



PLA DE MOBILITAT
URBANA SOSTENIBLE
DOCUMENT INICIAL ESTRATÈGIC



EQUIP REDACTOR



ONA ENVIRONMENTAL SOLUTIONS S.L.

Plaça Setmana Santa Marinera 2, 4^{rt} pis, porta 7

46011 València

a.pons@onaenergy.es

AGUSTÍN PONS CONTRERAS

Enginyer Agrònom

DIRECTOR TÈCNIC GENERAL

FERRAN LLARIO SEMPERE

Doctor i Llicenciat en Ciències Ambientals

Personal Tècnic

MIREIA RENAU MARCO

Llicenciada en Ciències Ambientals

Personal Tècnic

SARA AUNÉS i MARQUÉS

Llicenciada en Història i Màster en gestió de residus

Personal Tècnic

FÀTIMA MESEGUER BUERGUERA

Enginyera Química i Llicenciada en Ciències Ambientals

Personal Tècnic

SIMEÓN CATALÀ

Llicenciat en Arquitectura

Personal Tècnic Extern

JOSÉ LUIS GISBERT

Llicenciat en Arquitectura

Personal Tècnic Extern

INDEX

1.- INTRODUCCIÓ.....	5
2.- OBJECTIU DEL PMUS.....	6
3.- ABAST I ÀMBIT D'ACTUACIÓ DEL PMUS.....	8
4.- RELACIÓ DEL PMUS AMB ALTRES PLANS I ESTRATÈGIES TERRITORIALS.....	10
4.1. PLANEJAMENT TERRITORIAL.....	10
4.1.1. INFRAESTRUCTURA VERDA	10
4.1.2. PATRICOVA.....	18
4.1.3. PLANS D'ACCIÓ TERRITORIALS I METROPOLITANS.....	19
4.2. PLANEJAMENT SECTORIAL DE COMUNICACIÓ I TRANSPORT.....	22
4.2.1. PROJECTE DE SERVEI PÚBLIC DE TRANSPORT DE VIATGERS PER CARRETERA, ANY 2021 CV-008, ALT PALÀNCIA – SAGUNT / VALÈNCIA	22
4.2.2. PLA D' ACCIÓ TERRITORIAL DE CARÀCTER SECTORIAL DE LA XARXA D' ITINERARIS NO MOTORIZATS DE LA COMUNITAT VALENCIANA (XINM).....	23
4.3. PLANEJAMENT LOCAL	25
4.3.1. PLA DE VIALS NO MOTORIZATS MANCOMUNITAT DE LES VALLS	25
4.3.2. PLA GENERAL.....	25
5. DIAGNOSI DEL SISTEMA DE MOBILITAT I DELS SEUS IMPACTES AMBIENTAL.....	27
5.1. IMPACTES DE LA MOBILITAT	27
5.1.1. MORTS O FERITS PER VEHICLES	27
5.1.2. CONTAMINACIO ATMOSFÈRICA.....	27
5.1.3. CONTAMINACIÓ ACÚSTICA	33
5.2. LA MOBILITAT A FAURA	35

6. DESENVOLUPAMENT DEL PMUS	37
6.1. PLA D'ACCIÓ DEL PMUS	37
6.2. ALTERNATIVES.....	40
6.2.1. ALTERNATIVA 0: NO POSADA EN MARXA DE LES ACTUACIONS DEL PMUS.....	40
6.2.2. ALTERNATIVA 1: DESENVOLUPAMENT DE LES ACCIONS DE CURT TERMINI	41
6.2.3. ALTERNATIVA 2: DESENVOLUPAMENT COMPLET DEL PMUS.....	41
6.3. SELECCIÓ DE L'ALTERNATIVA A DESENVOLUPAR	43
6.4. MESURES PER AL SEGUIMENT AMBIENTAL DEL PLA	44
7. EFECTES DEL PMUS SOBRE LA MOBILITAT I EL MEDI AMBIENT, ATENENT AL CONTEXT DE CANVI CLIMÀTIC	49
8. MOTIVACIÓ PER A LA AVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA SIMPLIFICADA	52

1.- INTRODUCCIÓ

El Document Inicial Estratègic (DIE) inicia el procediment d'Avaluació Ambiental Estratègica (AAE) del Pla de Mobilitat Urbana (PMUS) de Faura, atenent al que es disposa a la Llei 21/2013 d'Avaluació Ambiental Estratègica i a la Llei 05/2014 d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge de la Comunitat Valenciana.

Encara que el municipi de Faura no te l'obligació legal de comptar amb un PMUS, al tenir una població inferior a 20.000 habitants (Llei 6/2011 de l'1 d'abril, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana), l'ajuntament té una voluntat real de fer un canvi en la mobilitat del municipi per tal de què aquesta siga més sostenible e inclusiva i per tant ha elaborat el seu propi PMUS, com a document estratègic que encamine aquesta transformació de la mobilitat local.

Per tal d'iniciar el procediment d'Avaluació Ambiental Estratègica, el present DIE es lliura a l'òrgan ambiental competent junt amb la versió preliminar del PMUS, per tal de donar inici al procediment simplificat d'AEA, recollir les estimacions de la resta d'administracions competents i les aportacions d'altres entitats i la ciutadania en general.

Atenent al que queda establert a la Llei 21/2013 del 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental, la DIE avaluarà els següents ítems del pla o programa que es pretén aprovar:

- Els objectius del pla.
- L'abast i contingut del pla.
- Un anàlisi de les diferents alternatives analitzades, on s'analitzen les implicacions tècniques i ambientals de les diferents opcions. En aquest anàlisi d'alternatives s'inclourà la alternativa zero que implicaria la no aplicació del pla.
- Les incidències sobre altres plans i programes previstos en l'àmbit d'actuació.
- Els potencials impactes ambientals, tenint en compte el canvi climàtic.

2.- OBJECTIU DEL PMUS

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible és una ferramenta de planificació municipal que permet fomentar el canvi cap a la sostenibilitat de la mobilitat del municipi. És un document estratègic què, entenent la mobilitat com un dret fonamental i que ha de possibilitar la sostenibilitat dels desplaçaments de la ciutadania, vol assegurar un repartiment equitatiu de l'espai públic, una disminució dels seus impactes ambientals i sobre el canvi climàtic i ha de fer-ho des de la participació activa de la societat fomentant el canvi d'hàbits.

Amb el desenvolupament d'aquest pla es persegueixen canvis adreçats a:

- Reduir l'impacte ambiental i climàtic de la mobilitat.
- Augmentar l'eficiència energètica dels nostres desplaçaments.
- Transitar cap a la descarbonització del sistema de mobilitat, per tal de reduir la producció de gasos d'efecte hivernacle.
- Aconseguir el confort i la seguretat viària de l'espai públic.
- Aconseguir l'equitat social amb la reducció de discriminació per accés al transport.
- Buscar l'estalvi econòmic de persones i administracions.
- Millorar la salut i el benestar de les persones.

Atenent als objectius genèrics del PMUS de Faura s'han plantejat **tres línies estratègiques** a partir de les quals es desenvolupa el pla d'acció. Les línies estratègiques compten amb diferents objectius específics, la consecució dels quals porta aparellada una transformació del sistema de mobilitat de la localitat de i la seua ciutadania. A continuació es detallen les línies estratègiques i els objectius d'aquest pla:

LÍNIA ESTRATÈGICA 1. EL CARRER PER A LES PERSONES.

La primera línia estratègica fa referència a les xarxes de comunicació del municipi. Busca crear les condicions adequades per garantir el dret social bàsic de la mobilitat ciutadana afavorint la possibilitat de desplaçaments a totes les persones, independentment dels seus recursos humans o econòmics. També persegueix l'objectiu de què els pobles siguin espais de socialització on els vehicles privats i motoritzats no tinguin preponderància en l'ocupació i ús de l'espai públic. Per aconseguir aquest canvi de prioritats als espais comuns del municipi s'estableixen els següents objectius:

- OBJECTIU 1.1. Priorització de la ciutadania a l'espai públic
- OBJECTIU 1.2. Garantir l'accés a l'espai públic
- OBJECTIU 1.3. Racionalització de l'espai públic destinat als serveis.

LÍNIA ESTRATÈGICA 2. MOBILITAT SOSTENIBLE

La segona línia estratègica té com a principal objectiu canviar la forma en la què la ciutadania es desplaça per fer que aquesta siga més sostenible. La reducció de l'ús del vehicle privat motoritzat és la clau per aconseguir aquesta finalitat. En aquest sentit es planteja el foment dels transports públic i col·lectiu i la necessitat de considerar la mobilitat ciutadana a totes les polítiques i planificacions públiques. Atenent a la repercussió d'aquestes polítiques en la realitat de la població, s'inclou a les accions proposades la participació ciutadana per assolir els objectius plantejats:

- OBJECTIU 2.1. Incentivar l'ús del transport públic i col·lectiu.
- OBJECTIU 2.2. Inclusió de la mobilitat com a temàtica transversal en la planificació municipal i supramunicipal.

LÍNIA ESTRATÈGICA 3. MEDI AMBIENT I SALUT

Finalment, a la línia estratègica tres es valoren els impactes per a l'entorn i per a les mateixes persones en relació als seus hàbits de desplaçaments. En aquest grup d'accions a més proposar mecanismes per reduir els impactes ambientals de la mobilitat, es fa referència a la conscienciació i sensibilització ciutadana com a element imprescindible per al canvi de model. La informació, sensibilització i canvi d'hàbits entre la ciutadania han d'anar en paral·lel a altres mesures tècniques per fer realitat el canvi.

El objectius a assolir en aquesta línia estratègica són els següents:

- OBJECTIU 3.1. Reducció dels impactes ambientals associats a la mobilitat.
- OBJECTIU 3.2. Promoció d'hàbits saludables entre la ciutadania.

3.- ABAST I ÀMBIT D'ACTUACIÓ DEL PMUS

L'àmbit d'actuació d'aquest Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Faura és el seu terme municipal i en especial el seu àmbit urbà. Tot i això, en aquest pla es contempla un àmbit territorial més ampli amb la finalitat de recollir aquells factors externs i consideracions administratives que influeixen en la mobilitat dels habitants del municipi.

El municipi de Faura es localitza a escassa distància de les localitats de Benavites, Benifairó de les Valls, Quart de les Valls i Quartell. Les cinc localitats, integren la Mancomunitat de Les Valls, i presenten una realitat comuna amb fluxos compartits de desplaçaments i amb una gran interacció entre ells. Els habitants de tots cinc municipis es mouen a través dels pobles per tal d'abastir-se, treballar o estudiar pel que comparteixen serveis i relacions. Atenent a la realitat d'aquests municipis s'ha posat especial atenció al PMUS a la mobilitat dels pobles que formen part de Les Valls.

