energètiques i ambientals*".

El PMUS de Riba-roja de Túria atén el que en matèria de competències administratives estableix l'article 3.2 de la Llei 6/2011 de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, de manera que l'avaluació ambiental estratègica es durà a terme sobre aquelles propostes que siguen de competència municipal.

Dels informes rebuts s'observen les següents consideracions tant legals com ambientals que passem a descriure:

Planificació

El Servei de Planificació de la DG d'Obres Públiques emet informe FAVORABLE el 21 de juliol de 2021 tot i que indica que, en especial les estratègies 4.4. *Gestió Intel·ligent de la Mobilitat* i 3.1. *Millora del servei de transport públic* del PMUS, hauran de seguir les directrius incloses al Pla de Mobilitat Metropolità Sostenible de l'Àrea de València (PMoMe).

Mobilitat Urbana

L'informe de 15 de març de 2021 del Servei de Mobilitat Urbana de la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible, de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat Sostenible, emet informe FAVORABLE al Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria condicionat a que es tinguen en compte les observacions i correccions assenyalades a dit informe.

El PMUS modificat haurà de ser remés al Servei de Mobilitat Urbana per a l'emissió de l'informe previ a l'aprovació d'acord amb les determinacions de la Llei 6/2011.

Cal indicar que les actuacions de l'estació de rodalies d'ADIF en el polígon industrial i la reubicació de l'estació de Metrovalència en la línia 9 del nucli urbà quedarien fora de l'abast del PMUS.

Risc d'Inundació (PATRICOVA)

L'informe de 9 de abril de 2021 del Servei de Gestió Territorial de la Direcció General de Política Territorial i Paisatge de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, indica que el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Riba-roja del Túria (València) ES TROBA AFECTAT per perillositat d'inundació, tot i que la cartografia oferida no localitza en detall les actuacions concretes. No obstant això, ÉS COMPATIBLE, sempre que es complisquen les condicions exposades, segons les determinacions normatives del Pla d'Acció territorial de caràcter sectorial sobre Prevenció de Risc d'Inundació de la Comunitat Valenciana, en concret en l'article 21.

Tal i com menciona l'informe, 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 aquelles que suposen la construcció de vies ciclistes i per als vianants, de nous traçats de vies ciclistes, la millora del disseny urbà mitjançant la seua reordenació o els projectes de conversió en zones preferents per als vianants. Aquests tipus d'actuacions seran infraestructures a les quals li serà aplicable l'article 21 de la Normativa del PATRICOVA, en el qual s'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, serà motiu d'avaluació els projectes i plans que es desenvolupen amb motiu de l'aprovació del Pla de Mobilitat. Aquests projectes i plans

seran objecte d'informe pel departament competent en matèria d'inundabilitat prèviament a l'aprovació definitiva d'aquests.

El PMUS deurà fer referència a l'afecció de la cartografia del Sistema Nacional de Cartografia de Zones Inundables (SNCZI) del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic.

Infraestructura Verda i Paisatge

L'informe de 13 d'abril de 2021 del Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge indica que cal incorporar al PMUS d'un **capítol dedicat a la Infraestructura Verda**, que incloga:

- Una **anàlisi de la Infraestructura Verda**. L'element principal és el llit del riu Túria, incloent-se per això el Parc Natural del Túria en el PMUS.
- Indicació d'**espais i recorreguts d'actuació adequades** per a la incorporació a la infraestructura Verda municipal, tant per al manteniment de la estructura i funcionalitat, com per servir de connexió i integració paisatgística dels espais urbans amb els elements de la infraestructura verda situats en l'exterior dels teixits urbans.
- **Mesures per a corregir els efectes negatius** generats per les propostes plantejades. S'haurà de garantir que les propostes i alternatives complisquen les determinacions establides en l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV), en concret en la seua Directriu 118, que estableix els principis directors en matèria d'infraestructures de mobilitat.
- **Control dels elements amb incidència en la qualitat del paisatge urbà**, garantint amb el disseny dels espais públics i el viari la funcionalitat de la infraestructura verda. Per a això, s'incorporarà quanta documentació gràfica i escrita es considere oportuna.

