

PLAN DE MOVILIDAD
URBANA SOSTENIBLE

PMUS

*La Ribera – Lote 4
Expediente: 01.01 / 2021*

Municipio de CATADAU

Documento Inicial Estratégico (DIE)



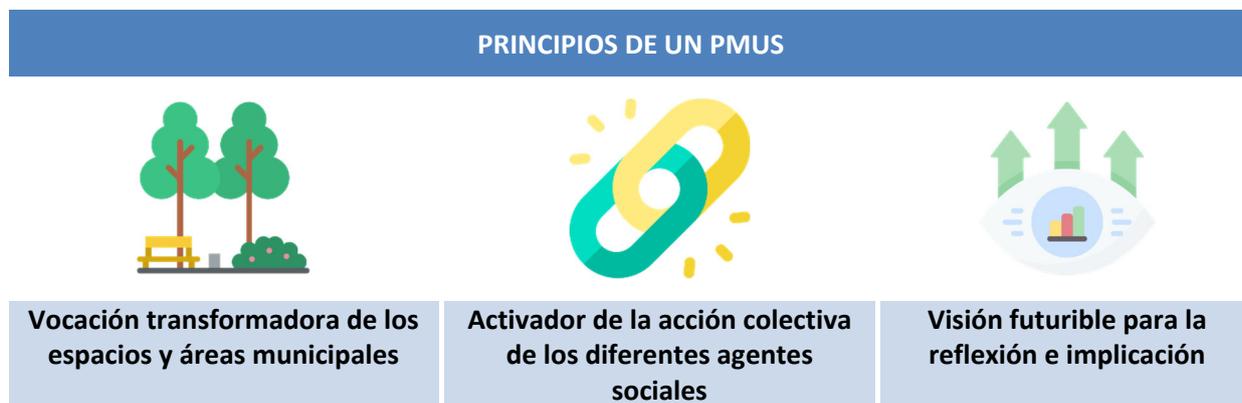
ÍNDICE

0. Objetivos de la planificación y descripción de la problemática sobre la que actúa	2
1. El alcance, ámbito y posible contenido de las alternativas del plan que se propone	3
1.1. Alternativa 0: Ausencia de planificación de movilidad sostenible	3
1.2. Alternativa 1: Planificación de movilidad sostenible con implantación de medidas a corto plazo	4
1.3. Alternativa 2: Planificación de movilidad sostenible con implantación de medidas a medio plazo	4
1.4. Alternativa 3: Planificación de movilidad sostenible con implantación de medidas a largo plazo	4
2. Justificación selección alternativas propuestas.....	4
3. El desarrollo previsible del Plan de Movilidad Urbana Sostenible	5
4. Un diagnóstico de la situación del medio ambiente y del territorio antes de la aplicación del plan en el ámbito afectado.....	9
4.1. Diagnóstico medioambiental	9
4.1.1. Contaminación ambiental.....	9
4.2. Diagnóstico territorial y de movilidad.....	11
4.2.1. Diagnóstico territorial	11
4.2.2. Diagnóstico de la movilidad	12
5. Efectos previsibles sobre el medio ambiente.....	16
6. Efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes	18
6.1. PATRICOVA	18
6.2. Infraestructura verde	18
6.3. Estrategia Territorial de La Comunitat Valenciana (ETCV)	18
6.4. Estrategia Valenciana de lucha contra el Cambio Climático (EVCC)	18
6.5. Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS)	19
6.6. Plan General de Ordenación Urbana	19
7. Medidas previstas para prevenir y/o reducir efecto negativo sobre el medio ambiente, teniendo en cuenta los efectos del cambio climático	20
8. Medidas previstas para seguimiento ambiental del plan.....	20
9. Justificación de la necesidad de tramitación ambiental simplificada.....	20



0. Objetivos de la planificación y descripción de la problemática sobre la que actúa

Se han definido lo siguientes **principios** para la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Catadau:



Fuente iconos: Flaticon | Elaboración propia

El objetivo general del **PMUS de Catadau** es el de satisfacer las necesidades de movilidad de la población del municipio, fomentando modos de transporte más sostenibles, mediante la coexistencia de peatones y vehículos para así garantizar, una mejor calidad de vida.