El contingut del PMUS ve marcat per les especificacions recollides en la legislació valenciana, concretament en l'article 10 de la Llei 6/2011 del 1 d'abril, de la Generalitat Valenciana, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana i que es detalla a continuació:

1. Els plans municipals de mobilitat inclouran una anàlisi dels paràmetres essencials que definisquen la mobilitat en el moment en què es formulen, els objectius en relació amb la seua evolució a mitjà i a llarg termini i aquelles determinacions necessàries per a aconseguir els objectius esmentats.

2. La definició de paràmetres i objectius assenyalats en el punt anterior s'acompanyarà dels indicadors que s'estimen pertinents en relació amb el volum total de desplaçaments i el seu repartiment modal, i els nivells associats de consums energètics, ocupació de l'espai públic, soroll i emissions atmosfèriques, i es particularitzaran les d'efecte hivernacle. L'evolució d'estos últims paràmetres tendirà a la seua reducció progressiva d'acord amb els ritmes i els límits que reglamentàriament s'establisquen en relació amb el desenvolupament de les polítiques energètiques i ambientals.

3. Les determinacions dels plans de mobilitat s'estendran al disseny i a les dimensions de les xarxes viàries i de transport públic, a les infraestructures específiques per a vianants i ciclistes, a les condicions de seguretat i eficàcia per a la circulació de vianants i ciclistes, al sistema d'estacionament i als aspectes de l'ordenació urbana rellevants a l'hora de determinar aspectes quantitatius i qualitatius de la demanda de transport, com ara les densitats urbanístiques, la integració d'usos, la localització de servicis i altres usos atractors de transport, i altres de semblants.

L'abast de les actuacions desenvolupades al PMUS estan alineades amb la normativa urbanística vigent al municipi de Faura, ja que aquestes es desenvolupen dintre del terme municipal, independentment de quina siga la qualificació del sol en el que estiguen ubicades, sense canviar el seu ús o qualificació, limitant-se a una reordenació de les prioritats d'ús.

4.- RELACIÓ DEL PMUS AMB ALTRES PLANS I ESTRATÈGIES TERRITORIALS

Per tal d'estudiar les previsions existents sobre les xarxes de mobilitat s'estudien els plans territorials que afecten als comunicadors a Faura, es distingeixen tres grans grups de planejament: planejament territorial, planejament sectorial de comunicació i transport i planejament urbanístic local. Aquests es desenvolupen a continuació.

4.1. PLANEJAMENT TERRITORIAL

4.1.1. INFRAESTRUCTURA VERDA

Un dels objectius principals de la Política de Paisatge és la de definir la Infraestructura Verda de la Comunitat Valenciana, una xarxa interconnectada conformada pels paisatges de major valor mediambiental, cultural i visual que es convertirà en l'estructura bàsica ecològica de la Comunitat Valenciana.

La Infraestructura Verda és el sistema territorial definit a l'art. 4 de la Llei 5/2014, de 25 de juliol, d'ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge de la Comunitat Valenciana (LOTUP). Està formada per:

1. Àmbits i llocs de més rellevant valor ambiental, cultural, agrícola i paisatgístic.
2. Àrees crítiques del territori la transformació de les quals impliquen riscos o costos ambientals per a la comunitat.
3. Corredors ecològics i connexions funcionals que posen en relació tots els elements anteriors.

Es proposa, igualment, una primera delimitació de corredors territorials per a la connectivitat del territori recollits a l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV, Llibre 06 Patrimoni Ambiental). Aquests connectors es podran concretar i complementar conforme les directrius 43, 44, 136 i 137 de l'ETCV.

DELIMITACIÓ

Integren la infraestructura verda de la Comunitat Valenciana els elements definits a l'article 5 de la LOTUP, així com els que desenvolupa la directriu 38 de la vigent Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana. Aquestes àrees i elements es localitzen i delimiten atenent cartografia oficial que es pot consultar al visor de l'Institut Cartogràfic Valencià.

CARTOGRAFIA

Les àrees i elements que formen part, a cada moment, de la infraestructura verda es presenten atenent els tipus de zones que formen part de la infraestructura verda.

Atès que els elements de cada matèria, així com les seves àrees, poden solapar-se les unes amb les altres, la superfície resultant de la infraestructura verda serà l'envolupant de totes elles.

ESPAIS DE VALOR AMBIENTAL

El terme municipal de Faura no compta amb espais protegits, sent els més pròxims el Paratge Natural de Romeu (Sagunt) i la Marjal d'Almenara que afecta als municipis veïns de Sagunt, Quartell i Benavites, entre altres. La marjal d'Almenara està inclosa al Llistat del CONVENI RAMSAR¹, amb normes de gestió de Xarxa Natura 2000 aprovades², ja que compta amb les següents figures de protecció: Lloc d'Interès Comunitari (LIC), Zona d'Especial Protecció per a les Aus (ZEPA), Zona d'Especial Conservació (ZEC), així com Zona Humida Catalogada.



Figura 1a, Zona Humida. Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana.



Figura 1b , LIC. Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana.



Figura 1c , ZEC. Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana.



Figura 1d , ZEPA. Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana.

Junt amb els espais de major importància mediambiental cal nomenar la Font de Quart, ullal de la xarxa hidrogràfica del riu Palància, amb un cabdal de l'ordre de 25.000 l/m. Aquest indret abasteix d'aigua els regadius de la Vall de Segó, incloent els camps de cultiu de Faura, i la Marjal d'Almenara. A més del seu valor com a brollador i làmina d'aigua dolça, junt amb els valors mediambientals, cal

destacar i preservar els elements que configuren la xarxa de distribució tradicional de l'aigua de reg de La Vall de Segó i els elements arquitectònics associats com sèquies, sistars, molins i llavaners.

PAISATGES DE RELLEVÀNCIA REGIONAL

Al terme municipals de Faura podem trobar un dels Paisatges de Rellevància Regional de la Comunitat Valenciana que es el PRR 11, La Serra d'Espadà.

Les instruccions previstes per a la salvaguarda d'aquest paisatge de rellevància regional que afecten al present PMUS són les següents:³

PRR11 SERRA D'ESPADÀ. ZONES MUNTANYOSES FORESTALS ESTRATÈGIQUES

Instrucció PRR11.1. Elements i patrons estructurants del paisatge

- Preservar els entorns agraris tradicionals associats als nuclis urbans històrics i els seus límits nítids amb el bosc mediterrani circumdant

Instrucció PRR11.2. Elements significatius per a l'articulació del territori que s'han d'integrar a la infraestructura verda

- Incorporar el riu de Montán, la rambla d'Azuébar o de Peñarolla, el corredor del Belcaire i el riu Sec, com a part integrant de la Infraestructura Verda que connecten amb el corredor del Millars pel nord, amb el corredor del Palància pel sud i amb el litoral per l'est.

Instrucció PRR11.3. Millora de la percepció i gestió del paisatge.

- Ordenar els usos del sòl atenent l'elevada fragilitat visual de la vessant oriental (..).
- Millorar i requalificar paisatgísticament, si escau, els entorns dels nuclis i fites d'interès patrimonial, amb una atenció especial als accessos a aquests.

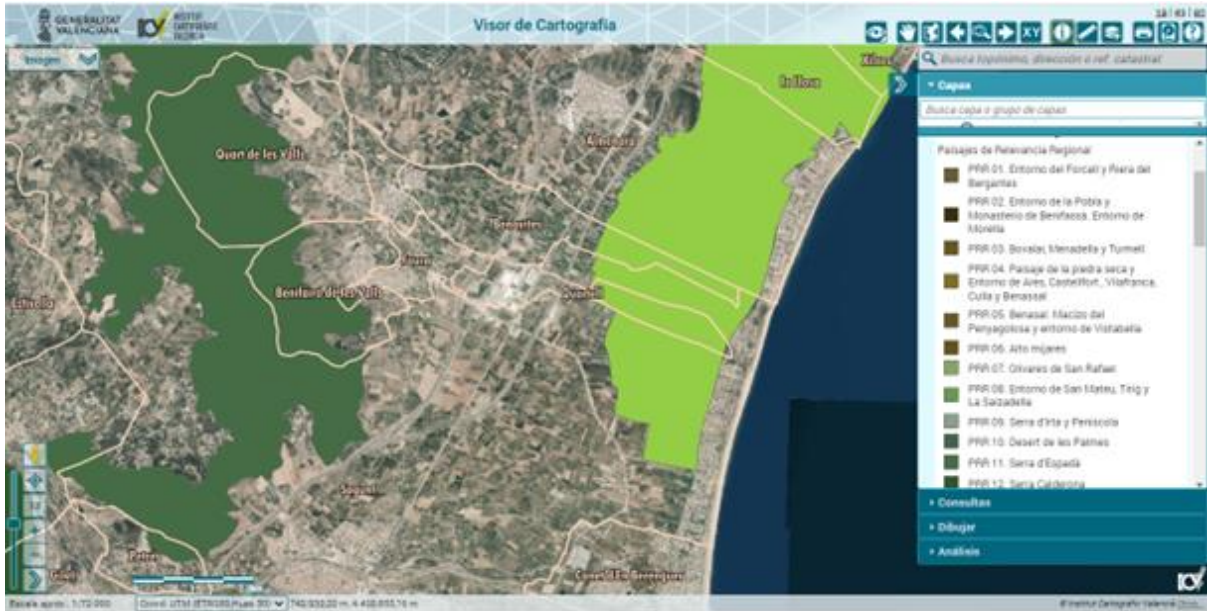


Figura 2. Paisatge de Rellevància Regional 11 Serra d'Espadà. Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana.

