

## INFORME AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO

**Trámite:** Evaluación Ambiental del Plan de Movilidad Urbana Sostenible  
**Promotor:** Ayuntamiento  
**Autoridad sustantiva:** Ayuntamiento  
**Localización:** Alaquàs (València)  
**Expediente:** 24/2019-EAE

La Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada el 26 de septiembre de 2019, adoptó el siguiente:

### ACUERDO:

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

#### A) DOCUMENTACIÓN APORTADA

En fecha 1 de febrero de 2019 tuvo entrada, en el Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, la solicitud del ayuntamiento de Alaquàs para iniciar el proceso de evaluación ambiental y territorial estratégica del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Alaquàs, acompañada de su correspondiente Documento Inicial Estratégico (DIE).

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 Comunidad Valenciana (LOTUP).

#### B) PLANEAMIENTO VIGENTE

El planeamiento vigente en el municipio es un Plan General aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo el 1 de abril de 2015.

El Plan General de Alaquàs fue sometido a evaluación ambiental, emitiéndose en fecha 11 de enero de 2012 la Memoria Ambiental con condicionantes. El 21 de julio de 2014 se emitió una Memoria Ambiental complementaria.

### **C) PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE: OBJETO Y JUSTIFICACIÓN**

Se encuentra dentro del área afectada por el Plan de Movilidad Metropolitana (PMoMe) de Valencia (en fase de tramitación), que plantea diversos objetivos con los que el Ayuntamiento de Alaquàs se alinea, y se ha marcado como prioridad, entre otras, la mejora de la movilidad peatonal y el incremento del transporte público. Es necesario destacar que las condiciones del municipio favorecen este planteamiento, al tratarse de un casco urbano reducido en tamaño y con orografía totalmente plana, donde el desplazamiento a pie o en bici es de corta distancia, y fácilmente puede implantarse una estrategia de proximidad en los servicios a toda la población.

Queda justificado el objeto del PMUS para hacer frente a la problemática asociada a los sistemas del transporte, como son:

- Problemas económicos: gasto energético y gasto excesivo del vehículo privado; que conlleva un exceso de ocupación de la vía pública y requiere una importante inversión en conservación de infraestructuras.
- Problemas Sociales: menor calidad de vida de los ciudadanos por problemas derivados del tráfico y la falta de transporte público, las barreras arquitectónicas que dificultan el acceso de la población a la movilidad universal, la baja permeabilidad de los desplazamientos y la posibilidad de mejora en la participación de la ciudadanía en la toma de decisiones de su municipio.
- Ambientales: contaminación acústica y ambiental (emisiones gases contaminantes) provocada por los vehículos motorizados, y agravante sobre los efectos del cambio climático y la concienciación de los habitantes de Alaquàs.

En particular, a nivel del municipio de Alaquàs, los objetivos concretos del PMUS se resumen en los siguientes:

- La regulación y control de acceso y del estacionamiento de vehículos.
- El desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público.
- Ordenación y explotación de la red principal del viario.
- El fomento de la movilidad a pie y en bicicleta.
- La regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías en la ciudad.
- Implantación de rutas seguras entre equipamientos docentes.
- Inclusión de la infraestructura verde en las políticas de movilidad sostenible.
- Integración en la trama urbana de los servicios y equipamientos generadores de desplazamientos para el fomento de los desplazamientos de movilidad.

## **D) CARACTERÍSTICAS DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE**

### **D.1. Ámbito de la propuesta**

Las actuaciones propuestas por el PMUS de Alaquás se circunscribe al término municipal con su casco urbano y barrios periféricos, si bien dada su ubicación en L'Horta Sud, enclavada en el área metropolitana de Valencia, tiene en cuenta las características propias de movilidad inherentes a su emplazamiento.

### **D.2. Estudio de alternativas.**

El DIE presenta dos alternativas:

- Alternativa 0: Situación actual. Ausencia de planificación de movilidad sostenible, con lo que los documentos de planificación urbana carecerían de un plan director.