Ferrocarrils

Segons l'informe rebut el 11 de març de 2021 de **Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV)**, el PMUS no provoca afeccions sobre el patrimoni de FGV ni sobre les limitacions d'ús del sòl que venen establertes i definides en la Llei 6/2011. No obstant, en relació amb l'Estratègia 3.1. "Millora del Servei de Transport Públic. Ampliació de la xarxa de transport públic", indica que la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat ha licitat el contracte que té per objecte la "Redacció de l'estudi de viabilitat de prolongació de la línia de metro en Riba-roja del Túria" i que actualment es troba en fase d'avaluació d'ofertes.

D'altra banda, l'informe d'**ADIF** de 18 de desembre de 2020 indica que NO s'observa cap incompliment de la legislació sectorial vigent.

Carreteres

A l'informe rebut el 30 de desembre de 2020 de la **Demarcació de Carreteres** en la Comunitat Valenciana del Ministeri de Transportes, Mobilitat y Agenda Urbana, s'inclouen les següents consideracions:

- Les interseccions de la CV-370 amb l'A-7 estan incloses en el projecte 17-V-7060 "Milliores funcionals i de seguretat viària i mesures d'integració ambiental en l'A-7". Es construiran dues glorietses per substituir les interseccions existents.
- S'està redactant el projecte 33-V-7500 "Millora local". Ampliació de carril i plataforma des de l'A-3 fins a l'A-7 (By-Pass), pp.kk. 337 a 340, ramal de sortida A-3 al marge dret. Província de València", que augmentarà la capacitat de la via col·lectora que permet l'accés a l'A-7 i la CV-374.
- No està previst un nou accés a l'A-7 i l'A-3.

Per la seua part, l'informe rebut el 18 de gener de 2021 de l'**Àrea de Carreteres de la Diputació de València** indica en relació a la participació ciutadana, que es podria replantejar si la identificació de problemes i solucions proposades és coherent o es pot dur a terme un nou procés de participació que pugua aclarir les conclusions exposades en el PMUS. A més, considera que:

- S'ha de **revisar l'inventari dels carrils bici** per tal de recollir completament la xarxa ciclista existent.
- Sobre l'Estratègia 3.1 Millora del servei de transport públic. La incorporació de marquesines i bancs a les parades d'autobús interurbà s'ha de complementar amb **l'adequació de la parada** per evitar que l'autobús supose un risc per al trànsit i la generació d'itineraris per als vianants entre la parada i les destinacions dels viatgers. La generació d'una nova parada ferroviària a l'altura de la rotonda del polígon Mas de Baló ha d'anar acompanyada de la **generació d'un recorregut per als vianants** entre la futura parada i el polígon industrial.
- Sobre l'Estratègia 3.2 Xarxa d'infraestructures ciclistes. Pel que fa a la creació d'una xarxa ciclista, la seua implantació es proposa més com a recurs turístic que com a solució a la mobilitat del municipi vinculant-la amb el Parc Fluvial del Túria. D'altra banda, hi ha certa **incoherència** entre la documentació gràfica i la escrita pel que fa al traçat d'aquesta xarxa, ja siga aprofitant els camins rurals o lligant-la a les carreteres. En aquest sentit és important tindre en compte l'augment de l'ocupació del sòl d'incrementar la secció transversal de les carreteres i les **limitacions de lligar un carril bici de 3 m d'ample (doble sentit) a una carretera existent**. Una possible solució per a la connexió ciclista entre Riba-roja de Túria i Vilamarxant seria **l'ús de la via ferroviària** que proporcionaria un itinerari amb pendents molt limitades i sense grans condicions entremig.
- Sobre l'Estratègia 3.4 Gestió integral del trànsit. Pel que fa a l'eliminació del "punt negre" situat en la intersecció de la CV-370 amb l'A-7 indiquen que les obres han sigut licitades i que, per tant, no és d'interès incloure-la com a mesura a prendre pel pla, independentment de si la mesura excedeix les competències municipals i no és una qüestió a resoldre pel PMUS.

Canvi Climàtic i qualitat de l'aire

A l'informe rebut el 9 de desembre de 2020 del Servei de Lluita contra el Canvi Climàtic i Protecció de l'Atmosfera, de la Subdirecció General del Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental, s'hi indiquen les mesures que s'han de tindre en compte en relació amb la qualitat de l'aire.

