

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

*RESOLUCIÓ de 8 de març de 2024, de la Direcció General d'Urbanisme, Paisatge i Avaluació Ambiental per la qual s'ordena la publicació de l'informe ambiental i territorial estratègic del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Vilafamés. Expedient 030/2021-EAE. [2024/3084]*

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 corresponent a l'expedient 030/2021-EAE Vilafamés.

«Proposta d'informe ambiental i territorial estratègic  
Objecte: Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Vilafamés  
Tràmit: Avaluació Ambiental Estratègica del Pla  
Promotor: Ajuntament de Vilafamés  
Autoritat substantiva: Ajuntament de Vilafamés  
Ubicació: Vilafamés  
Nº Expedient: 030/2021-EAE

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

Acord:

Vista la proposta d'Informe Estratègic Ambiental i Territorial del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Vilafamés, 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 la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental, i al dret autonòmic mitjançant el Decret Legislatiu 1/2021 de 18 de juny del Consell d'aprovació del Text Refós de la Llei d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge de la Comunitat Valenciana (TRLOTUP).

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

D'acord amb el que estableix l'article 46.3 de la TRLOTUP, l'òrgan ambiental determinarà si un pla o programa ha d'estar 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 53 del TRLOTUP.

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

B. Document Inicial Estratègic

B.1. Documentació Aportada

En data 24 de maig de 2021 es va rebre, en el Servei d'Avaluació Ambiental Estratègica la sol·licitud de l'ajuntament de Vilafamés per a iniciar el procés d'avaluació ambiental i territorial estratègica del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Vilafamés.

El Servei d'Avaluació Ambiental Estratègica comunica la apertura del expedient (Expedient 030/2020-EAE) el 1 de juny de 2021, requerint a l'hora afegir part de la documentació pendent (Document Inicial Estratègic), que es va remetre per part de l'ajuntament el 21 de juny de 2021.

La documentació aportada és conforme amb el que estableix l'article 52 del Decret Legislatiu 1/2021 de 18 de juny del Consell d'apro-

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

*RESOLUCIÓN de 8 de marzo de 2024, de la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental por la que se ordena la publicación del informe ambiental y territorial estratègic del Plan de movilidad urbana sostenible de Vilafamés. Expediente 030/2021-EAE. [2024/3084]*

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

Publicar en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* el informe ambiental y territorial estratègic correspondiente al expediente 030/2021-EAE Vilafamés.

«Propuesta de informe ambiental y territorial estratègic  
Objeto: Plan de movilidad urbana sostenible de Vilafamés  
Trámite: Evaluación Ambiental estratègica del plan  
Promotor: Ayuntamiento de Vilafamés  
Autoridad substantiva: Ayuntamiento de Vilafamés  
Ubicación: Vilafamés  
Núm. expediente: 030/2021-EAE

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

Acuerdo:

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

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

La evaluación ambiental estratègica es el instrumento de prevención, establecido en la Directiva 2001/42/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio, para la integración de los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos. Esta directiva se incorpora a la legislación nacional española mediante la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y al derecho autonómico mediante el Decreto legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell, de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje de la Comunitat Valenciana (TRLOTUP).

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, establece, en el artículo 6, qué planes y programas, así como sus modificaciones, están sometidos a evaluación ambiental estratègica, de acuerdo con los procedimientos establecidos en la legislación de evaluación ambiental.

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

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

B. Documento inicial estratègic

B.1. Documentación aportada

En fecha 24 de mayo de 2021 se recibió, en el Servicio de Evaluación Ambiental Estratègica, la solicitud del Ayuntamiento de Vilafamés para iniciar el proceso de evaluación ambiental y territorial estratègica del Plan de movilidad urbana sostenible (PMUS) de Vilafamés.

El Servicio de Evaluación Ambiental Estratègica comunica la apertura del expediente (expediente 030/2020-EAE) el 1 de junio de 2021, requiriendo, al mismo tiempo, añadir parte de la documentación pendiente (documento inicial estratègic), que se remitió, por parte del Ayuntamiento, el 21 de junio de 2021.

La documentación aportada es conforme con lo establecido en el artículo 52 del Decreto legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell,



vací del Text Refós de la Llei d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge de la Comunitat Valenciana (TRLLOTUP).

La documentació queda constituïda pels següents documents:

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

El municipi de Vilafamés es troba a la comarca de la Plana Alta, ocupa una superfície total de 70,4 km<sup>2</sup> i 1.829 habitants (INE, 2020), a una altitud d'entre 160 i 726 m.s.n.m.

Al terme municipal poden distingir-se dos zones: una més plana, el Pla de Vilafamés i una muntanyosa a l'est del casc urbà. La rambla de la Viuda limita el municipi per l'oest i a ella desemboquen altres barrancs com els de Cabanes, de Moró o el del Centenar.

La població es troba principalment concentrada al casc urbà, a l'eixample i a la urbanització La Foia, tot i que també compta amb una gran quantitat de masos dispersos per tot el terme, la major part sense població resident, i el nucli urbà de La Basseta, constituït per una agrupació de masos amb residents permanents.

Vilafamés alberga una combinació d'activitats econòmiques molt particular, tenint en compte una població del seu tipus i grandària. D'una banda, destaca l'activitat industrial lligada al sector ceràmic concentrada, gairebé exclusivament, al Polígon Industrial Vilafamés I, que es troba a uns 3 km a l'est del nucli urbà; d'altra banda, el ric patrimoni cultural i històric del municipi fa que siga un destí turístic de primer nivell a la província.

El municipi limita al nord amb la Vall d'Alba; a l'est amb Cabanes, la Poble Tornesa i Borriol; al sud amb Sant Joan de Moró i a l'oest amb Costur i Les Useres.

L'àmbit d'aplicació del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible es desenvolupa en el municipi de Vilafamés, però amb mesures dirigides al casc històric, la zona de l'eixample i les comunicacions amb el polígon industrial.

#### B.3. Planificació Vigent

Segons indica l'esborrany del PMUS, Vilafamés disposa des de 2003 d'un Pla General d'Ordenació Urbana (PGOU) aprovat per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Castelló i tramitat d'acord amb el la Llei 6/1994, de 15 de novembre, Reguladora de l'Activitat Urbanística (LRAU), amb la següent classificació:

- Sòl Urbà (SU)
- Sòl Urbà Residencial
- Sòl Urbà Industrial
- Sòl Urbanitzable.
- Sòl Urbanitzable Residencial
- Sòl Urbanitzable Industrial
- Sòl No urbanitzable (SNU). Comú i Protegit.