RECURSOS DE PAISATGE REGIONAL

Al terme municipal de Faura no trobem elements patrimonials protegits. Per contra, als municipis que l'envolten destaquen els següents Bens d'Interès Comunitaris (BIC) i Bens de Rellevància Local (BRL)

- BRL i BIC Casa Palau dels Vives de Canyamars
- BIC Església Sant Miquel- Casa de Cultura, a la Plaça de Sant Miquel de Quart de les Valls
- BIC Església de Benicalaf , a Benavites
- BIC Torre de Benavites, Benavites
- BIC Creu de la Victòria, Sagunt
- BIC Castell d'Almenara
- BIC Muralles d'Almenara
- BIC Puntal del Cid, Almenara

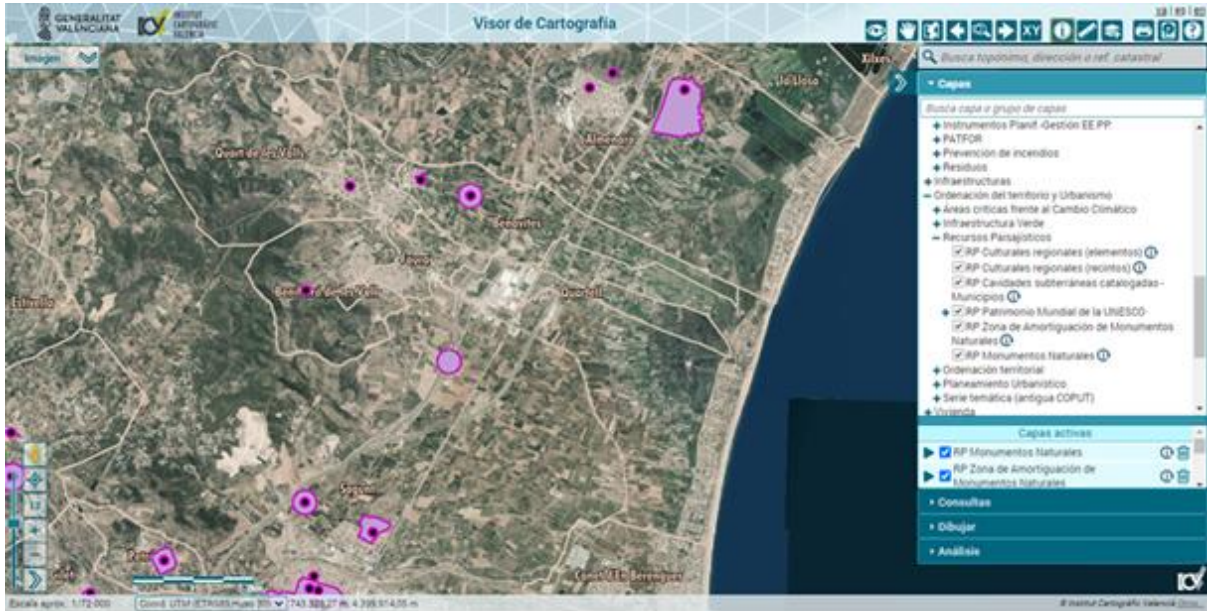


Figura 3. Recursos Paisatgístics Culturals Regionals. Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana.

CORREDORS AMBIENTALS

Es preveu un corredor ambiental que travessa diferents termes municipals de les Valls, encara que no afecta directament al terme municipal de Faura.

- Corredor del Palància a la Marjal d'Almenara (zona del Mansegar i Quadro de Quartell) , a través de la vessant sud del Barranc de Font de Ribera (termes d'Albalat dels Tarongers de Sagunt) - Codoval (termes de Sagunt i Quart de les Valls) - Barranc de la Font (terme de Quart de les Valls)- Barranc de l'Arquet (terme de Benavites- Almenara), que no afecta al terme de Benifairó de les Valls.



Figura 43 Corredors ambientals dins la Infraestructura Verda. Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana.

Donada la importància que té la connexió de la població cap a la infraestructura verda, es valora com a adequada i millorable la connectivitat existent a través de modes no motoritzats.

La millora de les xarxes amb preferència cap a vianants i ciclistes, introducció de senyals en zones de risc, o regulació de sentits únics afavoreix la potencialitat d'ús d'aquesta infraestructura associada al municipi de Faura i que poden connectar el municipi amb els municipis veïns i la seua respectiva infraestructura verda.

ELS RECORREGUTS NO MOTORITZATS TENEN MOLT BONA CONNEXIÓ AMB ELS ESPAIS DE MAJOR VALOR ECOLÒGIC I DE PAISATGE A TRAVÉS DE CAMINS AGRÍCOLES I FORESTALS DE LA PLANA AGRÍCOLA I LES MUNTANYES DE LES VALLS.

4.1.2. PATRICOVA

El PATRICOVA és el Pla Sectorial que identifica i regula el tipus d'intervencions que s'admeten a les zones inundables de la Comunitat Valenciana. Es recullen les zones inundables assenyalades pel PATRICOVA dins el terme municipal de Faura. Són zones vinculades al Barranc de la Canaleta i Barranc de Quartell. S'adjunten esquemes de zones assenyalades com a inundables, amb el seu grau de risc associat.

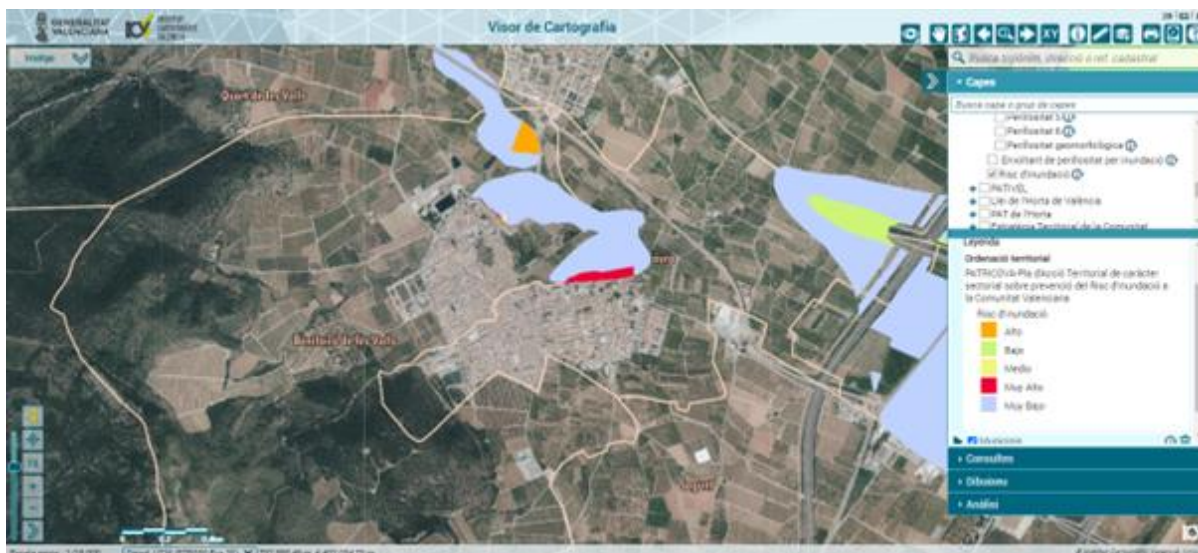


Figura 5. Zones d'inundació assenyalades pel PATRICOVA. Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana.

L'espai amb major risc d'inundació el trobem al barranc de la Canaleta i el parc que hi ha associat a aquest curs fluvial al seu pas per el nucli urbà de Faura. La resta es vincula al Barranc de Quartell, que porta les aigües de la Font de Quart fins a desaiugar en la zona de marjal.

ES TROBEN ZONES DE RISC MOLT ALT D'INUNDACIÓ AL PARC DE LA CANALETA I ADJACENTS, ESTABLINT PROTOCOLS DE PREVENCIÓ D'INUNDACIONS.

4.1.3. PLANS D'ACCIÓ TERRITORIALS I METROPOLITANS

No hi ha previsió de desenvolupament del Pla d'Acció Territorial del Vall del Palància, Pla que engloba al municipi de Faura

Tot i que Faura depenen funcionalment tant de l'Àrea Metropolitana de Castelló com de la de València, el municipi de Faura no participa del PATECAS ni de PATEVAL, ni dels plans de mobilitat metropolitans de les referides àrees (PMoMe València i PMoMe Castelló). Si que es troba dins el Pla de Mobilitat Metropolità de València l'estació de les Valls, utilitzada per la població de Faura, baix la gestió de l'Autoritat Metropolitana de Transport de València⁴. Per aquest motiu aquesta estació compta amb avantatges com la integració tarifària. S'adjunta captura del plànol zonal de transports ferroviaris, on s'inclouen les zones amb integració tarifària.

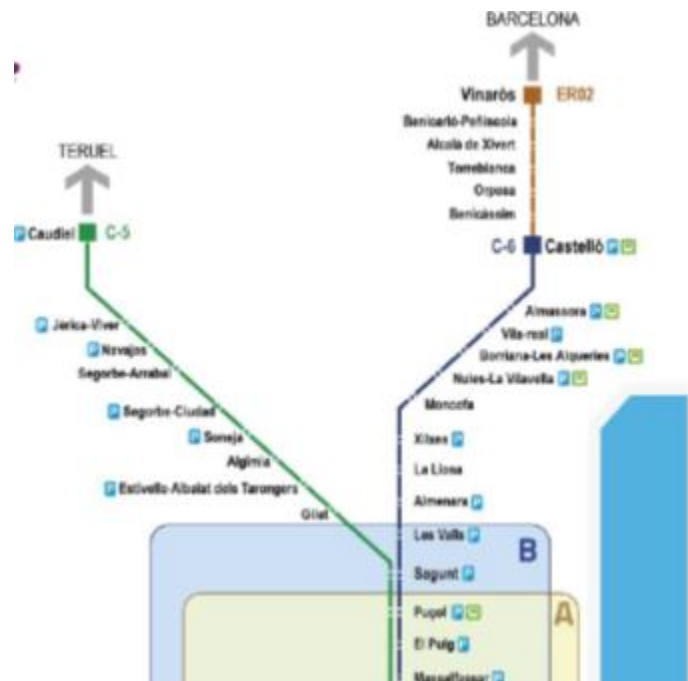


Figura 6. Plànol d'unificació tarifària ferroviària del PMoMe València. Font: Autoritat Metropolitana de Transport de València

Tot i la dependència laboral i de consum amb Sagunt i l'Àrea Metropolitana de València la línia de transport públic per autobús plenament relacionada amb el sistema de transport d'autobusos del PMoMe de València, queda fora del mateix.



Figura 7. Plànol d'unificació tarifària d'autobús del PMoMe València. Font: l'Autoritat Metropolitana de Transport de València

Pel que fa a la zonificació de les zones d'influència laboral la ETCV entén com a unitat d'àrea de mercat laboral els municipis de Les Valls, i de la Plana Baixa amb Nules com a pol laboral principal.