Pel que fa a la qualitat ambiental, destaca que el desenvolupament del PMUS contribuirà a reduir el trànsit terrestre a la zona i, per tant, a l'emissió de diòxid de nitrogen. No obstant això, subratlla que el PMUS ha de ser coherent amb la normativa mediambiental.

Espais naturals

Part de les actuacions previstes, en concret les connexions de les vies ciclopeatonals amb el Parc Fluvial del Túria, s'ubiquen en l'Àrea de Protecció del Pla d'Ordenació de Recursos Naturals del Parc Natural del Túria, tot i que són activitats permeses (Usos i actuacions en relació a l'ús públic).

L'informe del Director-Conservador del Parc Natural del Túria de 10 de juny de 2021 indica que el DIE haurà de valorar aspectes inclosos al PORN relacionats amb la mobilitat amb bicicletes, com les normes de convivència entre senderistes i bicicletes, respecte a la velocitat per a bicicletes, prohibició de competicions de velocitat, convivència entre bicicletes i cavalls i vigilància de les limitacions, així com una proposta d'itineraris alternatius per a bicicletes.

Forestal i Vies Pecuàries

El Servei Territorial de Medi Ambient de València, al seu informe de 28 d'octubre de 2021 emet informe FAVORABLE. Els itineraris proposats circulen en part per Sòl Forestal, tot i que, per la naturalesa de les actuacions, no presenta cap tipus d'afecció.

Pel que fa a les vies pecuàries, la Secció Forestal de la Direcció Territorial emet informe FAVORABLE el 9 de juny de 2021, donat que es tracta d'una activitat compatible amb el seu ús ramader, i detalla que les vies pecuàries presents al terme municipal no estan referenciades a la documentació aportada i haurien d'incloure-s'hi.

Altres consideracions

L'informe del 19 de gener de 2021 de l'Ajuntament de Manises, indica que el PMUS de Riba-roja de Túria no afecta al municipi de Manises, tot i que ressalta algunes consideracions: D'una banda, existeixen dues zones conurbades entre ambos municipis (Urbanització La Presa i Parc Logístic Valencià), on es comparteixen la CV-370 i la línia 9 de Metrovalència.

L'estratègia 3.4 implica reduir els accidents en el punt negre existent en la CV-370. Recorda que per tal d'eliminar el punt negre, la Diputació de València proposa la construcció de dues rotondes que permetran reordenar el trànsit i la seguretat dels conductors. Estes actuacions es duran a terme en el terme municipal de Manises i el projecte denominat "Millora de la seguretat viària en els encreuaments de la carretera CV-370 de Manises a Pedralba. Tram entre pk 5+500 i 6+500 en el TM de Manises" va ser aprovat definitivament per la Diputació de València per Decret de Presidència de 30 de maig de 2019.

Les estratègies complementàries de millora del servei de transport públic (estratègia 3.1-ampliació de la xarxa de transport públic) i xarxa d'infraestructures ciclistes (estratègia 3.2-ampliació de la xarxa d'itineraris ciclistes, connexió ciclista amb l'exterior del municipi i anella verda comarcal) poden beneficiar-se en el municipi de Manises, per la qual cosa seria recomanable que s'implementen de manera **consensuada** entre els dos municipis i s'incorporen en el document en redacció de l'Ajuntament de Manises.

F. VALORACIÓ AMBIENTAL D'ACORD AMB ELS CRITERIS DE L'ANNEX VIII DEL TRLOTUP

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

F.1. Per les característiques del pla

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

En l'àmbit territorial del PMUS analitzat, es preveu desenvolupar altres plans supramunicipals, per la qual cosa s'ha d'aconseguir la coordinació i integració entre carrils bici dels municipis veïns i per a la seua integració en aquesta xarxa ciclista comarcal.

Així mateix, Riba-roja de Túria forma part de la llista de municipis de la segona corona metropolitana a què es refereix el Pla Bàsic de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de València, aprovat per Resolució de 29 de novembre de 2018 pel director general d'Obres Públiques, Transports i Mobilitat publicat en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana de 13 de desembre de 2018 i accessible al web <https://politicaterritorial.gva.es>.