Segons indica l'esborrany del PMUS s'han tingut en compte altres 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 d'Acció territorial de caràcter sectorial de corredors d'infraestructures. Tot i que el DIE inclou aquest Pla, cal dir que es troba anul·lat mitjançant la Resolució d'11 de desembre de 2015, de la Direcció General d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge, a més de que no afectava al municipi.

- Pla d'Acció territorial de l'àrea funcional de Castelló.
- Pla de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de Castelló (PMoMe), que no afecta directament a Vilafamés, però sí a municipis limítrofes.
- Estratègia Valenciana davant el Canvi Climàtic 2013-2020.
- Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV).

No obstant això, ni el PMUS ni el DIE inclouen cap referència a alguns plans que poden tindre relació amb les mesures proposades, com ara el Pla d'acció territorial de caràcter sectorial sobre prevenció del risc d'inundació a la Comunitat Valenciana (PATRICOVA). Dels plans i estratègies esmenades tampoc no es fa cap anàlisi.

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

##### Diagnòstic previ

L'apartat 3 de l'esborrany del PMUS fa una anàlisi de la situació actual pel que fa al trànsit de vehicle privat, de vianants, e bicicletes i de transport públic. Diferencia dos situacions: els moviments quotidi-

de aprovació del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje de la Comunitat Valenciana (TRLLOTUP).

La documentación queda constituída por los siguientes documentos:

1. Documento inicial estratégico (DIE)
2. Borrador del plan de movilidad urbana sostenible  
B.2. Información territorial

El municipio de Vilafamés se encuentra en la comarca de la Plana Alta, ocupa una superficie total de 70,4 km<sup>2</sup> y 1.829 habitantes (INE, 2020), a una altitud de entre 160 y 726 m.s.n.m.

En el término municipal pueden distinguirse dos zonas: una más llana, El Pla de Vilafamés, y una montañosa al este del casco urbano. La rambla de la Viuda limita el municipio por el oeste y en ella desembocan otros barrancos como los de Cabanes, de Moró o el de El Centenar.

La población se encuentra principalmente concentrada en el casco urbano, en el ensanche y en la urbanización La Foia, a pesar de que también cuenta con una gran cantidad de cortijos dispersos por todo el término, la mayor parte sin población residente, y el casco urbano de La Basseta, constituido por una agrupación de cortijos con residentes permanentes.

Vilafamés alberga una combinación de actividades económicas muy particular, teniendo en cuenta una población de su tipo y tamaño. Por un lado, destaca la actividad industrial ligada al sector cerámico, concentrada, casi exclusivamente, en el polígono industrial Vilafamés I, que se encuentra a unos 3 km al este del casco urbano; por otro lado, el rico patrimonio cultural e histórico del municipio hace que sea un destino turístico de primer nivel en la provincia.

El municipio limita en el norte con Vall d'Alba; al este, con Cabanes, La Poble Tornesa y Borriol; en el sur, con Sant Joan de Moró, y, en el oeste, con Costur y Useras.

El ámbito de aplicación del Plan de movilidad urbana sostenible se desarrolla en el municipio de Vilafamés, pero con medidas dirigidas al casco histórico, la zona del ensanche y las comunicaciones con el polígon industrial.

#### B.3. Planificació Vigent

Según indica el borrador del PMUS, Vilafamés dispone, desde 2003, de un plan general de ordenación urbana (PGOU) aprobado por la Comisión Territorial de Urbanismo de Castelló y tramitado de acuerdo con la Ley 6/1994, de 15 de noviembre, reguladora de la actividad urbanística (LRAU), con la siguiente clasificación:

- Suelo urbano (SU)
- Suelo urbano residencial
- Suelo urbano-industrial
- Suelo urbanizable
- Suelo urbanizable residencial
- Suelo urbanizable industrial
- Suelo no urbanizable (SNU) Común y Protegido.

Según indica el borrador del PMUS, se han tenido en cuenta otras figuras de planificación, tanto a nivel supramunicipal como de desarrollo del plan general, que están relacionadas con la movilidad y deben ser consideradas en el presente procedimiento ambiental:

• Plan de acción territorial de carácter sectorial de corredores de infraestructuras. A pesar de que el DIE incluye este plan, cabe decir que se encuentra anulado mediante la Resolución de 11 de diciembre de 2015, de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, además de que no afectaba al municipio.

- Plan de acción territorial del área funcional de Castelló.
- Plan de movilidad del área metropolitana de Castelló (PMoMe), que no afecta directamente a Vilafamés, pero sí a municipios limítrofes.
- Estrategia valenciana ante el cambio climático 2013-2020.
- Estrategia territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV).

Sin embargo, ni el PMUS ni el DIE incluyen ninguna referencia a algunos planes que pueden tener relación con las medidas propuestas, como, por ejemplo, el Plan de acción territorial de carácter sectorial sobre prevención del riesgo de inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA). De los planes y estrategias enmendadas tampoco se hace ningún análisis.

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

##### Diagnòstic previ

El apartado 3 del borrador del PMUS hace un análisis de la situación actual en cuanto al tráfico de vehículo privado, de peatones, de bicicletas y de transporte público. Diferencia dos situaciones: los movi-



ans dels ciutadans i la situació d'aflluència de turistes, que saturen les infraestructures municipals.

Pel que fa al parc de vehicles i segons les dades mostrades de 2015, hi ha un predomini de turismes (61,8%) i furgonetes i camions (26,1%). La demanda del trànsit mostra diferències importants al casc històric, entre la baixa intensitat entre setmana i una saturació als dies d'aflluència de visitants, sobretot al carrer Cervantes/carrer de la Font. Eixos dies, l'ajuntament impedeix l'accés rodat al casc històric i deixa només un sentit de circulació al carrer de la Font, per tal de permetre l'aparcament d'autobusos. A la zona de l'eixample el problema radica en l'escassetat d'estacionaments els dies de presència de turistes. A la zona industrial el problema s'enregistra un trànsit intens de vehicles pesants i elevades velocitats a la xarxa primària.