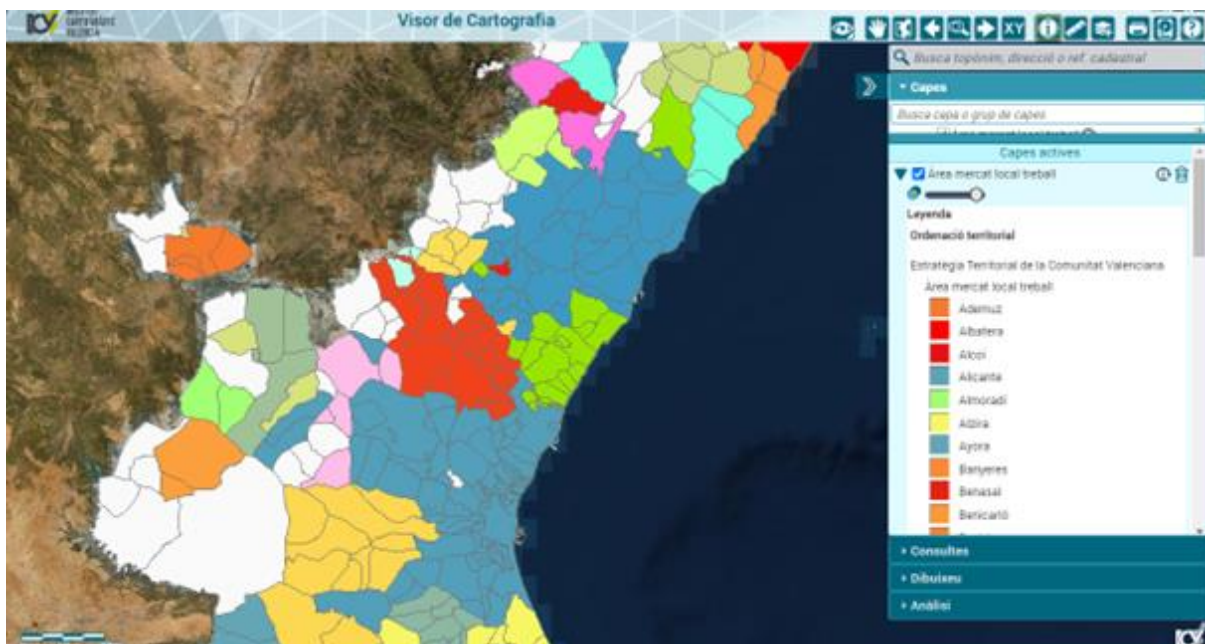


Figura 8. Identificació de les zones de mercat laboral unificat segons ETCV. Font: Visor Cartogràfic de la Generalitat Valenciana.

Per tot açò es caracteritza la zona com a una zona límit amb influència de tots els pols existent als seu entorn Sagunt, Plana Baixa (Nules i Vall d'Uixò), i Àrees metropolitanes de València i Castelló. Fruit d'aquesta interdependència complexa es pot observar com Faura s'associa a diferents àrees segons de quin tipus de matèria versen les relacions territorials estudiades.

NO S'ESTAN DESENVOLUPANT LES FIGURES DE PLANEJAMENT TERRITORIAL SUPRAMUNICIPAL (COMARCALS, MANCOMUNADES A NIVELL DE SUBCOMARCA, MANCOMUNADES AMB UNITATS D'ORDENACIÓ ESTRATÈGICA) QUE PERMETEN ARTICULAR MILLORES DE MOBILITAT SUPRAMUNICIPAL.

4.2. PLANEJAMENT SECTORIAL DE COMUNICACIÓ I TRANSPORT

4.2.1. PROJECTE DE SERVEI PÚBLIC DE TRANSPORT DE VIATGERS PER CARRETERA, ANY 2021 CV-008, ALT PALÀNCIA – SAGUNT / VALÈNCIA

Es preveu la licitació de la línia 7 del projecte de servei públic de transport de viatgers per carretera CV-008⁵ que es correspon amb la línia 310 de AVSA, descrita en la caracterització de l'oferta de xarxes de mobilitat.

El recorregut de la línia coincideix amb l'actual. Millora la freqüència a tres combois diaris que queden en les següents franges horàries:

Línea 7: Les Valls - Pl. Canet - Sagunt
Línea 7a: Les Valls - Pl. Canet - Sagunt

Lunes a viernes laborables

Salidas de Benavites										
Benavites	Quartell	Quart	Benifairo	Faura	Ventorrillo	Pl. Canet	Canet	Pto. Sagunto	Hospital Sagunt	Sagunt
8:30	8:31	8:33	8:38	8:42	8:44	8:50	8:55	9:00	9:03	9:15
11:45	11:46	11:48	11:53	11:57	11:59	12:05	12:10	12:15	12:18	12:30
15:30	15:31	15:33	15:38	15:42	15:44	15:50	15:55	16:00	16:03	16:15

Salidas de Sagunt										
Sagunt	Hospital Sagunt	Pto. Sagunto	Canet	Pl. Canet	Ventorrillo	Faura	Benifairo	Quart	Quartell	Benavites
10:45	10:58	11:01	11:05	11:10	11:16	11:18	11:22	11:28	11:30	11:32
13:40	13:53	13:56	14:00	14:05	14:11	14:13	14:17	14:23	14:25	14:27
18:00	18:13	18:16	18:20	18:25	18:31	18:33	18:37	18:43	18:45	18:47

Sábados, Domingos y Festivos no hay servicio

Figura 9. Horaris proposats atenent el projecte CV-008, Alt Palància – Sagunt / València. Font: Generalitat Valenciana.

EL TRANSPORT PÚBLIC PREVIST CAP A SAGUNT NO ÉS UNA ALTERNATIVA COMPETITIVA AL TRANSPORT MOTORITZAT PARTICULAR O A LA BICICLETA, PRINCIPALMENT PER FALTA DE FREQUÈNCIA. PERÒ AMB LA LÍNIA 7 ES MILLORA UN SERVEI PÚBLIC DE CONNECTIVAT AMB UN DELS POLS FUNCIONALS DELS QUE EXISTEIX DEPENDÈNCIA: SAGUNT.

4.2.2. PLA D' ACCIÓ TERRITORIAL DE CARÀCTER SECTORIAL DE LA XARXA D' ITINERARIS NO MOTORIZATS DE LA COMUNITAT VALENCIANA (XINM)

L'objectiu fonamental del pla és la definició d'una xarxa d'itineraris que fomenti l'ús dels modes de transport no motoritzats al territori valencià, incrementant-ne la importància en el repartiment modal en relació amb els modes motoritzats privats, en tots els àmbits. , però amb especial incidència en els àmbits interurbans i rurals.

Així doncs, el desenvolupament de la XINM s'integra en el marc de l'estratègia de mobilitat de la Generalitat Valenciana (a la vegada alineada amb els objectius d'altres estratègies marc europeu, estatal i autonòmic), encaminada a disminuir el nivell de motorització i la dependència del petroli del model de transports de la Comunitat Valenciana, reduint amb això els impactes negatius en l'àmbit energètic, ambiental i de la salut.

Les propostes vertebradores dins la XIMN preveu la creació de noves plataformes⁶. Les propostes que més potencialitat d'ús tenen per a la població de Faura són la Eurovelo 8(EV-8), CR-10 (similar al traçat recreatiu de la Via Augusta) i la CR-320 (completant la discontinuïtat de la reserva ciclista de la via CV-320 i connectant l'actual carril ciclopeatonal amb l'estació de Les Valls), i la Via Litoral. El total de xarxes previstes per a la comarca del Camp de Morvedre són les següent:

Taula 1. Intervencions comarcals previstes per a la millora de la XINM

Font: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE				
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE	CR Calderona	Sierra Calderona	2,41	24.101
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE	CR-10	Sagunt – Faura - Almenara	2,80	223.989
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE	CR-309	Cami de la Mar (Puçol) – CV-309 - V-23 - Parc de Sagunt	6,71	528.790
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE	CR-320	AP-7 - Les Valls - Ramal Almadà	2,74	637.788
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE	CR-Sag	Conexió Sagunt - Ronda Sagunt	2,53	88.451
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE	CR-V23	Sagunt - Puçol (1) - Sagunt - Puçol (2)	6,54	229.026
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE	EV-8	Almenara – Les Valls – Sagunt - Puçol	18,02	180.206
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE	Via Litoral	Platja Almenara - Canet - Puerto de Sagunto -Marjal del Moro	20,17	728.793
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE	VV Ojos Negros	Albalat – Gilet - Sagunt - Ramal Sagunt	13,14	2.114.517
VALENCIA	EL CAMP DE MORVEDRE			TOTAL	75,96
					4.755.661

Els traçats de les referides intervencions es replega al següent esquema.



Figura 10. Traçats previstos per a les intervencions comarcals programades a la millora de la XINM.

Font: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

EL XIMN TÉ PREVIST RESOLDRE UN DELS LLOCS CRÍTICS EN LA MOBILITAT NO MOTORITZADA DE LA ZONA QUE ÉS LA RELACIÓ DE LA CV-320 AMB L'ESTACIÓ DE LES VALLS.

4.3. PLANEJAMENT LOCAL

4.3.1. PLA DE VIALS NO MOTORITZATS MANCOMUNITAT DE LES VALLS

Actualment es troba en redacció un Pla de Vials no motoritzats. Atenent a les conclusions que ens han referit des de l'equip redactor es tenen previstes millores de mobilitat dels desplaçaments no motoritzats consistents en:

Creació de plataformes segregades per a la mobilitat no motoritzada (vorera compartida entre bicicleta i vianants). Es preveu ampliar la vorera existent que connecta amb l'institut fins als 2 metres de plataforma que connecta Benifairó de les Valls i Quartell i que es utilitzada per l'alumnat de Faura, encara que aquesta via no travese el terme municipal de Faura.

AQUESTA PREVISIÓ, JUNT A LES RECOLLIDES AL XINM, SUPOSEN EL DESENVOLUPAMENT D'UNA ESTRUCTURA DE CIRCULACIÓ CICLISTA QUE ARRIBA FINS ALS NUCLIS DE POBLACIÓ A PARTIR DE L'ESPINA DORSAL DE LA CV-320.

4.3.2. PLA GENERAL

El Pla General determinen les ordenacions urbanístiques del municipi, definint entre altres aspectes les zones de creixement urbà, les zones de protecció patrimonial, la quantitat d'equipaments i viaris i la seua ubicació. També les zones agrícoles amb especial protecció pels seus valors paisatgístics.

El Pla General de Faura va ser aprovat al 2005. Aquest Nou Pla General estima el creixement de la població potencial fins als 5.019 habitants, a través dels creixements urbans.

DETERMINACIONS DEL PLA GENERAL VIGENT QUE AFECTEN A LA MOBILITAT

- Es preveu que la població augmente fins a 1.451 habitants més. Amb una població potencial total de 5.019 habitants.
- Es contempla el creixement urbanístic cap a la part est del municipi i la part noerdest, mitjançant el desenvolupament de noves vivendes envoltades per carrers amplis, amb zones d'estacionament.
- Es realitza una reserva de terreny per a possibles desenvolupaments industrials



LA PREVISIÓ DE CREIXEMENT DEL PLA GENERAL ESTRUCTURAL ASSOCIADA AL NUCLI PRINCIPAL, PERMET MILLORAR LES CONNEXIONS A PEU, EN BICI I EN VEHICLE PARTICULAR ENTRE EL NUCLI DE MAJOR POBLACIÓ I EL TERRITORI PROPER.