- Alternativa Realización del PMUS.

Tras estudiar y analizar la situación en la que se encuentra la movilidad urbana de Alaquás, se define un plan de propuestas de actuación del PMUS según horizontes temporales diferentes (corto, medio y largo plazo) atendiendo fundamentalmente a la dificultad técnica, económica y de gestión.

Se plantean tres escenarios temporales:

- Medidas a corto plazo: hasta 2 años.
- Medidas a medio plazo: de 2 a 4 años.
- Medidas a largo plazo: de 4 a 10 años.

### **D.3. Características de la propuesta.**

El PMUS se desarrollará en dos fases, una primera de diagnóstico de la situación actual (visitas in situ, encuestas, entrevistas implicados...) y una segunda con los programas de actuación.

Los planes de actuación previstos son un total de 6, con 21 programas concretos de diferentes horizontes temporales:

#### **1. Plan de itinerarios peatonales**

- 1.1. Creación de una red de itinerarios peatonales prioritarios
- 1.2. Señalización de itinerarios peatonales y áreas estanciales
- 1.3. Ampliación y mejora de zonas de prioridad peatonal
- 1.4. Fomento de la movilidad a pie en los colegios.

#### **2. Plan de ciclabilidad urbana**

- 2.1. Propuesta de ampliación y conexión de las vías ciclistas.
- 2.2. Red de aparcabicis municipal.
- 2.3. Conservación y mantenimiento periódico del estado de las vías ciclistas
- 2.4. Fomento y seguimiento de la movilidad ciclista.
- 2.5. Gestión y regulación para los vehículos de movilidad personal.

3. Plan de circulación y red viaria
  - 3.1. Jerarquización del viario
  - 3.2. Implantación de medidas de calmado de tráfico
  - 3.3. Adecuación de la oferta de zonas de carga y descarga a la demanda.
  
4. Plan de fomento del transporte público y reparto intermodal
  - 4.1. Mejora de accesibilidad y de la información al usuario de las paradas
  - 4.2. Implementación de políticas tarifarias
  
5. Gestión de Movilidad
  - 5.1. Organización de las competencias en materia de movilidad
  - 5.2. Actualización e implementación del PMUS
  - 5.3. Definición de criterios de intervención urbanística para minimizar el estacionamiento ilegal
  - 5.4. Definición de un marco estratégico de fomento de vehículos menos contaminantes.
  - 5.5. Introducción de criterios medioambientales en la política de compra municipal de vehículos de transporte.
  
6. Plan de Estacionamiento
  - 6.1. Estudio de implantación de la zona de estacionamiento regulado gratuito
  - 6.2. Fomento de aparcamientos públicos y reducción del estacionamiento ilegal.

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

En el apartado 5 del Documento Inicial Estratégico se realiza, a nivel de término municipal, el diagnóstico medioambiental, territorial y de la movilidad antes de la aplicación del PMUS de Alaquàs.

En el apartado 6 del DIE se analizan los efectos previsibles sobre el medio ambiente. El impacto ambiental derivado de la aplicación del PMUS va a ser, por propia vocación, positivo, pudiendo prever los siguientes efectos sobre el mismo:

- Pacificación y mejora de la eficiencia del tráfico rodado.
- Supondrá la conectividad y la revalorización de la infraestructuras existentes y de nueva creación por medios no motorizados.
- Supondrá la dotación de una jerarquía viaria adecuada al núcleo urbano.

Todo ello acarreará como consecuencia directa una reducción de la demanda energética del sistema de transporte en el entorno urbano acompañada de las correspondientes reducciones de las emisiones atmosféricas y sonoras.