Quant al modes de transport, el PMUS aporta les dades d'un estudi de l'INE de 2011 on es veu el predomini dels desplaçaments al lloc de treball amb vehicle privat del 56,2% i el 14,4% a peu amb pocs moviments amb transport públic. Els desplaçaments per estudis mantenen la proporció, tot i que millora l'ús del transport públic. En tots els casos, els desplaçaments en bicicleta són inexistents.

El transport de mercaderies es concentra entre les 8-12 h i està destinat al subministrament d'hotels i restaurants, en especial en la zona alta del carrer de la Font, al nucli històric.

Pel que fa a la demanda d'estacionament, es mostra l'estimació de demanda al casc històric i l'eixample.

El trànsit de vianants és diferent segons les zones. Al casc històric domina aquest mode, amb problemes d'interferència amb els vehicles. A l'eixample aquests problemes s'accentuen per la major presència de vehicles, mentre al polígon industrial només es fan desplaçaments interns a peu des del lloc de treball als restaurants. Per últim, hi ha una important trànsit de vianants entre Vilafamés i Vall d'Alba de vesprada i els caps de setmana.

El trànsit de bicicletes mostra diferències entre les tres zones principals. El casc històric és poc adient per a les bicicletes, però el fet que no tindre molta presència de vehicles a motor afavoreix la circulació de bicicletes. L'eixample, amb relleu més pla i carrers amples, té un major potencial de l'ús de la bicicleta i, per últim, al polígon industrial s'està observant un augment dels desplaçaments des del poble fins al lloc de treball.

El transport públic es limita a un autobús interurbà que comunica Vilafamés amb Castelló. Els problemes actuals de mobilitat es tracten a l'apartat 5 del PMUS i es resumeixen a continuació:

- Casc històric: escassetat d'estacionaments, en especial els dies d'aflluència de turistes i interrupcions degudes al transport de mercaderies.

- Eixample: Anells per a vianants incomplets i escassetat d'estacionaments i densitat de vianants a l'eixida de Vilafamés cap a Vall d'Alba.

- Polígon industrial: Absència d'un accés adequat per a vianants i bicicletes des del poble, manca de suficients estacionaments per a vehicles pesants i necessitat d'execució d'enllaç entre la CV-15 i la CV-160, per tal de reduir el temps de trànsit i entrada al polígon.

#### Objectius del PMUS

El PMUS de Vilafamés s'han estructurat en 4 objectius per a aconseguir una millor qualitat de vida dels veïns, millores en la circulació urbana i un canvi modal a la ciutat cap a pautes de desplaçament més sostenibles:

1. Millorar les condicions de trànsit en el centre històric per a turistes i ciutadans.

2. Augmentar i millorar la interconnectivitat entre les diferents zones del municipi.

3. Augmentar les places d'aparcament per a dies festius.

4. Garantir recorreguts per als vianants de qualitat.

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

L'article 52.1 i 52.2 del TRLLOTUP indica que el Document Inicial Estratègic haurà d'incorporar tant les alternatives, com la motivació d'elecció de l'opció adoptada. El DIE del PMUS de Vilafamés no inclou l'estudi de cap alternativa.

#### B.6. Propostes del PMUS

Les actuacions proposades tenen en compte dos situacions: sense turistes i amb turistes.

mientos cotidianos de los ciudadanos y la situación de afluencia de turistas, que saturan las infraestructuras municipales.

En cuanto al parque de vehículos y según los datos mostrados de 2015, hay un predominio de turismos (61,8 %) y furgonetas y camiones (26,1 %). La demanda del tráfico muestra diferencias importantes al casco histórico, entre la baja intensidad entre semana y una saturación en los días de afluencia de visitantes, sobre todo en la calle Cervantes/calle de La Font. Esos días, el Ayuntamiento impide el acceso rodado en el casco histórico y deja solo un sentido de circulación en la calle de La Font, para permitir el aparcamiento de autobuses. En la zona del ensanche, el problema radica en la escasez de estacionamientos los días de presencia de turistas. En la zona industrial, el problema consiste en un tráfico intenso de vehículos pesados y elevadas velocidades en la red primaria.

En cuanto a los modos de transporte, el PMUS aporta los datos de un estudio del INE de 2011, donde se ve el predominio de los desplazamientos al puesto de trabajo con vehículo privado del 56,2 %, y el 14,4 % a pie, con pocos movimientos con transporte público. Los desplazamientos por estudios mantienen la proporción, a pesar de que mejora el uso del transporte público. En todos los casos, los desplazamientos en bicicleta son inexistentes.

El transporte de mercancías se concentra entre las 8-12 h y está destinado al suministro de hoteles y restaurantes, en especial en la zona alta de la calle de La Font, en el núcleo histórico.

En cuanto a la demanda de estacionamiento, se muestra la estimación de demanda en el casco histórico y el ensanche.

El tráfico de peatones es diferente según las zonas. En el casco histórico domina este modo, con problemas de interferencia con los vehículos. En el ensanche, estos problemas se acentúan por la mayor presencia de vehículos, mientras que en el polígono industrial solo se hacen desplazamientos internos a pie desde el puesto de trabajo a los restaurantes. Por último, hay un importante tráfico de peatones entre Vilafamés y Vall d'Alba por la tarde y los fines de semana.

El tráfico de bicicletas muestra diferencias entre las tres zonas principales. El casco histórico es poco adecuado para las bicicletas, pero el hecho de no tener mucha presencia de vehículos a motor favorece la circulación de bicicletas. El ensanche, con relieve más llano y calles anchas, tiene un mayor potencial del uso de la bicicleta, y, por último, en el polígono industrial se está observando un aumento de los desplazamientos desde el pueblo hasta el puesto de trabajo.

El transporte público se limita a un autobús interurbano que comunica Vilafamés con Castelló. Los problemas actuales de movilidad se tratan en el apartado 5 del PMUS y se resumen a continuación:

- Casco histórico: escasez de estacionamientos, en especial los días de afluencia de turistas e interrupciones debidas al transporte de mercancías.

- Ensanche: anillos para peatones incompletos y escasez de estacionamientos y densidad de peatones a la salida de Vilafamés hacia Vall d'Alba.