NO HI HA UNA MODIFICACIÓ SUBSTANCIAL DELS PATRONS DE MOBILITAT EXISTENTS AL MUNICIPI AMB EL PLA GENERAL.

5. DIAGNOSI DEL SISTEMA DE MOBILITAT I DELS SEUS IMPACTES AMBIENTALS

5.1. IMPACTES DE LA MOBILITAT

Els **principals impactes** directes que la mobilitat té sobre les persones que utilitzen un territori per a desplaçar-se són de **seguretat cap a les persones**, el **disseny del carrer** fa que l'ocupació de la via pública siga per a l'estacionament i la circulació motoritzada, fent del caminar un pràctica innecessàriament complicada. També són molt importants les **afeccions acústiques i de contaminació atmosfèrica** que generen els vehicles que s'utilitzen per als desplaçaments.

5.1.1. MORTS O FERITS PER VEHICLES

En el període d'estudi de les dades disponibles a la Direcció General de Trànsit¹⁹ (DGT) que abarca els anys 2017 amb 3 sancions i 9 punts, al 2018 i 2019 amb 1 sanció de 4 punts tots dos, i 2021 sense accidents a Faura.

5.1.2. CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

El municipi de Faura s'integra a la ZONA ES1005: PALANCIA - JAVALAMBRE (ÀREA COSTANERA) de la Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica de la Comunitat Valenciana, en aquesta zona la xarxa compta amb 6 estacions d'avaluació de qualitat de l'aire.

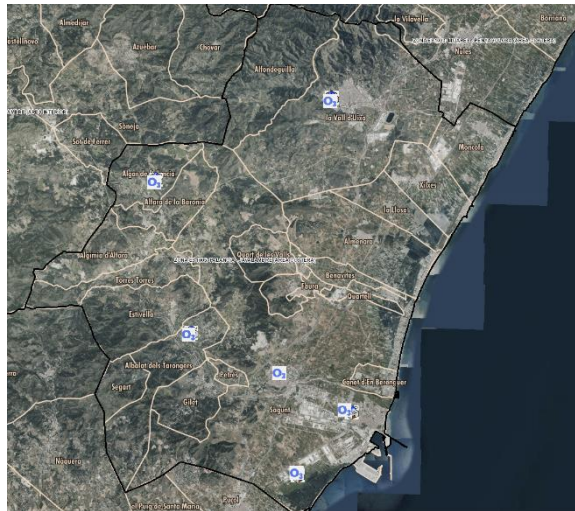


Figura 11: Mapa Zona ES1005 i distribució de les estacions. Font: Visor GVA.

PARÀMETRE	VALOR LÍMIT ANUAL	VALOR LÍMIT DIARI	VALOR LÍMIT HORARI	ALTRES PARÀMETRES ESTADÍSTICS	SAGUNT-CEA	SAGUNT-NORD	SAGUNT-PORT	LA VALL D'UIXÒ	ALGAR DE PALÀNCIA	ALBALAT DELS TARONGERS
Diòxid de sofre (SO ₂)		Núm. superacions de 125 µg/m ³ (3 sup/any)			0		0	0	0	0
			Núm. superacions de 350 µg/m ³ (24 sup/any)		0		0	0	0	0
Diòxid de nitrogen (NO ₂)	40 µg/m ³				6,2	7,1	13,9	5,1	6	4,9
			Núm. superacions de 200 µg/m ³ (18 sup/any)		0	0	0	0	0	0
Partícules en suspensió (PM ₁₀)		Núm. superacions de 50 µg/m ³ (35 sup/any)			1	1	11		0	0
	40 µg/m ³				13,1	16,8	14,9		5,7	5,7
			Percentil 90,4 (50 µg/m ³)		23	27,4	33,8		11	11
Partícules en suspensió (PM ₁₀) després descompte		Núm. superacions de 50 µg/m ³ (35 sup/any)			0	0	3		0	0
	40 µg/m ³				11	14	13		4	4,3
			Percentil 90,4 (50 µg/m ³)		18	22	31		8	7,8
Partícules en suspensió (PM _{2,5})	25 µg/m ³				8,6		11,8	10,6	4,3	3,1

Avaluació de la qualitat de l'aire a la Comunitat Valenciana, any 2021. Zona ES1005: Palància – Janyembre pàg 6

PARÀMETRE	VALOR LÍMIT ANUAL	VALOR LÍMIT DIARI	VALOR LÍMIT HORARI	ALTRES PARÀMETRES ESTADÍSTICS	SAGUNT-CEA	SAGUNT-NORD	SAGUNT-PORT	LA VALL D'UIXÒ	ALGAR DE PALÀNCIA	ALBALAT DELS TARONGERS
Monòxid de carboni (CO)				10 mg/m ³ MÀx diària mitjana mòbils octoboràries	0,5		0,4	0,2	0,3	0,3
Piom (Pb)	0,5 µg/m ³					0,01				
Arsènic (As)	6 ng/m ³					0,28				
Cadmí (Cd)	5 ng/m ³					0,07				
Niquel (Ni)	20 ng/m ³					0,92				
Benzo(a)pirè (BaP)	1 ng/m ³					0,06				
Ozó (O ₃)				180 µg/m ³ Núm. de superacions del líndar d'informació	0	0	0	1	0	0
				Valor objectiu per a la protecció de la salut de 120 µg/m ³ (Núm. superacions ≤ 25)	*	2	3	11	7	*
				Valor AOT40 18000 µg/m ² h valors horaris mitjans fins a juliol (Anyes que participen en el càlcul)	10131	7552	7403	14151	16629	11151

* no és possible el càlcul segons criteris normatius

Avaluació de la qualitat de l'aire a la Comunitat Valenciana, any 2021. Zona ES1005: Palància – Janyembre pàg 7

Figura 12a i 12b: Estacions de mesura de la qualitat de l'aire, ubicació i contaminants mesurats. Font: Generalitat Valenciana, 2021.

Per a determinar els valors de qualitat d'aire present a la zona de Les Valls es valoren les dades de l'estació de control de Qualitat d'Aire més propera, que es de la veïna localitat de Sagunt²⁰, i més concretament de l'estació Sagunt Nord, que és la més propera als grans articuladors de transport europeu.

Atenent els informes anuals de la mateixa (any 2020), no es superen els valors límit dels distints contaminants establerts a la normativa vigent relativa a la millora de la qualitat de l'aire. Si observem cadascun dels contaminants mesurats:

- No es disposa de dades de diòxid de Sofre (SO₂).
 - Les concentracions de diòxid de nitrogen (NO₂) queden a nivells allunyats dels límits establerts.
 - Pel que fa a partícules en suspensió de 10 micres, el número de superació dels 50 µg/m³ és de 1 dia a l'any dels 35 dies permesos.
 - No es disposa de dades de partícules en suspensió de menys de 2,5 micres, ni de monòxid de Carboni.
 - Els valors registrats de Plom, Arsènic, Cadmi i Níquel, i Benzopirè queden molt lluny dels valors de referència.
 - Es registren dos dies amb elevades concentracions d'ozó, tot i que la referència permet la superació del límits de 120 µg/m³ fins a 25 dies
- Respecte del Programa de Vigilància de les Concentracions de l'Ozò Troposfèric a la Comunitat Valenciana, elaborada per la Fundació Centres d'Estudis Ambientals del Mediterrani (CEAM), PREVIOZONO, al seu informe final de febrer del 2021, analitza amb major detall aquest contaminant, en concret el tipus de superació que es produeix.

Tabla 7: número de superaciones del umbral de protección a la salud (UPS) para el año 2021 registradas en la RVVCCA durante el periodo de vigilancia.

Estación	superaciones			Estación	% cobertura		
	laxo	inten	tot		laxo	inten	tot
La Torre d'en Domènec	0	1	1	Caudete de las Fuentes	0	0	0
Sant Jordi	0	3	3	Buñol - Cemex	0	0	0
Morella	0	4	4	Cortes de Pallás	0	4	4
Vilafranca	2	13	15	Gandia	0	0	0
Coratxar	2	3	5	Benigànim	1	2	3
Zorita	0	2	2	Alcoi - Verge dels Liris	0	2	2
Burriana	0	2	2	Ontinyent	0	0	0
Castelló - Ermita	0	2	2	Benidorm	0	0	0
L'Alcora	0	4	4	Eix Agroalimentari	0	5	5
Castelló - Penyeta	0	7	7	Torrevieja	0	2	2
Onda	0	4	4	Orhuela	7	7	14
Almassora-CP, Ochando	0	3	3	El Pinós	0	1	1
Benicàssim	0	3	3	Elda - Lacy	0	4	4
Almassora UM	0	6	6	Castelló - Patronat	0	2	2
Cirat	2	11	13	Castelló - Grau	0	1	1
La Vall d'Uixó	0	4	4	Burjassot - Facultat	0	4	4
Sagunt - Nord	0	2	2	València - Port_MT_Ponent	5	3	8
Sagunt - Port	1	1	2	València - Vivers	0	5	5
Albalat dels Tarongers	0	5	5	València - Moli del Sol	0	0	0
Sagunt - CEA	1	7	8	València - Politècnic	2	5	7
Algar de Palància	0	7	7	València - Pista de Silla	0	3	3
Viver	3	9	12	València - Bulevard Sud	5	2	7
Vilamarxant	0	9	9	València - Avd. Francia	0	0	0
Patema - CEAM	0	0	0	Quart de Poblet	0	1	1
Torrent - El Vedat	0	0	0	Alacant - Florida Babel	0	6	6
Torrebaja	0	5	5	Alacant - Rabassa	1	7	8
Villar del Arzobispo	0	11	11	Alacant - El Pla	4	5	9
Alzira	0	8	8	Eix -Parc de Bombers	0	2	2

Figura 13: Control de les superacions del llindar de l'Ozò. Font: PREVIOZONO 2021. CEAM.

Així, es pot concloure que **no es detecten valors per damunt dels llindars establerts a les lleis de control de la contaminació atmosfèrica.**²¹

Pel que fa a emissions de Gasos d'Efecte Hivernacle (GEH), atenent a la informació disponible en la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica²² la quantitat de gasos provinents del transport al municipi de Faura és del 58,22%, sent la causa principal d'emissions de Gasos d'Efecte Hivernacle.



Figura 14: Principals sectors d'emissió de GEH. Font: Inventari d'emissions GEH per municipi de la Generalitat Valenciana.