En el apartado 7 se describen los efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes, en el que cabe destacar:

- La coincidencia de objetivos entre el PMUS de Alaquás y el Plan de Movilidad Metropolitana de València (PMoMe, en fase de tramitación) en el sentido de recuperar espacio de la vía pública para los modos no mecanizados de transporte (peatones y ciclistas), mejorar la calidad del entorno urbano, mejorar la seguridad de los desplazamientos, reducir la accidentalidad y suprimir barreras en los desplazamientos de las personas con movilidad reducida.
- La coincidencia de objetivos entre el PMUS de Alaquás y el Plan de Acción Territorial Metropolitano de València (PATEVAL) en el sentido de mejorar los tiempos de acceso en transporte público, así como su regularidad y confort, mejorar las condiciones para la movilidad peatonal y ciclista.
- El PMUS seguirá las directrices del PAT de la Huerta de València.

## E) CONSULTAS

Por parte de la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural, 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
Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad: Servicio de Movilidad.	14/02/19	23/09/19
Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad: Servicio de Planificación.	14/02/19	12/04/19
D. General del Cambio Climático y Calidad Ambiental: Serv. de Lucha contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera	14/02/19	01/03/19
Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje		17/06/19
Servicio Territorial de Urbanismo	14/02/19	20/06/19

Los informes recibidos se publicarán en la web [www.agroambient.gva.es/eae](http://www.agroambient.gva.es/eae) 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) y 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 propicie la adquisición de hábitos salubres (caminar y desplazarse en bicicleta) que contribuya, a su vez, a la disminución de las emisiones originadas por el sector transporte como son las referidas a emisiones de gases de efecto invernadero (CO<sub>2</sub>), las emisiones de contaminantes que perjudican la calidad de vida de los ciudadanos (entre otras dióxido de nitrógeno NO<sub>2</sub>, compuestos orgánicos volátiles COV, monóxido de carbono CO, dióxido de azufre SO<sub>2</sub>, material particulado PM) y las emisiones acústicas originadas por el tráfico.

En ese sentido se expresa el art. 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 Alaquás en función de las propuestas realizadas, partiendo de la consideración, tal como recoge la documentación aportada, de que todas **las propuestas se plantean en suelo urbano del municipio** (sin afección al suelo no urbanizable), y sin perjuicio de la ulterior incardinación del PMUS Alaquás con otros instrumentos de movilidad de carácter supramunicipal como pueda ser el Plan de Movilidad Metropolitano de València, cuyas previsiones y actuaciones, no son objeto de la presente evaluación.

El PMUS de Alaquás 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 Alaquás se llevará a cabo sobre aquellas propuestas que sean de competencia municipal.

### **1. Plan de Itinerarios peatonales**

Son medidas tendentes a dar continuidad a los viales peatonales existentes generando una red mallada por el suelo urbano residencial. Además se mejorará su accesibilidad y señalización. La red conectará con las áreas estanciales (plazas, jardines), con los equipamientos (colegios, deportivo, religiosos...) y las áreas comerciales.

Se identifican calles susceptibles de implantar la plataforma única, que requerirán campañas de concienciación para dar prioridad al peatón.

Se crearán caminos escolares seguros, fomentando el acceso a pie a los centros educativos e indirectamente el retorno de la población infantil a las calles. Se realizarán campañas de publicidad, promoviendo el compromiso de los jóvenes por el espacio público y estilos de vida saludables.

Las actuaciones que se proponen contribuirán a varios de los objetivos ambientales: calmado 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. Plan de ciclabilidad urbana**

Medidas para promover el uso de la bicicleta, además de fomentar hábitos saludables, deberán tender a producir un cambio en los hábitos de desplazamiento, para que la bici pase a integrar las opciones cotidianas de movilidad.

Se diseñará una red con conexión a centros de atracción de la ciudad, se definirán los estándares técnicos de calidad de las vías, se instalarán aparcamientos seguros y se realizará el mantenimiento periódico de la red.



Así mismo se establecerán las normas para la circulación de los Vehículos de Movilidad personal (VMP) cuya competencia recae en los Ayuntamientos según la Ley de Tráfico.

Con esta propuesta se propicia el acceso de los ciudadanos a un modo de transporte más saludable y sostenible, que ha de coordinarse con las medidas de reurbanización peatonal.