- Polígono industrial: ausencia de un acceso adecuado para peatones y bicicletas desde el pueblo, falta de suficientes estacionamientos para vehículos pesados y necesidad de ejecución de enlace entre la CV-15 y la CV-160, para reducir el tiempo de tráfico y entrada al polígono.

#### Objetivos del PMUS

El PMUS de Vilafamés se ha estructurado en 4 objetivos para conseguir una mejor calidad de vida de los vecinos, mejoras en la circulación urbana y un cambio modal en la ciudad hacia pautas de desplazamiento más sostenibles:

1. Mejorar las condiciones de tráfico en el centro histórico para turistas y ciudadanos.

2. Aumentar y mejorar la interconectividad entre las diferentes zonas del municipio.

3. Aumentar las plazas de aparcamiento para días festivos.

4. Garantizar recorridos peatonales de calidad.

#### B.5. Estudio de alternativas

El artículo 52.1 y 52.2 del TRLLOTUP indica que el documento inicial estratégico deberá incorporar tanto las alternativas, como la motivación de elección de la opción adoptada. El DIE del PMUS de Vilafamés no incluye el estudio de ninguna alternativa.

#### B.6. Propuestas del PMUS

Las actuaciones propuestas tienen en cuenta dos situaciones: sin turistas y con turistas.



Codi	Mesura	Actuacions
CH-001	Diferenciació dels diferents escenaris del trànsit rodat	Senyalització informativa
CH-002	Modificació de recorreguts per al trànsit rodat en el casc històric	Instal·lació de cartells i senyalització viària Canvi de sentit de circulació Condicionament del trànsit rodat
CH-003	Adequació del casc històric com a Zona 30	Senyalització viària
CH-004	Control d'accessos al casc històric	Instal·lació de pilons Senyalització viària
CH-005	Noves places d'estacionament	Adequació de solar Senyalització viària
E-001	Desenvolupament de recorreguts adaptats per a vianants	Execució passos amb barbacanes
E-002	Generació de recorreguts complets per a vianants en l'eixample	Construcció de voreres
E-003	Modificació dels sentits de circulació i generació de noves places d'estacionament en la calçada	Senyalització viària
E-004	Creació d'un estacionament per a vehicles pesants	Adequació de la parcel·la
PI-001	Creació d'un vial ciclopeatonal entre el casc històric i el polígon industrial	Execució del vial
RP-001	Millora de la permeabilitat transversal per a vianants de la CV-160	Creació de passos per a vianants Senyalització viària
RP-002	Execució d'enllaç entre CV-15 i CV-160 al polígon industrial	Obres d'execució de l'enllaç Adequació d'accessos
RP-003	Execució d'enllaç entre CV-15 i el polígon industrial. Fase II	Obres d'execució de l'enllaç

Per a cadascuna de les mesures s'inclou una fitxa amb la descripció, un plànol d'ubicació o esquema i la despesa econòmica associada.

La pràctica totalitat de les mesures proposades es troben dins de Sòl Urbà o Urbanitzable, a excepció de la PI-001 que inclou un vial ciclopeatonal que circula per la CV-1620, en Sòl No Urbanitzable de Protecció Viària.

A l'apartat d'avaluació dels efectes es comentarà com incideixen algunes d'aquestes mesures en la qualitat del medi ambient i del territori.

#### B.7. Possibles efectes sobre el medi ambient

L'apartat 5 del DIE indica els efectes previsibles de les actuacions incloses en el PMUS sobre el medi ambient i la mobilitat.

El major impacte es produeix per l'afluència de vehicles dels turistes o ciutadans amb segona residència a Vilafamés, en caps de setmana i festius. Aquesta afluència provoca un augment en les emissions de gasos, en la contaminació acústica i en les vibracions, que poden afectar a la flora i a la fauna, a més d'afectar la salut de les persones.

La reducció del trànsit motoritzat implicarà un descens de les emissions de òxids de nitrogen permetrà reduir els nivells d'ozó i un menor nivell de contaminants.

L'apartat 6 del DIE indica que el PMUS està coordinat amb altres plans de caràcter municipal o supramunicipal com el PGOU de Vilafamés, el Pla d'Acció territorial de l'àrea funcional de Castelló, el Pla de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de Castelló (PMoMe) i l'Estratègia Valenciana davant el Canvi Climàtic 2013-2020.

#### C. 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:

Código	Medida	Actuaciones
CH-001	Diferenciación de los diferentes escenarios del tráfico rodado	Señalización informativa
CH-002	Modificación de recorridos para el tráfico rodado en el casco histórico	Instalación de carteles y señalización viaria Cambio de sentido de circulación Acondicionamiento del tráfico rodado
CH-003	Adecuación del casco histórico como zona 30	Señalización viaria
CH-004	Control de accesos al casco histórico	Instalación de pilones Señalización viaria
CH-005	Nuevas plazas de estacionamiento	Adecuación de solar Señalización viaria
E-001	Desarrollo de recorridos adaptados para peatones	Ejecución pasos con barbacanas
E-002	Generación de recorridos completos para peatones en el ensanche	Construcción de aceras
E-003	Modificación de los sentidos de circulación y generación de nuevas plazas de estacionamiento en la calzada	Señalización viaria
E-004	Creación de un estacionamiento para vehículos pesados	Adecuación de la parcela
PI-001	Creación de un vial ciclopeatonal entre el casco histórico y el polígono industrial	Ejecución del vial
RP-001	Mejora de la permeabilidad transversal para peatones de la CV-160	Creación de pasos para peatones Señalización viaria
RP-002	Ejecución de enlace entre CV-15 y CV-160 en el polígono industrial	Obras de ejecución del enlace Adecuación de accesos
RP-003	Ejecución de enlace entre CV-15 y el polígono industrial. Fase II	Obras de ejecución del enlace

Para cada una de las medidas se incluye una fitxa con la descripción, un plano de ubicación o esquema y el gasto económico asociado.

La pràctica totalitat de las medidas propuestas se encuentran dentro de suelo urbano o urbanizable, a excepción de la PI-001, que incluye un vial ciclopeatonal que circula por la CV-1620, en suelo no urbanizable de protección viaria.

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

#### B.7. Posibles efectos sobre el medio ambiente

El apartat 5 del DIE indica los efectos previsibles de las actuaciones incluidas en el PMUS sobre el medio ambiente y la movilidad.