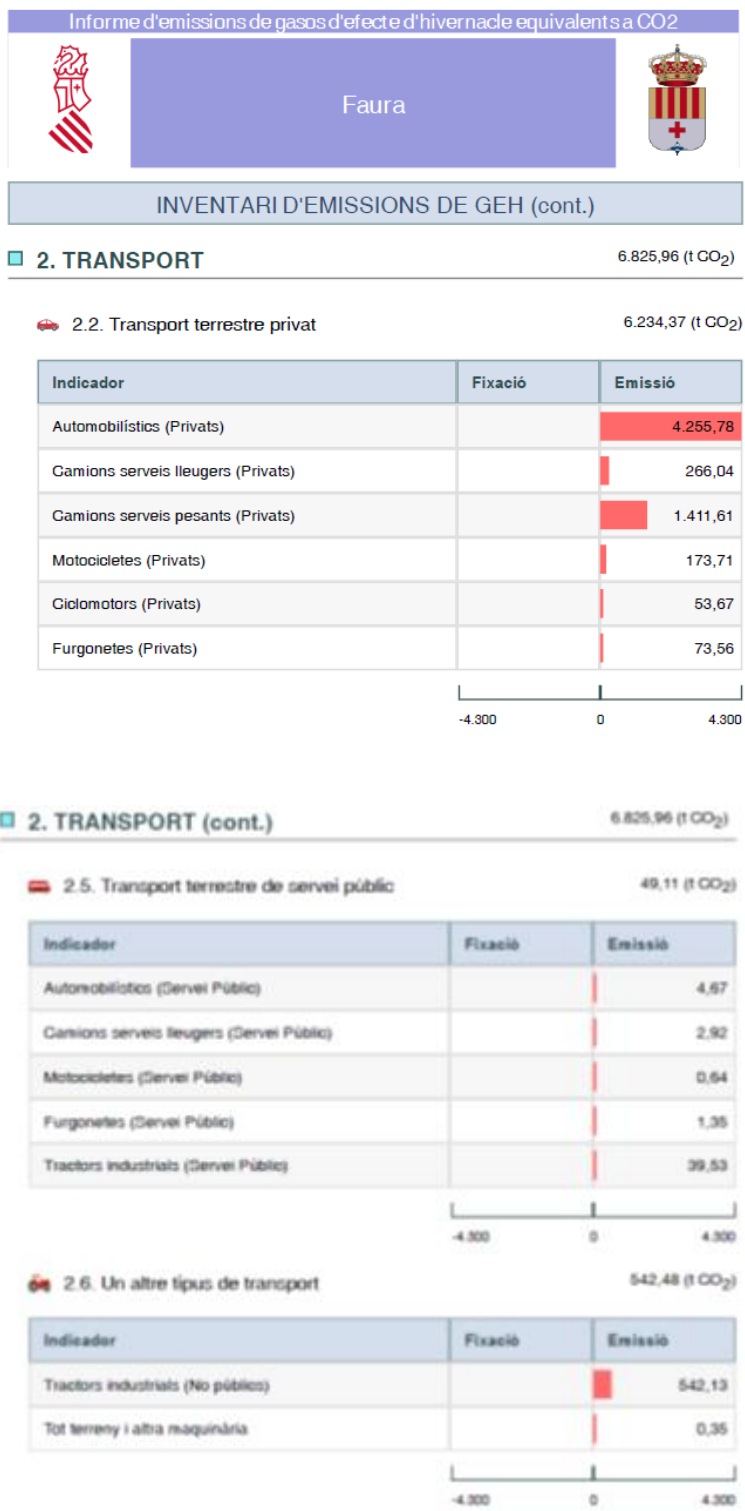


Figura 15: Emissions del sector transport en el municipi de Faura. Font: Generalitat Valenciana

En analitzar en detall el sector de transport, es pot observar que la major part d'emissions es corresponen amb la utilització del transport privat amb automòbil 36,30%, camions amb serveis lleugers 2,27% o camions amb serveis pesants 12,04%.

5.1.3. CONTAMINACIÓ ACÚSTICA

Les grans vies de transport de la zona (A7, N-340 i AP7) tenen un **gran impacte acústic en el nucli de serveis i activitat del polígon de la Foia**. Atinent a la informació de Mapes Estratègics de Soroll del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic²³ totes tres carreteres generen servituds acústiques per damunt dels 55 dBA. S'adjunta captura de les referides afeccions, atenent el següent ordre: A7, N-340 i AP7.

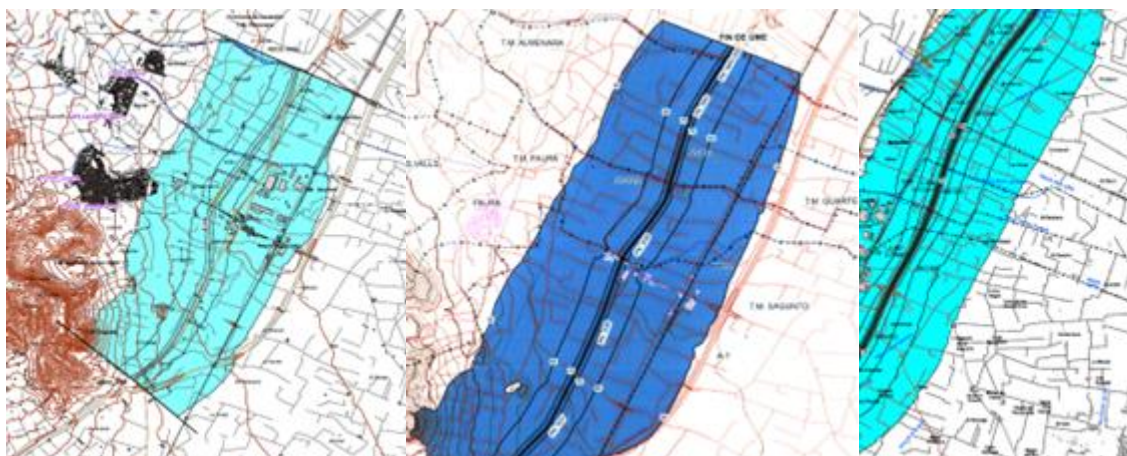


Figura 16a, 16b i 16c. Zones amb afecció acústica dels grans articuladors del transport europeu (A7, N-340 i AP7). Font: Sistemes per a la Informació de la Contaminació Acústica.

Junt amb aquestes carreteres **destaca l'afecció que la CV-320 té sobre dos equipaments ubicats en l'entorn de la rotonda existent entre Quartell i Benifairó de les Valls, que són l'IES de La Vall de Segó i la Residència Mirador**. Part del soroll arriba fins al teixit residencial del sud del nucli urbà de Quartell **amb nivells superiors a 55 dBA**. Aquests valors de soroll s'associen a un pas anual de 3.770.450 vehicles (10.330 IMD), que són valors observats en 2011 i que han anat disminuint progressivament des del referit any (consultar apartat de demandes a la xarxa de vehicles motoritzats).



Figura 17. Zones amb afecció acústica de la cv-320. Font: Sistemes per a la Informació de la Contaminació Acústica.

El planejament preveu un sector residencial al costat de la carretera, hauran d'adoptar-se les mesures necessàries per a la seva protecció acústica o reconsideració de la planificació.

LA MAJOR PART DE LES AFECCIONS DE LA MOBILITAT SOBRE EL TERRITORI TENEN A VEURE AMB ELS DESPLAÇAMENTS DE VEHICLES PRIVATS, TANT PEL QUE FA A LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA (CV-320), COM A LES EMISSIONS DE GEH.

5.2. LA MOBILITAT A FAURA

El PMUS de Faura conté una descripció territorial, una caracterització de la mobilitat i una caracterització de la demanda del sistema de mobilitat local. Aquests tres apartats conformen la diagnosi del PMUS a partir de la quals s'elaboren les conclusions de l'estat i les necessitats de les diferents xarxes de la mobilitat (xarxa de vianants, vehicles motoritzats, ciclista, aparcaments, etc.).

La diagnosi que conté el PMUS combina un anàlisi tècnic exhaustiu i complex, amb les observacions realitzades per la ciutadania a través del procés participatiu, una combinació d'enquestes i entrevistes als agents polítics i tècnics del municipi.

A mena de resum d'aquest anàlisi **s'ha realitzat un DAFO que ordena les conclusions extretes en quatre ítems: debilitats, amenaces, fortaleces i oportunitats, del sistema de mobilitat de Faura** i que es detalla a continuació:

DEBILITATS

- No es garanteix l'accessibilitat universal, ja que moltes voreres no estan rebaixades i no tenen un ample de 1,5m a tot el casc urbà.
- Transport públic poc competitiu per la manca de freqüència, l'elevat temps dels trajectes i distància per accés a tren.
- La falta de vies exclusives desincentiva l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport per desplaçaments habituals, ja que la xarxa ciclista és compartida amb els vehicles motoritzats.
- No hi ha una regulació de la via pública amb una correcta ordenació de l'ocupació dels espais públics (terrasses, zones d'estacionament, zones de càrrega i descarrega, etc.)
- No es disposen de ferramentes per a incentivar el transport públic.
- Trencament de la connectivitat dels nuclis urbans amb la costa pel pas dels grans connectors territorials (A-7, AP-7, N-340, línia ferrocarril)

AMENACES

- Existeix una dependència del transport privat per consumir oci o serveis, així com assistir al llocs de treball o estudi, ja que moltes d'aquestes activitats es realitzen a altres municipis.
- La falta de motivació i conscienciació pel canvi d'hàbits.
- Vinculació de l'ús del cotxe privat a un sentiment de llibertat i autonomia.
- Un índex de població reduït i l'escassa demanda de transport públic dificulta la millora del servei, el que implica un problema especialment greu per la població amb més dificultats d'accés al transport privat: adolescents i de major edat.
- Projecte de traçat de la línia de ferrocarril d'alta velocitat (AVE) i les seues implicacions en el trencament de la connectivitat territorial.

FORTALECES

- Itineraris urbans practicables per als vianants.
- Les distàncies curtes, l'orografia i la climatologia afavoreixen la mobilitat a peu en tot l'àmbit urbà i entre diferents nuclis urbans.
- La riquesa de l'entorn natural.
- La proximitat entre municipis afavoreix la mobilitat a peu o en bicicleta entre els municipis de Les Valls.

OPORTUNITATS

- Els camins rurals presenten unes característiques idònies per a la mobilitat a peu i amb bici entre els nuclis urbans propers, sempre i quant prioritzen la seguretat de vianants i ciclistes.
- Els camins agrícoles i els no motoritzats suposen una oportunitat per promoure els valors ambientals i paisatgístics del municipi.
- La millora dels espais públics pot afavorir la mobilitat a peu i amb bicicleta.
- La conscienciació ciutadana i la creixent preocupació per la salut i el medi ambient poden facilitar els canvis d'hàbits socials i així el canvi a un model de mobilitat més sostenible.
- La implicació de les comunitats escolars de la Mancomunitat poden incentivar un canvi de model.
- Una possible electrificació progressiva dels vehicles pot ajudar a reduir la petjada de carboni de la mobilitat de Faura.