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

No s'esperen efectes sobre la cobertura forestal, les àrees protegides o els llocs de la Xarxa Natura 2000, ni afeccions sobre les vies pecuàries o elements del patrimoni cultural.

El PMUS proposa indicadors per al seguiment del pla, individualitzats per a cadascuna de les estratègies; a l'apartat 5 del Pla d'Acció del PMUS es fa una comparació entre el valor actual dels indicadors proposats front a la previsió desitjada una vegada implementat el Pla.

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

En general, per a tots els indicadors, tant els ja definits com els de caràcter ambiental, s'ha d'especificar el valor inicial (quantitativament, no merament qualitativa) i quantificar l'objectiu a assolir. Per tant, atès que l'estudi d'alguns d'ells s'inclou en el DIE, s'hauran de concretar tant el valor inicial com el valor objectiu a assolir, així com la metodologia de càlcul proposada, almenys per als següents indicadors ambientals:

- Ús de vehicles menys contaminants (Avaluació de GEH CO₂/any Mt).
- Emissions de GEH del sector del transport (vinculades a les anteriors).
- Consum energètic total per part del sector del transport (tones de petroli equivalents)
- Aparcament pesat als afores (s'avalua el nombre de vehicles pesants/any).
- Disminució del nivell acústic assolit en dB (que avalua el nivell sonor de recepció externa (dB) produït pel trànsit en diferents ubicacions municipals que són representatives del model de mobilitat proposat).
- Qualsevol altre indicador que per a cada proposta avalue un valor adequat per al compliment efectiu que no se supere el límit en funció de l'estalvi energètic, la reducció d'emissions de GEH, la reducció de contaminants o la reducció de soroll.

Pel que fa als condicionats sobre les carreteres, caldrà tindre en compte les indicacions de l'informe de 30 de desembre de 2020 de la Demarcació de Carreteres del MITMA, així com de l'informe de 18 de gener de 2021 de l'Àrea de Carreteres de la Diputació de València, en especial el que fa referència a l'estratègia 3.4., que queda fora de l'abast del PMUS de Riba-roja de Túria al trobar-se dintre del t.m. de Manises.

No queden avaluades al present informe ambiental i territorial els nous traçats sobre sòl no urbanitzable que hagen de ser objecte d'avaluació ambiental de projecte si es troben dins dels supòsits previstos en la legislació vigent d'avaluació ambiental (Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, Llei 2/89 d'Impacte Ambiental de la Comunitat Valenciana i Decret 162/90 d'ordenació del desenvolupament de la Llei 2/89).

Tenint en compte tot l'anterior i analitzat les propostes del PMUS de Riba-roja de Túria, s'entén que en el seu conjunt, aquestes propostes:

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

A la vista de la documentació presentada, d'acord amb els criteris de l'annex VIII del Decret Legislatiu 1/2021 de 18 de juny del Consell d'aprovació del Text Refós de la Llei d'Ordenació del

Territori, Urbanisme i Paisatge de la Comunitat Valenciana (TRLOTUP), es considera que el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria no afecta zones protegides o forestals i les seues propostes es limiten en general a sòl urbà i urbanitzable. Pel que fa a les actuacions en sòl no urbanitzable, recorren per vies o camins ja existents on l'ús proposat està permès. En el cas de propostes d'execució en sòl no urbanitzable que suposen reclassificació de sòl o que suposen un ús no permès, aquestes no seran objecte d'avaluació en aquest PMUS donat que l'ajuntament no és competent en aprovar modificacions en sòl no urbanitzable.

Així, analitzada la documentació presentada i el seu objecte, els informes sectorials emesos, revisada la cartografia existent en el Sistema d'Informació Territorial d'aquesta Conselleria, es pot determinar, respecte al Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria, que el procediment d'avaluació simplificat és suficient per a determinar que la modificació no presenta efectes significatius sobre el medi ambient.