El mayor impacto se produce por la afluencia de vehículos de los turistas o ciudadanos con segunda residencia en Vilafamés, en fines de semana y festivos. Esta afluencia provoca un aumento en las emisiones de gases, en la contaminación acústica y en las vibraciones, que pueden afectar a la flora y a la fauna, además de afectar la salud de las personas.

La reducción del tráfico motorizado implicarà un descenso de las emisiones de óxidos de nitrógeno, que permitirá reducir los niveles de ozono, así como un menor nivel de contaminantes.

El apartado 6 del DIE indica que el PMUS está coordinado con otros planes de carácter municipal o supramunicipal como el PGOU de Vilafamés, el Plan de acción territorial del área funcional de Castelló, el Plan de movilidad del área metropolitana de Castelló (PMoMe) y la Estrategia valenciana ante el cambio climático 2013-2020.

#### C. Consultas realizadas

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



Administració consultada	Consulta	Informe
Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible Subdirecció General de Mobilitat Servei de Planificació Servei de Mobilitat	21.06.2021	29.11.2021 02.12.2021
Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat Direcció General de Política Territorial i Paisatge Subdirecció General d'Ordenació del Territori i Paisatge Servei de Gestió Territorial (PATRICOVA) Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge	21.06.2021	13.09.2021 31.08.2021

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/seguiment-d-expedients-d-avaluacio-ambiental-estrategica>

(apartat «Consulta de Plans d'Avaluació Ambiental», 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').

#### D. Identificació 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 contribuïssa, a l'hora, a la reducció d'emissions originades pel sector del transport com són les referides a les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle (CO<sub>2</sub>), les emissions de contaminants que perjudiquen la qualitat de vida dels ciutadans (entre altres diòxid de nitrogen NO<sub>2</sub>, compostos orgànics volàtils COV, carboni, diòxid de sofre SO<sub>2</sub>, partícules PM) i les emissions acústiques del trànsit motoritzat.

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 regla-

Administración consultada	Consulta	Informe
Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible Subdirección General de Movilidad Servicio de Planificación Servicio de Movilidad	21.06.2021	29.11.2021 02.12.2021
Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad Dirección General de Política Territorial y Paisaje Subdirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje Servicio de Gestión Territorial (PATRICOVA) Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje	21.06.2021	13.09.2021 31.08.2021

Nota: los informes recibidos se publicarán, junto con el informe ambiental y territorial estratégico, en la página web:

<https://mediambient.gva.es/es/web/evaluacion-ambiental/seguiment-d-expedients-d-avaluacio-ambiental-estrategica>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

mentàriament s'establisquen en relació amb el desenvolupament de les polítiques energètiques i ambientals».

El PMUS de Vilafamés 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 de les mateixes es durà a terme sobre aquelles propostes que siguen de competència municipal.

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

#### Mobilitat Urbana

L'informe de 2 de desembre de 2021 del Servei de Mobilitat Urbana de la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible, de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat Sostenible, conclou que la documentació subministrada no reuneix la qualitat tècnica adequada per la qual cosa, per a la seua aprovació haurà de corregir-se i ampliar-se, atenent, entre altres, a les següents indicacions:

- Dades de mobilitat: Falten dades de partida, enquestes i aforaments com, per exemple, normativa municipal existent, actors implicats, zones generadores i atraients de mobilitat o mobilitats obligades.
- Dades socioeconòmiques: Incloure centres d'atracció, dades turístiques, estructura de la població, nombre d'empreses, persones actives, parc de vehicles, etc.
- Viatges turístics: Origen i destí dels moviments, dates i hores de major afluència, etc.
- Dades d'aforaments de les carreteres: Detall d'intensitats horàries i en dies laborables/festius.
- Transport públic: Anàlisi d'oferta i demanda i actuacions previstes.

• Pressuposts municipals: Inversions en obres de mobilitat dels últims quatre anys.

- Accessibilitat universal: Anàlisi i diagnòstic.
- Perspectiva de gènere: Incloure un capítol al respecte.
- Indicadors de seguiment: Per tal de mesurar l'evolució de la mobilitat, amb els valors inicials i els esperats.
- Propostes: Eliminar la RP-002, completar fitxa de RP-003, definició de PI-001 i incloure els agents implicats en cadascuna de les propostes.
- Programació: Tant de les fases com de les actuacions, incloent pressupost anual.

#### Planificació

El Servei de Planificació de la DG d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible emet informe el 29 de novembre de 2021 en el que indica una sèrie de consideracions que hauran de tindre's en compte en relació amb les infraestructures de transport afectades, de titularitat autonòmica:

• La proposta P1-001 Creació d'un vial ciclopeatonal entre el casc històric i el polígon industrial no detalla com es faria l'encreuament amb la CV-160 ni com es concreta el seu traçat en les zones de protecció de la carretera; haurà de plantejar un traçat alternatiu per tal de minimitzar l'afecció de l'encreuament amb la CV-160.

• El nivell de detall de la proposta RP-001 Millora de la permeabilitat transversal per a vianants en el CV-160 no permet determinar la seua compatibilitat o no amb la planificació i legislació sectorial vigent.

• A ambdues propostes (P1-001 i RP-001) correspon al promotor la redacció dels projectes, obtenció de terrenys necessaris i execució de les obres, així com les mesures acústiques necessàries. L'autorització del titular de la via serà preceptiva per a l'execució de les obres en zones d'afecció de carreteres.

• D'altra banda, la proposta RP-002 Execució de l'enllaç entre la CV-15, CV-160 i el polígon industrial ja està executada, per la qual cosa no és procedent incloure-la al PMUS.

#### Risc d'Inundació (PATRICOVA)

L'informe de 13 de setembre 2021 del Servei de Gestió Territorial de la Direcció General de Política Territorial i Paisatge, indica que el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Vilafamés (Castelló) es troba afectat per perillositat d'inundació, tot i que és compatible, sempre que es complisquen les condicions exposades:

El Pla de Mobilitat no fa cap referència al PATRICOVA, i hauria d'incloure-s'hi donats els nivells de perillositat d'inundació en gran part del seu territori. Així mateix, hauria de fer referència a l'afecció de la

y los límites que reglamentariamente se establezcan en relación con el desarrollo de las políticas energéticas y ambientales».