### **3. Plan de circulación y red viaria**

En primer lugar se procederá a jerarquizar el viario. La jerarquización de la red permite asignar distintas funciones a cada tipología de vía, diferenciando dos funciones básicas. Por un lado, se encuentran aquellas vías que funcionan como canal de transporte (público y privado), incluyendo el tráfico no motorizado, y, por otro lado, las que sirven como soporte de actividades, facilitando el acceso a los edificios e instalaciones, así como el estacionamiento

En segundo lugar se introducirán medidas de calmado de tráfico con el objetivo de reducir el tránsito y velocidad de los vehículos a motor a fin de mejorar la seguridad vial de ciclistas y peatones. Se han previsto 6 áreas próximas a los centros educativos.

En tercer lugar se establecerán zonas de carga/descarga de mercancías en zonas próximas a las zonas de entrega. Se mejora el flujo del tráfico en la calle donde se instala ya que evita que los transportistas tengan que estacionar en doble fila para cargar y descargar la mercancía.

### **4. Plan de Fomento del Transporte colectivo**

Los desplazamientos en transporte público son muy bajos en el municipio debido a que no se dispone de metro. Principalmente se dispone de 3 líneas de autobús metropolitano y en segundo lugar un servicio ferroviario de cercanías pero en el que hay que desplazarse hasta la estación de Aldaia.

Se propone mejorar el mobiliario urbano de las paradas y la información que se suministra en las mismas. Igualmente se pretende llegar a acuerdos con la empresa de transporte sobre las tarifas, mediante subvenciones de parte del billete, para potenciar su uso.

Cualquier medida que se adopte que sea efectiva y promueva el uso del transporte público en detrimento del privado, supondrá un beneficio ambiental por la reducción de contaminantes.

### **5. Gestión de la movilidad**

Se pretende organizar las competencias en materia de movilidad en una concejalía específica que se encargaría de la implementación del PMUS. Se propone elaborar un Plan de Accesibilidad para adecuar el entorno (rebajes aceras, anchura aceras...) creando itinerarios. Igualmente se quiere evitar el estacionamiento en doble fila para lo que se reducirán los anchos de circulación o dispondrán obstáculos. Se bonificará el impuesto de circulación a los vehículos eficientes para fomentar su adquisición y el parque móvil municipal se renovará con este tipo de vehículos.



Con estas medidas aumentarán los vehículos eficientes con lo que disminuirá la emisión de gases y ruidos siendo más beneficioso.

## **6. Plan de Estacionamiento**

Se propone implantar zonas de aparcamiento regulado en las zonas más conflictivas (entorno al mercado y el centro de salud), subvencionar los aparcamientos públicos durante el periodo nocturno e intensificar el control de la indisciplina. Se pretende disminuir el aparcamiento ilegal.

### **Informes sectoriales recibidos**

- El informe del Servicio de Movilidad indica que las propuestas no entran en contradicción con el Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia ni con el borrador del Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia (PMoMe) que se encuentra en fase de elaboración. No obstante señala una serie de aspectos que deben ser introducidos en el PMUS con el fin de completarlo, debiendo ser remitido a dicho Servicio, 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 Alaquás.

- En fecha 12 de abril de 2019 se emite informe del Servicio de Planificación en el que señala que se han identificado los estudios necesarios para su consideración en la elaboración del mismo, que el PMUS es compatible con la legislación en materia de carreteras y que es compatible con la red viaria de competencia autonómica. No obstante también señalan que las actuaciones contempladas en la Red de Itinerarios no Motorizados de la CV (XINM) deben incluirse en el PMUS y que debe estudiarse la compatibilidad entre los itinerarios peatonales y la consideración de algunos viales como red viaria estructural.

- El Servicio de Lucha contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera, de la Dirección General de Cambio Climático y Calidad Ambiental, remite informe de 1 de marzo de 2019, indicándose:

- El PMUS de Alaquás ha de ser coherente con la Estrategia 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).
- Los municipios de más de 20.000 habitantes (como es el caso de Alaquás) tienen la obligación de realizar un Plan Acústico Municipal,
- El municipio de Alaquás queda incluido en el Plan de Mejora de la Calidad del aire de la zona Aglomeración ES1016, aprobado en el año 2013. Se informa que, en relación a los registros de los parámetros de calidad del aire, durante el 2017 se han superado los valores normativos del ozono en la estación de Vilamarxant.