G. PROPOSTA D'ACORD

Atenent al que s'estableix en l'article 53.2 b) del TRLOTUP, d'acord amb el que s'ha exposat, **es RESOL:**

Emetre **Informe Ambiental i Territorial Estratègic FAVORABLE** en el procediment simplificat d'avaluació ambiental i territorial estratègica del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria d'acord amb els criteris de l'Annex VIII del TRLOTUP, per no tindre efectes negatius significatius sobre el medi ambient, i correspon continuar la tramitació d'aquesta modificació d'acord amb la seua normativa sectorial, sempre que s'ajuste al que es descriu en la documentació presentada amb el compliment de les següents determinacions:

1. El PMUS es completarà amb el que indica el Servei de Mobilitat Urbana de la Subdirecció General de Mobilitat en el seu informe de data 25 de gener de 2021 i se sol·licitarà un nou informe incloent, en el seu cas, les determinacions indicades com a pas previ a l'aprovació definitiva.
2. El PMUS ha de contindre un capítol sobre Infraestructura Verda amb els continguts descrits en l'informe emès pel Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge de 13 d'abril de 2021.
3. El PMUS incorporarà les qüestions plantejades per l'informe del Servei d'Ordenació del Territori de 9 d'abril de 2021, així com les consideracions de l'informe del Parc Natural del Túria de 10 de juny de 2021.
4. Es valoraran i, en el seu cas, s'atendran les indicacions de l'informe de l'Àrea de Carreteres de la Diputació de València.
5. S'hauran de referenciar les vies pecuàries, d'acord amb l'informe de la Secció Forestal.
6. Caldrà aportar la ubicació proposada per a instal·lar la microplataforma de distribució logística. En cas d'ubicar-se en sòl que supose una alteració en el planejament urbanístic, no serà objecte d'aquesta avaluació i tindrà que analitzar-se segons la normativa vigent.

7. El PMUS inclourà que els projectes d'execució derivats del PMUS compliran les condicions establides en l'article 21, condicions generals d'adaptació de les infraestructures, de la Normativa del Decret 201/2015, de 29 d'octubre, del Consell, pel qual s'aprova el Pla d'Acció Territorial sobre Prevenció de Riscos d'Inundació a la Comunitat Valenciana.
8. A les estratègies del PMUS: *4.4. Gestió Intel·ligent de la Mobilitat* i *3.1. Millora del servei de transport públic* hauran de seguir les directrius marcades al Pla de Mobilitat Metropolità Sostenible de l'Àrea de València (PMoMe).

Segons estableix l'article 53.7 del TRLOTUP, l'Informe Ambiental i Territorial Estratègic perdrà la seua validesa i cessarà en la producció dels efectes que siguen propis si, una vegada publicat en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana, no s'haja procedit a l'aprovació del "Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria" en el termini màxim de quatre anys des de la seua publicació. En aquest cas, el promotor deurà tornar a 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 fa referència l'article 53.2.b del Decret Legislatiu 1/2021, de 18 de juny, del Consell d'aprovació del text refós de la Llei d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge, de conformitat amb el que disposa l'article 3.2 del Decret 230/2015, de 4 de desembre, del Consell, pel qual s'aprova el Reglament de l'òrgan ambiental de la Generalitat a l'efecte d'avaluació ambiental estratègica (plans i programes).

Per tant, la Comissió d'Avaluació Ambiental acorda **EMETRE UN INFORME AMBIENTAL I TERRITORIAL ESTRATÈGIC FAVORABLE EN EL PROCEDIMENT SIMPLIFICAT D'AVALUACIÓ AMBIENTAL I TERRITORIAL ESTRATÈGICA DEL PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE RIBA-ROJA DE TÚRIA, amb el compliment de les determinacions que s'inclouen en l'esmentat informe.**

Notificar als interessats que, contra aquesta resolució, al no ser un acte definitiu en via administrativa, no cap recurs; la qual cosa no és inconvenient perquè es puguem utilitzar els mitjans de defensa que en el seu dret consideren pertinents.

La qual cosa li notifique perquè en prenga coneixement i a l'efecte oportú.

La qual cosa se certifica amb anterioritat a l'aprovació de l'acta corresponent i a reserva dels termes exactes que se'n deriven, de conformitat amb el que disposa l'article 18.2 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic.

EL SECRETARI DE LA COMISSIÓ
D'AVALUACIÓ AMBIENTAL

Firmado por Jose Del Valle Arocas el
09/11/2021 10:59:33