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

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

#### Movilidad urbana

El informe de 2 de diciembre de 2021, del Servicio de Movilidad Urbana de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible, de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad Sostenible, concluye que la documentación suministrada no reúne la calidad técnica adecuada, por lo que, para su aprobación, deberá corregirse y ampliarse, atendiendo, entre otras, a las siguientes indicaciones:

- Datos de movilidad: faltan datos de partida, encuestas y aforos como, por ejemplo, normativa municipal existente, actores implicados, zonas generadoras y atrayentes de movilidad o movilidades obligadas.
- Datos socioeconómicos: incluir centros de atracción, datos turísticos, estructura de la población, número de empresas, personas activas, parque de vehículos, etc.
- Viajes turísticos: origen y destino de los movimientos, fechas y horas de mayor afluencia, etc.
- Datos de aforos de las carreteras: detalle de intensidades horarias y en días laborables/festivos.
- Transporte público: análisis de oferta y demanda y actuaciones previstas.

• Presupuestos municipales: inversiones en obras de movilidad de los últimos cuatro años.

- Accesibilidad universal: análisis y diagnóstico.
- Perspectiva de género: incluir un capítulo al respecto.
- Indicadores de seguimiento: para medir la evolución de la movilidad, con los valores iniciales y los esperados.
- Propuestas: eliminar la RP-002, completar ficha de RP-003, definición de PI-001 e incluir los agentes implicados en cada una de las propuestas.
- Programación: tanto de las fases como de las actuaciones, incluyendo presupuesto anual.

#### Planificación

El Servicio de Planificación de la DG de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible emite un informe el 29 de noviembre de 2021 en el que indica una serie de consideraciones que deberán tenerse en cuenta en relación con las infraestructuras de transporte afectadas, de titularidad autonómica:

• La propuesta P1-001 Creación de un vial ciclopeatonal entre el casco histórico y el polígono industrial no detalla cómo se haría el cruce con la CV-160 ni cómo se concreta su trazado en las zonas de protección de la carretera; deberá plantear un trazado alternativo para minimizar la afección del cruce con la CV-160.

• El nivel de detalle de la propuesta RP-001 Mejora de la permeabilidad transversal para peatones en el CV-160 no permite determinar su compatibilidad o no con la planificación y legislación sectorial vigente.

• En ambas propuestas (P1-001 y RP-001) corresponde al promotor la redacción de los proyectos, obtención de terrenos necesarios y ejecución de las obras, así como las medidas acústicas necesarias. La autorización del titular de la vía será preceptiva para la ejecución de las obras en zonas de afección de carreteras.

• Por otro lado, la propuesta RP-002 Ejecución del enlace entre la CV-15, CV-160 y el polígono industrial ya está ejecutada, por lo que no procede incluirla en el PMUS.

#### Riesgo de inundación (PATRICOVA)

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

El Plan de movilidad no hace ninguna referencia al PATRICOVA, y debería incluirse, dados los niveles de peligrosidad de inundación en gran parte de su territorio. Así mismo, debería hacer referencia a la

cartografia del SNCZI, la qual hauria de ser tinguda en consideració en les diferents actuacions que es pretenen desenvolupar, en particular en aquelles que tinguen per objecte modificar la morfologia urbana.

Els projectes que es desenvolupen dintre d'aquest PMUS hauran de concretar aquelles actuacions que comporten l'alteració de la rasant i les seues afectacions, així com, en el cas que procedisca, les mesures que es prevegen per a reduir els efectes de la inundabilitat. El PMUS serà compatible amb la normativa del PATRICOVA, sempre que s'incorporen en les actuacions que es projecten, les condicions d'adequació de les infraestructures previstes en l'article 21. Aquests projectes i plans seran objecte d'informe pel departament competent en matèria d'inundabilitat prèviament a l'aprovació definitiva d'aquests.

#### Infraestructura Verda i Paisatge

L'informe de 31 d'agost de 2021 del Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge indica que els objectius indicats en el DIE i en el Pla, coincideixen plenament amb funcions de la Infraestructura Verda, tot i que hauran de ser analitzats la definició de la Infraestructura Verda del municipi i l'entramat de corredors i connectors. Cal incorporar un capítol dedicat a la Infraestructura Verda Municipal que incloga:

- Una anàlisi de la Infraestructura verda per tal de valorar els efectes de les propostes del PMUS.
- Quins espais i recorreguts són adequats per ser incorporats a la infraestructura verda municipal.
- Establiment de mesures efectives per corregir possibles efectes negatius de les propostes.
- Determinacions a adoptar per al control d'elements amb incidència en la qualitat del paisatge urbà i par al manteniment de vistes i perspectives.

#### Forestal i Vies pecuàries

Les propostes del PMUS no afecten al sòl forestal. La Vereda de la Balaguera travessa el nucli històric i connecta, pel vessant nord de la serra de Borriol, amb la Canyada Reial de Barona, als voltants del polígon industrial. Dins de les actuacions RP-002 Execució d'enllaç entre CV-15 i CV-160 al polígon industrial i RP-003 Execució d'enllaç entre CV-15 i el polígon industrial. Fase II, haurà de garantir-se el manteniment dels usos i la connectivitat de la Canyada Reial de Barona.

E. 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.

#### E.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 amb relació amb la mobilitat:

- Estratègia Uneix 2018-2030 (Programa estratègic per a la millora de la Mobilitat, Infraestructures i Transport de la Comunitat Valenciana). Dintre d'aquesta estratègia figura el PMoMe de Castelló.
- Pla de Mobilitat Metropolitana de l'Àrea de Castelló (PMoMe), inclou Vilafamés entre els municipis de l'àmbit ampliat d'aquest Pla.

- Xarxa d'Itineraris No Motoritzats (XINM): A Vilafamés es troba executat un tram de la Cicloruta CR-160 i CR-15, des del polígon industrial fins la carretera CV-15 i la Via Augusta, que circula a l'extrem est del municipi.

Per això, s'ha d'aconseguir la coordinació i integració entre carrils bici dels municipis veïns i per a la seua integració les xarxes comarcals.

afecció de la cartografia del SNCZI, que debería ser tenida en consideración en las diferentes actuaciones que se pretenden desarrollar, en particular en aquellas que tengan por objeto modificar la morfología urbana.