OBJETIVOS GENERALES	
OG1	Promover un cambio modal a modelos no motorizados.
OG2	Aumentar la seguridad vial.
OG3	Disminuir el ruido ambiental ocasionado por el tráfico.
OG4	Fomentar el transporte público.
OG5	Disminuir el consumo de combustibles fósiles.

La **problemática** sobre la que actúa el PMUS se resume en tres tipologías relacionadas con el transporte: problemas económicos, problemas sociales y problemas medioambientales.

- Económicos: aumento del gasto sanitario como consecuencia de los problemas de salud que acarrea un uso excesivo del vehículo privado, fundamentalmente por la mayor contaminación atmosférica.
- Sociales: empeoramiento de la calidad de vida asociada a los atascos, accidentes de tráfico y barreras arquitectónicas que dificultan el acceso de la población a la movilidad universal.
- Medioambientales: contaminación ambiental y acústica causada por el uso excesivo de vehículos a motor y sus implicaciones en el calentamiento global.



1. El alcance, ámbito y posible contenido de las alternativas del plan que se propone

Respecto a la planificación de la movilidad, actualmente se encuentra en fase de redacción el PMUS de Catadau, que establece las directrices en materia de movilidad en el municipio.

El desarrollo del término municipal de Catadau se ha llevado a cabo en diferentes fases y ha estado condicionado tanto por los límites municipales de los municipios del entorno, como por las principales infraestructuras, fundamentalmente la CV-50 que discurre al oeste del núcleo urbano.

Las medidas propuestas tienen el siguiente horizonte temporal:

- Medidas a corto plazo: hasta 2 años
- Medidas a medio plazo: de 2 a 4 años
- Medidas a largo plazo: de 4 a 8 años

El coste estimado asociado a cada una de las alternativas planteadas se establece según tres rangos presupuestarios:

- Bajo: < 18.000 €
- Medio: 18.000 – 90.000 €
- Alto: > 90.000 €

Debido a la naturaleza de las actuaciones a plantear, las alternativas propuestas se resumen en la realización del PMUS o en la no realización del mismo.

1.1. Alternativa 0: Ausencia de planificación de movilidad sostenible

Actualmente no existe un documento que defina un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (bicicleta, caminar y transporte público) dentro del municipio; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. En consecuencia, ha dado lugar a la actual ordenación fragmentada por zonas y sin aparente coherencia en las actuaciones sobre el viario urbano. Este hecho en términos ambientales, en ausencia de una planificación adecuada producirá el empeoramiento del estado actual (contaminación acústica y atmosférica, pérdida de suelo agrícola, peligrosidad de inundación...), agravado por los efectos del cambio climático.

En este caso el único estudio con referentes a la movilidad realizados previamente en el ámbito del municipio de Catadau es:

- El estudio de la **Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana (XINM)**, actualmente existe una ruta para bicicleta de montaña (BTT) que conecta Montroi, Real, Llombai, Alfarp y Catadau. Y no está prevista ninguna nueva ruta por el municipio.

El presente PMUS en fase de redacción dotará de instrumentos específicos y actualizados para el municipio de Catadau.



1.2. Alternativa 1: Planificación de movilidad sostenible con implantación de medidas a corto plazo

Corresponde a las medidas concretas, de fácil implantación y en un plazo temporal corto, que no suponen un elevado presupuesto y que dependen en su totalidad del Ayuntamiento de Catadau.

Suelen ser medidas concretas en lugares puntuales con el objetivo de fomentar modos de movilidad más sostenibles, con el fin de analizar las necesidades reales de la población.

1.3. Alternativa 2: Planificación de movilidad sostenible con implantación de medidas a medio plazo

Medidas de corto y medio plazo, de una dificultad media en cuanto a su implantación y de un coste medio/alto. Pueden tener una relación de dependencia con otras medidas previas y suponer la necesidad de llegar a acuerdos con otras administraciones públicas o agentes implicados.

Atienden a generalidades del municipio y su ámbito de aplicación se extiende al conjunto del término municipal para facilitar un modo global de desplazamientos. En algunos casos es necesaria la colaboración de entidades externas al municipio, por lo que la coordinación supramunicipal alarga normalmente los plazos de implantación.