6. DESENVOLUPAMENT DEL PMUS

6.1. PLA D'ACCIÓ DEL PMUS

El Pla de mobilitat urbana de Faura s'ha articulat al voltant de tres línies estratègiques de treball. Aquestes línies de treball tenen una sèrie d'objectius vinculats que es pretenen aconseguir amb el desenvolupament de les accions descrites en el Pla d'acció.

LÍNIA ESTRATÈGICA 1. EL CARRER PER A LES PERSONES

LÍNIA ESTRATÈGICA 2. MOBILITAT SOSTENIBLE

LÍNIA ESTRATÈGICA 3. MEDI AMBIENT I SALUT

Atenent l'amplitud del PMUS, les realitats administratives dels municipis, la necessitat d'ajustar-se a pressupostos i la diversitat de les accions, es contempla que l'aplicació del pla d'acció del PMUS haja de ser escalonada i progressiva. Per aquesta raó, les accions a desenvolupar es descriuen i es plantegen com unitats diferenciades i s'estableixen diferents criteris per al seu desenvolupament.

Un dels criteris que han de marcar l'aplicació del PMUS és la **priorització** de les accions. L'ordre de prioritats que es proposa al document ha segut establert pel procés de participació ciutadana a través d'una sessió participativa on es valora la necessitat i l'adequació de cadascuna de les accions

L'altre criteri a utilitzar per determinar el desenvolupament del pla és el **termini de realització**. Igualment, a cada acció proposada, s'ha establert un criteri temporal de desenvolupament, s'han establert tres terminis temporals:

- Curt termini: fins a dos anys.
- Mitjà termini: entre dos i cinc anys.
- Llarg termini: entre cinc i deu anys.

Aquests criteris es defineixen d'acord a la seua complexitat respecte a la diversitat d'àmbits competencials, pel seu cost d'execució (tècnic i econòmic), per la seua vinculació a processos de participació pública o pel seu caràcter de continuïtat a llarg termini.

El següent quadre resumeix les accions que es contempen al PMUS, la línia estratègica en la que s'emmarquen, l'objectiu que persegueixen, la seua priorització per la ciutadania i el termini de realització, en funció dels criteris esmentats anteriorment.

Taula 2: Taula resum del pla d'acció. Font Elaboració pròpia.

Accions	Línia estratègica	Objectiu	Priorització ciutadana	Termini de realització	Cost
A1. Pla d'itineraris Accessibles Actius	L1 El carrer per a les persones	O 1.1 Priorització de la ciutadania a l'espai públic	Alta	Curt/Mitjà	12.000€
A2. Reforç de la seguretat viària als accessos rodats principals	L1 El carrer per a les persones	O 1.1 Priorització de la ciutadania a l'espai públic	Moderada	Mitjà	634.000€
A3. Pla d'estacionament	L1 El carrer per a les persones	O 1.2 Garantir l'accés a l'espai públic	Moderada	Mitjà/Llarg	6.000€
A4. Pla de Reordenació Viària i Distribució Urbana	L1 El carrer per a les persones	O 1.1 Priorització de la ciutadania a l'espai públic	Baixa	Curt	6.000€
A5. Participació ciutadana. Creació mesa de la mobilitat	L2 Mobilitat sostenible	O 2.2 Inclusió de la mobilitat com a temàtica transversal en la planificació municipal i supramunicipal	Moderada	Curt	3.500€

A6. Millores al transport públic existent	L2 Mobilitat sostenible	O 2.1 Incentivar l'ús del transport públic i col·lectiu.	Alta	Curt/Mitjà	6.500€
A7. Nous models de transport col·laboratiu	L2 Mobilitat sostenible	O 2.1 Incentivar l'ús del transport públic i col·lectiu.	Moderada	Curt/Mitjà	5.500€
A8. Nova ordenança de mobilitat	L2 Mobilitat sostenible	O 2.2 Inclusió de la mobilitat com a temàtica transversal en la planificació municipal i supramunicipal	Baixa	Curt	0€
A9. Camins escolars segurs	L3 Medi ambient i salut	O 3.2 Promoció d'hàbits saludables entre la ciutadania.	Alta	Curt	12.500€
A10. Pla de promoció de la mobilitat sostenible	L3 Medi ambient i salut	O 3.2 Promoció d'hàbits saludables entre la ciutadania.	Moderada	Curt	21.300€
A11. Pla de vials rurals (agrícoles i no motoritzats)	L3 Medi ambient i salut	O 3.2 Promoció d'hàbits saludables entre la ciutadania.	Moderada	Curt/Mitjà	125.000€
A12. Mobilitat elèctrica	L3 Medi ambient i salut	O 3.1 Reducció dels impactes ambientals associats a la mobilitat.	Baixa	Curt/Mitjà	8.000€

6.2. ALTERNATIVES

6.2.1. ALTERNATIVA 0: NO POSADA EN MARXA DE LES ACTUACIONS DEL PMUS

L'alternativa 0 és aquella que no contempla l'aplicació de cap acció proposta del pla d'acció del PMUS. Per tant no podríem considerar cap milloria respecte a la sostenibilitat de la mobilitat en el municipi.

En aquest escenari, els impactes de la mobilitat sobre el municipi de Faura serien els mateixos que els existents a l'actualitat, tal i com es valora a l'apartat 3.7 del present PMUS. No obstant la manca d'una planificació estratègica en este sentit pot agreujar les condicions de mobilitat per a la ciutadania de Faura en la mesura en què es desenvolupen accions urbanístiques que no contempen mesures d'accessibilitat i de mobilitat sostenible.

Altre element que és determinant en l'agreujament dels impactes de la mobilitat a l'alternativa 0 seria el creixement de la població i la seua relació amb l'augment de la motorització. Al municipi de Faura existeix una tendència de creixement de població positiva, de fet la progressió poblacional els darrers 10 anys té una tendència de creixement entorn al 3,46%.

En consonància amb això, la tendència de motorització, segons el parc de vehicles registrat per la DGT, mostra la mateixa tendència. Per al període 2011-2021 s'observa un creixement fins al 82,54% en l'índex de motorització si es consideren tots els vehicles del municipi.

Atenent a aquestes dades s'observa que el nombre de vehicles ha incrementat en major mesura que la població, incrementant per tant la quantitat de vehicles per habitant en els darrers anys. Per això **podem considerar que els impactes de la mobilitat augmentaran de no prendre cap mesura.**

Pel que fa als paràmetres qualitius sobre la mobilitat, la no aplicació del Pla d'Acció no permet la coordinació entre administracions i la ciutadania per la millora de la mobilitat al municipi, com tampoc la promoció del canvi d'hàbits. Aquesta manca de iniciatives tampoc permetria la millora dels serveis de transport públic, de manera que en aquest escenari es preveu una continuïtat del predomini del transport privat motoritzat al municipi.

6.2.2. ALTERNATIVA 1: DESENVOLUPAMENT DE LES ACCIONS DE CURT TERMINI

Considerem en aquest escenari el desenvolupament de les accions a les què se'ls ha establert una temporalització curta. Aquestes accions són les que fan referència a una competència municipal i que tenen una implantació senzilla o urgent.

La implantació d'aquest conjunt d'accions crea l'escenari urbà adequat per una mobilitat més segura i accessible, al temps que permet diversificar els usos dels carrers llevant protagonisme al vehicle privat.

Es tractaria d'una primera fase que assentaria les bases i dotaria de recursos al municipi per establir canvis en la mobilitat, ja que **es tracta d'accions que depenen fonamentalment de la voluntat política de l'equip de govern municipal.**

6.2.3. ALTERNATIVA 2: DESENVOLUPAMENT COMPLET DEL PMUS

Per completar la proposta de PMUS existent, caldria completar l'alternativa amb les mesures que fan referència a la participació ciutadana i al canvi d'hàbits. A més s'inclouen en aquest escenari les accions que per la seua natura exigeixen una continuïtat en el temps i que no tenen un resultat quantificable numèricament com per exemple, les accions de coordinació entre administracions, les de planificació territorial o les de participació.

A més es reserven per a aquest escenari les accions més complexes pel que fa a la seua diversitat competencial, ja que exigeixen un més alt nivell d'acords i coordinació perquè no entren en contradicció les diferents planificacions estratègiques.

Amb aquest conjunt d'accions es donaria el PMUS per desenvolupat en un marc temporal al voltant dels 10 anys. Els resultats esperats afegits a l'alternativa 1 i tenint en compte una reduïda tendència al creixement dels impactes de la mobilitat a Faura, crearia un escenari on la mobilitat es tractaria de manera transversal al municipi i estaria present en la presa de decisions . A més s'hauria dotat dels recursos necessaris per promocionar el canvi d'hàbits entre la ciutadania: recorreguts adaptats, itineraris que faciliten el desplaçaments a peu o en bicicleta, senyalística, punts de càrrega elèctrica, pacificació del trànsit.



Les mesures que contemplem un grau de dificultat més alt en la seua consecució son aquelles relacionades amb la millora de serveis de transport públic o altres mètodes de transport col·laboratiu. Aquesta dificultat radica en la manca de competències municipals per al seu èxit. No obstant **són ferramentes de gran importància a l'hora de cohesionar la mobilitat dels municipis i permetre el seu desenvolupament social i econòmic.**

6.3. SELECCIÓ DE L'ALTERNATIVA A DESENVOLUPAR

El PMUS de Faura s'emmarca dintre d'una estratègia promoguda per les diferents administracions supramunicipals (Diputació de València, Govern d'Espanya, Unió Europea, etc.), per tal de transitar cap a models de mobilitat més sostenibles e inclusius. Atenent a aquest context, la alternativa zero provocaria un endarreriment de l'adequació del sistema de mobilitat de Faura cap als nous plantejaments.

Seguir realitzant actuacions en matèria de mobilitat no coordinades ni planificades, i que en alguns casos contravenen les estratègies supramunicipals, suposa seguir produint gasos d'efecte hivernacle associats a la mobilitat local i una pèrdua d'oportunitats per al poble.

Optar per l'alternativa 1, també suposaria seguir arrossegant mancances associades a la mala coordinació entre les administracions i la negativa del canvi d'hàbits per part de la ciutadania. Si bé es solucionarien problemes de seguretat i urgents, no canviaria la forma en la que es desplaça la ciutadania i per tant no hi hauria un vertader canvi del sistema de mobilitat, el qual sols es pot assolir amb el desenvolupament complet del PMUS, que es contempla a l'alternativa 2.