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 Alaquás, 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 Aglomeración ES1016.

- El Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia resalta tres cuestiones:

\* Que como parte del análisis informativo se tenga en cuenta el Estudio de tráfico tramitado con el Plan General.

\* Que se propongan actuaciones de mejora de la comunicación con la estación de ferrocarril situada en Aldaia (dentro de su propio término municipal).

\* Se sugiere se tenga en cuenta el anexo XII LOTUP relativo a la perspectiva de género.

- El Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje señala que al intervenir sobre la red de comunicaciones se incidirá sobre la infraestructura verde y por ello debe ser tenida en cuenta en la elaboración del Plan. Se indican los contenidos que debería tener dicho capítulo dentro del PMUS.

## **Valoración**

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

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

A cada programa de actuación se han asociado indicadores de seguimiento con el fin de evaluar y cuantificar el cumplimiento de los objetivos del PMUS, si bien se realizan las siguientes consideraciones:

- Se debe concretar el valor inicial de los indicadores y cuantificar el objetivo a alcanzar.
- 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 Alaquás (en base a las emisiones CO<sub>2</sub>), aspecto éste que requeriría la adopción de una determinada metodología de cálculo de la huella de carbono en la movilidad urbana de Alaquás, y periodicidad en la que calcular los indicadores.
- Nivel sonoro de recepción externo (dB) producido por el tráfico en diferentes localizaciones municipales que sean representativas del modelo de movilidad propuesto.

### **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 que planes y programas, así como sus modificaciones, están sometidos a evaluación ambiental estratégica de conformidad con los procedimientos establecidos en la legislación de evaluación ambiental. En concordancia, el artículo 46 de la LOTUP especifica los planes y programas que serán objeto de la evaluación ambiental y territorial estratégica. En este contexto, la evaluación ambiental estratégica es de aplicación a los planes de movilidad.

### **H) PROPUESTA DE ACUERDO**

Analizada la propuesta del "Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alaquàs", cabe considerar que dicha actuación quedaría enmarcada 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 considerar, de acuerdo con los criterios del Anexo VIII de dicha ley, que la propuesta del "Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alaquás" no tiene incidencia significativa negativa en el modelo territorial del municipio de Alaquás, afecta a suelo urbano, no afecta a espacios protegidos ni forestales, 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 Alaquás" 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 estratégica del “Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alaquás”, 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. La redacción definitiva del PMUS de Alaquás concretará los siguientes aspectos:
  1. Incorporar metodología y cálculo de la huella de carbono derivada del modelo de movilidad propuesto y los indicadores de seguimiento de carácter medioambiental que se estimen adecuados, en concreto, emisiones CO<sub>2</sub> equivalente.
  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.
2. El PMUS deberá ser completado con las determinaciones que indica el informe del Servicio de Movilidad de 23 de septiembre de 2019 y se solicitará a dicho Servicio informe previamente a la aprobación definitiva municipal, incorporando, en su caso, las determinaciones que el mismo se indiquen.
3. Tal como se indica en el informe del servicio de Planificación, se deberá tener en cuenta las actuaciones previstas en la Red de Itinerarios no Motorizados de la Comunitat Valenciana (XINM) elaborados por la Generalitat.
4. El PMUS deberá contener un capítulo relativo a la Infraestructura Verde con los contenidos señalados en el informe emitido por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje. En el caso de que se afecte al ámbito del PAT de la Huerta será necesario el informe de dicho Servicio.

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 Comunitat Valenciana* no se hubiera procedido a la aprobación de la “Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alaquàs” 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 ALAQUÁS, 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.

EL SECRETARIO DE LA COMISIÓN  
DE EVALUACIÓN AMBIENTAL