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

#### Infraestructura verde y paisaje

El informe de 31 de agosto de 2021 del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje indica que los objetivos indicados en el DIE y en el plan coinciden plenamente con funciones de la infraestructura verde, pese a que deberán analizarse la definición de la infraestructura verde del municipio y el entramado de corredores y conectores. Hay que incorporar un capítulo dedicado a la infraestructura verde municipal que incluya:

- Un análisis de la Infraestructura verde para valorar los efectos de las propuestas del PMUS.
- Qué espacios y recorridos son adecuados para ser incorporados a la infraestructura verde municipal.
- Establecimiento de medidas efectivas para corregir posibles efectos negativos de las propuestas.
- Determinaciones a adoptar para el control de elementos con incidencia en la calidad del paisaje urbano y para el mantenimiento de vistas y perspectivas.

#### Forestal y vías pecuarias

Las propuestas del PMUS no afectan al suelo forestal. La Vereda de la Balaguera atraviesa el núcleo histórico y conecta, por la vertiente norte de la sierra de Borriol, con La Canyada Reial de Barona, en los alrededores del polígono industrial. Dentro de las actuaciones RP-002 Ejecución de enlace entre CV-15 y CV-160 en el polígono industrial y RP-003 Ejecución de enlace entre CV-15 y el polígono industrial. Fase II, deberá garantizarse el mantenimiento de los usos y la conectividad de La Canyada Reial de Barona.

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

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

#### E.1. Por las características del plan

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

En el ámbito territorial del PMUS analizado se prevé desarrollar otros planes supramunicipales con relación con la movilidad:

- Estrategia Uneix 2018-2030 (Programa estratégico para la mejora de la movilidad, infraestructuras y transporte de la Comunitat Valenciana). Dentro de esta estrategia figura el PMoMe de Castelló.
- Plan de movilidad metropolitana del área de Castelló (PMoMe), que incluye Vilafamés entre los municipios del ámbito ampliado de este plan.

- Red de itinerarios no motorizados (RINM): en Vilafamés se encuentra ejecutado un tramo de la cicloruta CR-160 y CR-15, desde el polígono industrial hasta la carretera CV-15 y la Via Augusta, que circula en el extremo este del municipio.

Por eso, se debe conseguir la coordinación e integración entre carriles bici de los municipios vecinos y para su integración en las redes comarcals.

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

No s'esperen efectes negatius significatius sobre la cobertura forestal, sobre les vies pecuàries o sobre elements del patrimoni cultural.

La major part de les actuacions es troben dins de Sòl Urbà o Sòl Urbanitzable, inclús les mesures que impliquen construcció de nous estacionaments, com ara CH-005 (Noves Places d'Estacionament), en part ubicat en Sòl Urbà i altra part en Sòl Urbanitzable, i E-004 (Aparcament per a vehicles pesants), totalment en Sòl Urbanitzable. Només la mesura PI-001 —que preveu la instal·lació d'una via ciclopeatonal pel traçat de la carretera local CV-1620— es troba dintre de Sòl No Urbanitzable de Protecció Viària, però es tracta d'una actuació compatible.

El PMUS proposa a l'apartat 6.2 uns indicadors molt ximplers i genèrics per al seguiment del pla, que es limita a quatre eixos relatius a la millora de trànsit, augment de la connectivitat, augment de les places d'estacionament i garantir els recorreguts per a vianants.

Aquesta proposta de seguiment no inclou suficients indicadors ni d'avaluació del pla, ni de caràcter ambiental; tal com s'expressa en l'article 10.2 de la Llei de mobilitat, els plans incorporaran no només els indicadors en relació amb el volum total de desplaçaments, la seva 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 gasos d'efecte d'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 s'ha d'especificar el valor inicial (quantitativament, no merament qualitativa) i quantificar l'objectiu a assolir. Per tant, 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 CO<sub>2</sub>/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.

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 Vilafamés, 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.
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

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

No se esperan efectos negativos significativos sobre la cobertura forestal, sobre las vías pecuarias o sobre elementos del patrimonio cultural.

La mayor parte de las actuaciones se encuentran dentro de suelo urbano o suelo urbanizable, incluso las medidas que implican construcción de nuevos estacionamientos, como, por ejemplo, CH-005 (nuevas plazas de estacionamiento), en parte ubicado en suelo urbano y otra parte en suelo urbanizable, y E-004 (aparcamiento para vehículos pesados), totalmente en suelo urbanizable. Solo la medida PI-001 —que prevé la instalación de una vía ciclopeatonal por el trazado de la carretera local CV-1620— se encuentra dentro de suelo no urbanizable de protección viaria, pero se trata de una actuación compatible.

El PMUS propone, en el apartado 6.2, unos indicadores muy simples y genéricos para el seguimiento del plan, que se limita a cuatro ejes relativos a la mejora de tráfico, aumento de la conectividad, aumento de las plazas de estacionamiento y garantizar los recorridos para peatones.

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

En general, para todos los indicadores se debe especificar el valor inicial (cuantitativamente, no meramente cualitativa) y cuantificar el objetivo a lograr. Por lo tanto, deberán concretarse tanto el valor inicial como el valor objetivo a lograr, así como la metodología de cálculo propuesta, al menos para los siguientes indicadores ambientales:

- Uso de vehículos menos contaminantes (evaluación de GEI CO<sub>2</sub>/año Mt).
- Emisiones de GEI del sector del transporte (vinculadas a las anteriores).
- Consumo energético total por parte del sector del transporte (toneladas de petróleo equivalentes).
- Aparcamiento pesado en las afueras (se evalúa el número de vehículos pesados/año).
- Disminución del nivel acústico alcanzado en dB, que evalúa el nivel sonoro de recepción externa (dB) producido por el tráfico en diferentes ubicaciones municipales que son representativas del modelo de movilidad propuesto.

– Cualquier otro indicador que, para cada propuesta, evalúe un valor adecuado para el cumplimiento efectivo que no se supere el límite en función del ahorro energético, la reducción de emisiones de GEI, la reducción de contaminantes o la reducción de ruido.