Per aquest motiu, **es considera oportú optar per l'alternativa 2, consistent en el desenvolupament progressiu de les accions desenvolupades en el PMUS de Faura, que guiarà a la mobilitat a un nou paradigma i a consolidar un canvi de sistema de mobilitat.**

6.4. MESURES PER AL SEGUIMENT AMBIENTAL DEL PLA

L'aplicació de les accions incloses en el PMUS de Faura, en cap cas tindran un efecte negatiu per al medi ambient donats els seus objectius inicials, i suposen a més, una millora de la seguretat i la qualitat de vida de les ciutadanes i ciutadans, una disminució dels nivells de soroll per tràfic a la localitat i una reducció de l'emissió de contaminants i gasos d'efecte hivernacle. En tot cas, després de l'aprovació del PMUS es pot implementar un pla de seguiment que avalue, mitjançant un conjunt d'indicadors, l'evolució de les diferents variables considerades en el moment de la posada en marxa del pla.

Per tal d'avaluar la consecució d'objectius del PMUS es constituirà una comissió de seguiment formada per dos tècnics municipals i l'alcaldia o regidoria delegada per aquesta. La comissió es reunirà de forma anual e identificarà l'agent en concret encarregat de la recopilació de totes les dades de seguiment per a realitzar la posterior avaluació. Per facilitar el seguiment dels objectius del PMUS s'estableixen un seguit d'indicadors. El llistat d'indicadors podrà ser modificat per la comissió de seguiment, atenent a les necessitats que sorgisquen al municipi derivades de l'execució del pla, així com la composició de la comissió i la periodicitat de l'avaluació, que no deurà ser inferior a l'anyal.

Taula 3: Taula del seguiment i avaluació del pla d'acció. Font: Elaboració pròpia

Acció	Indicadors	Unitat de mesura	Periodicitat	Tendència desitjada	Fonts
A1. Pla d'Itineraris Accessibles Actius	Passos de vianants	Nº	Anual		Ajuntament
	Millora de les voreres	Metres	Anual		Ajuntament
	Percentatge de carrers amb amplària inferior a 9,30 restringits	%	Anual		Ajuntament
	Inversió en re-urbanització i remodelació de carrers	Nº	Anual		Ajuntament
	Millora en la il·luminació i el mobiliari urbà	€	Anual		Ajuntament
	Adaptació de guais	Nº	Anual		Ajuntament
	Voreres amb acabats podò dactils	Nº	Anual		Ajuntament
A2. Reforç de la seguretat viària als accessos rodats principals	Inversió en senyals	€	Anual		Ajuntament i Diputació de València
	Ampliació de la plataforma de connexió CV-3201	Metres	Anual		Ajuntament i Diputació de València

	Limitació de la velocitat a 30	Metres	Anual		Ajuntament i Diputació de València
	Incorporació de velocímetres	Nº	Anual		Ajuntament, GVA i Diputació de València
A3. Pla d'estacionament	Places de càrrega / descàrrega	Nº	Anual		Ajuntament
	Places d'estacionament dissuasiu creades	Nº	Anual		Ajuntament
	Carrers amb aparcaments delimitats	%	Anual		Ajuntament
	Places d'aparcament total	Nº	Anual		Ajuntament
A4. Pla de Reordenació Viaria i Distribució Urbana	Carrers amb la secció viaria adaptada	%	Anual		Ajuntament
	Inversió en senyals	€	Anual		Ajuntament
A5. Participació ciutadana. Creació mesa de la mobilitat	Dinamització mesa de diàleg	Reunions/ Assemblees	Anual		Mesa de diàleg
	Objectius aconseguits de la mesa de diàleg	Nº	Anual		Mesa de diàleg

	Participació en accions mancomunades	Nº	Anual		Ajuntament
A6. Millores al transport públic existent	Usuaris del transport públic	Usuaris/any	Anual		Empreses concessionàries del servei
A7. Nous models de transport col·laboratiu	Usuaris de la plataforma de transport col·laboratiu	Nº	Anual		Empresa gestora de la plataforma
A8. Nova ordenança de mobilitat	Aprovació de l'ordenança de mobilitat	Aprovació	Anual	Ordenança aprovada	Ajuntament
A9. Camins escolars segurs	Estimació d'usuaris dels camins escolars segurs	Nº	Anual		Ajuntament
A10. Pla de promoció de la mobilitat sostenible	Accions de sensibilització per al ús de la bicicleta	Nº	Anual		Ajuntament
	Material de divulgació creat per a la promoció de l'ús de la bicicleta	Nº	Anual		Ajuntament
	Estacionaments públics per a bicicleta	Nº places	Anual		Ajuntament
A11. Pla de vials rurals (agrícoles i no motoritzats)	Camins rurals senyalitzats i condicionats per a l'ús combinat de	Km	Anual		Ajuntament

	vianants, bicicletes i vehicles motoritzats				
	Rutes de connectivitat entre els termes municipals veïns	SI/NO	Anual		Ajuntament
	Rutes amb els valors ambientals indicats	Km	Anual		Ajuntament
A12. Mobilitat elèctrica	Accions de sensibilització per a l'ús del vehicle elèctric	Nº	Anual		Ajuntament
	Material de divulgació creat per a la promoció de l'ús del vehicle elèctric	Nº	Anual		Ajuntament
	Vehicles elèctrics respecte al parc de vehicles totals	%	Anual		Ajuntament
	Vehicles elèctrics municipals	%	Anual		Ajuntament
	Estacionaments públics amb punts de càrrega per a vehicle elèctrics	Nº	Anual		Ajuntament

7. EFECTES DEL PMUS SOBRE LA MOBILITAT I EL MEDI AMBIENT, ATENENT AL CONTEXTE DE CANVI CLIMÀTIC

En un context de canvi climàtic la descarbonització del parc de vehicles i la promoció de una mobilitat menys contaminants, son essencials per a frenar l'avanç del canvi climàtic i complir els compromisos internacionals assumits per el govern de l'estat espanyol.

La diagnosi territorial del municipi ha donat com a resultat que existeix un alt predomini de desplaçaments en vehicle privat motoritzat. A més, la major part de flota de vehicles del municipi està composta per vehicles alimentats per combustibles fòssils, observant-se una baixa electrificació del parc mòbil.

Al mateix temps, s'observa un índex de motorització més elevat a la mitjana de la Comunitat Valenciana, degut a la manca d'alternatives de transport públic de qualitat, que oferisca unes connexions i freqüències útils per a la ciutadania i que per tant no es capaç de d'oferir una alternativa competitiva al transport motoritzat particular.

Les accions plantejades al PMUS de Faura, estan alineades en els objectius de descarbonització dels sistema de mobilitat, la minimització dels impactes ambientals per a l'increment de la sostenibilitat del sistema de mobilitat i un impuls per a garantir l'accessibilitat universal al municipi de Faura. **Per tant, en cap cas van a tenir un efecte negatiu sobre el medi ambient ni a produir un increment de la producció de gasos de efecte hivernacle.**

El present PMUS produirà els següents efectes positius:

- Millorarà l'accessibilitat universal en la xarxa de vianants i les principals instal·lacions i equipaments del municipi.
- Impulsarà el transport públic front al vehicle privat motoritzat.
- Avançarà cap a la descarbonització del parc de vehicles del municipi.
- Suposarà la connectivitat dels elements naturals del municipi amb el casc urbà, prioritzant a vianants i bicicletes.
- Fomentarà els desplaçaments a peu i en bicicleta tant en els desplaçaments dintre del municipi com entre els municipis veïns amb dependència funcional.
- Inclourà la racionalització de l'espai ja urbanitzat per tal de que les persones i els ciclistes tinguen prioritat front als vehicles.
- Reforçarà la seguretat dels vianants als diferents espais.

L'execució del Pla d'Acció porta aparellada uns efectes en el medi ambient i en la mobilitat. A continuació es determina com impacten les accions als diferents aspectes ambientals i de la mobilitat. Els colors amb una major tonalitat indiquen un grau d'afecció major de cada una de les accions plantejades.

EFFECTES	AMBIENTALS				EN LA MOBILITAT				
Accions	Estalvi energètic	Disminució emissions GEH	Dism. emissions contaminants	Disminució soroll	Disminució del tràfic	Millora de l'accessibilitat	Millora de la seguretat vial	Millora de la gestió	Millor promoció e informació
LÍNIA ESTRATÈGICA 1. EL CARRER PER A LES PERSONES									
A1. Pla d'Itineraris Accessibles Actius									
A2. Reforç de la seguretat viària als accessos rodats principals									
A3. Pla d'estacionament.									
A4. Pla de Reordenació Viària i Distribució Urbana									
LÍNIA ESTRATÈGICA 2. MOBILITA SOSTENIBLE									
A5. Participació ciutadana. Creació de mesa de la mobilitat									
A6. Millores al transport públic existent									
A7. Nous models de transport col·laboratiu									

A8. Nova ordenança de mobilitat									
LÍNIA ESTRATÈGICA 3. MEDI AMBIENT I SALUT									
A9. Camins escolars segurs									
A10. Pla de promoció de la mobilitat sostenible									
A11. Pla de vials rurals (agrícoles i no motoritzats)									
A12. Mobilitat elèctrica									

8. MOTIVACIÓ PER A LA AVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA SIMPLIFICADA

L'article 46 de la Llei 5/2014, del 25 de juliol, de la Generalitat Valenciana, d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge de la Comunitat Valenciana (LOTUP), correspon a l'òrgan ambiental establir si el procediment d'avaluació ambiental estratègica pot ser simplificat o ha de seguir el procediment ordinari. La justificació d'un procés simplificat ha de realitzar-se en la DIE, atenent als articles 52 i 53.

L'article 46.3 b), cita textualment:

L'òrgan ambiental determinarà si un pla ha de estar subjecte a avaluació ambiental i territorial estratègica simplificada o ordinària en els casos següents:

b) Els plans esmentats en l'apartat 1 que establisquen l'ús, en l'àmbit municipal, de zones de reduïda extensió. Queden inclosos en aquests casos aquells plans que comporten una nova ocupació de sòl no urbanitzable per a realitzar operacions puntuals de reordenació o ampliació limitada de vores de sòls consolidats, als quals fan referència el article 76.3.b d'aquest text refós, llevat que s'establisca la seua innecessari.

El PMUS de Faura es un document de planificació, en cap cas realitza una ordenació del territori, sinó una planificació estratègica del sol ja ocupat. Atenent a que el PMUS , no canvia el us del sol ocupat, ni proposa l'ocupació nova de sol, no modifica l'estructura urbanística de la localitat, ni altera les reserves de sol realitzades per altres planificacions supramunicipals. **S'entén que el procediment més adequat al PMUS de Faura es l'Avaluació Ambiental Estratègica Simplificada.**



PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE

DOCUMENT INICIAL ESTRATÈGIC