No quedan evaluadas en el presente informe ambiental y territorial los nuevos trazados sobre suelo no urbanizable que tengan que ser objeto de evaluación ambiental de proyecto si se encuentran dentro de los supuestos previstos en la legislación vigente de evaluación ambiental (Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental; Ley 2/1989, de impacto ambiental de la Comunitat Valenciana; y Decreto 162/90, de ordenación del desarrollo, de la Ley 2/89).

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

1. Contribuyen a un mejor uso racional del espacio público y a las necesidades sociales y económicas del municipio.
2. Promueven el cambio modal hacia los modos de transporte más sostenibles: Andar e ir en bicicleta, con la consiguiente reducción del consumo energético.
3. Desaconseja el uso del vehículo privado.
4. Favorece, a largo plazo, la reducción de los impactos asociados a los modos motorizados: emisiones contaminantes, gases de efecto invernadero y emisiones acústicas.
5. Promueve la descarbonización del sistema de transporte del municipio.

A la vista de la documentación presentada, de acuerdo con los criterios del anexo VIII del Decreto legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell, de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje de la Comunitat Valenciana (TRLOTUP),





que el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Vilafamés 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, discorren per vies o camins ja existents on l'ús proposat està permès. En el cas de propostes d'execució en sòl no urbanitzable que suposen 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 Vilafamés, que el procediment d'avaluació simplificat és suficient per a determinar que la modificació no presenta efectes negatius significatius sobre el medi ambient.

#### F. 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 Vilafamés 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. S'haurà d'atendre a les consideracions de l'informe de 2 de desembre de 2021 del Servei de Mobilitat Urbana de la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible, corregint i ampliant la documentació. Una vegada completada la documentació requerida, es demanarà un nou informe al Servei de Mobilitat Urbana, que haurà de ser favorable per a continuar amb la tramitació.

2. El PMUS haurà d'eliminar la mesura RP-002. Execució d'enllaç entre CV-15 i CV-160 al polígon industrial, donat que ja està executada.

3. És necessari que el Pla d'Acció del PMUS especifique els valors inicials dels indicadors de seguiment i ambientals, així com quantificar l'objectiu a assolir per a cadascun d'ells al llarg de la implementació del PMUS.

4. El PMUS haurà de contemplar les determinacions de l'informe emès pel Servei d'Infraestructura Verda i Paisatge de 31 d'agost 2021.

5. El PMUS incorporarà les consideracions de l'informe de 13 de setembre 2021 del Servei de Gestió Territorial de la Direcció General de Política Territorial i Paisatge respecte al risc d'inundació.

6. L'òrgan promotor valorarà i, en els seu cas, atindrà, les indicacions de l'informe de 29 de novembre de 2021 del Servei de Planificació de la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible.

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 Vilafamés» 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 que 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

se considera que el Plan de movilidad urbana sostenible de Vilafamés no afecta zonas protegidas o forestales y sus propuestas se limitan en general a suelo urbano y urbanizable. En cuanto a las actuaciones en suelo no urbanizable, discurren por vías o caminos ya existentes donde el uso propuesto está permitido. En el caso de propuestas de ejecución en suelo no urbanizable que suponen reclassificación de suelo o que suponen un uso no permitido, estas no serán objeto de evaluación en este PMUS, dado que el ayuntamiento no es competente en aprobar modificaciones en suelo no urbanizable.

Así, analizada la documentación presentada y su objeto, los informes sectoriales emitidos, revisada la cartografía existente en el Sistema de información territorial de esta conselleria, se puede determinar, respecto al Plan de movilidad urbana sostenible de Vilafamés, que el procedimiento de evaluación simplificado es suficiente para determinar que la modificación no presenta efectos negativos significativos sobre el medio ambiente.

#### F. Propuesta de acuerdo

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

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

1. Se tendrá que atender a las consideraciones del informe de 2 de diciembre de 2021, del Servicio de Movilidad Urbana de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible, corrigiendo y ampliando la documentación. Una vez completada la documentación requerida, se pedirá un nuevo informe al Servicio de Movilidad Urbana, que tendrá que ser favorable para continuar con la tramitación.

2. El PMUS tendrá que eliminar la medida RP-002. Ejecución de enlace entre CV-15 y CV-160 en el polígono industrial, dado que ya está ejecutada.

3. Es necesario que el Plan de acción del PMUS especifique los valores iniciales de los indicadores de seguimiento y ambientales, así como cuantificar el objetivo a lograr para cada uno de ellos a lo largo de la implementación del PMUS.

4. El PMUS tendrá que contemplar las determinaciones del informe emitido por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de 31 de agosto 2021.

5. El PMUS incorporará las consideraciones del informe de 13 de septiembre 2021 del Servicio de Gestión Territorial de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje respecto al riesgo de inundación.

6. El órgano promotor valorará y, en su caso, atenderá las indicaciones del informe de 29 de noviembre de 2021, del Servicio de Planificación de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible.

Según establece el artículo 53.7 del TRLOTUP, el informe ambiental y territorial estratégico perderá su validez y cesará en la producción de los efectos que sean propios si, una vez publicado en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*, no se ha procedido a la aprobación del «Plan de movilidad urbana sostenible de Vilafamés» en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación. En este caso, el promotor deberá volver a iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental y territorial 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 hace referencia el artículo 53.2.b del Decreto legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell, de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, en conformidad con lo que dispone el artículo 3.2 del Decreto 230/2015, de 4 de diciembre, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento del órgano ambiental de la Generalitat a efectos de evaluación ambiental estratègica (planos y programas).

Por lo tanto, la Comisión de Evaluación Ambiental acuerda emitir un informe ambiental y territorial estratégico favorable en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica del

Mobilitat Urbana Sostenible de Vilafamés, 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 puguen 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.

València, 04 de gener de 2022.– El secretari de la Comissió d'Avaluació Ambiental: José del Valle Arocas».

València, 8 de març de 2024.– El director general d'Urbanisme, Paisatge i Avaluació Ambiental: Miguel Ángel Ivorra Devesa.

Plan de movilidad urbana sostenible Vilafamés, con el cumplimiento de las determinaciones que se incluyen en dicho informe.

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

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

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

València, 4 de enero de 2022.– El secretario de la Comisión de Evaluación Ambiental: José del Valle Arocas».

València, 8 de marzo de 2024.– El director general de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental: Miguel Ángel Ivorra Devesa.