1.4. Alternativa 3: Planificación de movilidad sostenible con implantación de medidas a largo plazo

La tercera y última alternativa comprende las medidas que afectan a un ámbito generalmente grande y son percibidas por la mayor parte de la población. Engloba medidas a corto, medio y largo plazo, sea cual sea su dificultad de implementación y su coste, dado que se contemplan para un periodo de tiempo mayor que las anteriores. Estas medidas se solaparán con otras ya existentes, de menor horizonte temporal, por tanto, requerirán la aprobación de todos los agentes implicados en la movilidad del municipio.

2. Justificación selección alternativas propuestas

El carácter integrador del propio PMUS propicia que las alternativas planteadas no se enfoquen en actuaciones concretas ni se agrupen en problemáticas, sino que se establezcan según horizontes temporales diferentes, en función de su dificultad de implementación, en base al presupuesto disponible y primando la importancia dentro del PMUS para que el municipio se encamine hacia una movilidad más sostenible.

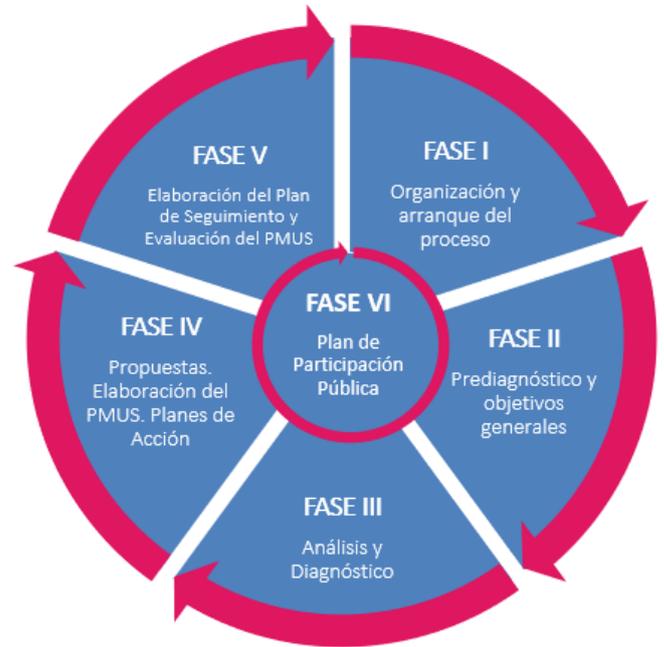
Dada la elevada interacción entre las actuaciones, éstas deben agruparse en función de su dificultad técnica, económica y del organismo u organismos que participan en su ejecución.

El cambio en los modos de desplazamiento provocados con la puesta en marcha del PMUS, modificará sustancialmente las conductas de los habitantes del municipio, lo cual obliga a la aceptación de dicho cambio y a corregir los fallos en un entorno de continuo cambio. Por ello, en las siguientes fases a desarrollar las medidas serán objeto de nuevos enfoques en base a nuevos escenarios de partida.



3. El desarrollo previsible del Plan de Movilidad Urbana Sostenible

La metodología planteada ha tomado como base las diferentes fases y tareas que se especifican en el Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT) que da lugar a este PMUS, en línea con lo marcado en la Estrategia Española de Movilidad Sostenible y la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible y siguiendo las pautas marcadas por la Guía práctica de elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible elaborada por el IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía). La metodología del PMUS se estructura en 6 fases, cinco de ellas de desarrollo técnico y otra transversal al resto y dirigida a la comunicación y participación pública, teniendo una duración total de **8 meses**, según los esquemas de tareas que se muestran a continuación:



Elaboración propia

Esquema Plan de Consulta y Participación Ciudadana y PMUS



Elaboración propia

En función de la meta y las estrategias generales definidas se han determinado una serie de programas de actuación que responden a los objetivos específicos que se han planteado y se han agrupado de la siguiente manera:

- PA-1. Conectividad municipal.
- PA-2. Diseño urbano.
- PA-3. Transporte público.
- PA-4. Gestión de aparcamiento.
- PA-5. Calidad ambiental y ahorro energético.
- PA-6. Comunicación.



La siguiente tabla resumen muestra el plazo y el coste aproximado de cada propuesta:

PA	PROGRAMA DE ACTUACIÓN	PROPUESTAS	Nº	MEDIDAS	PLAZO	NECESIDADES DE FUTURO	COSTE UNIDAD	UNIDAD DE MEDIDA	MEDIDA	TOTAL
A	CONECTIVIDAD MUNICIPAL	A.1. Reordenación de la circulación	A.1.1	Jerarquía viaria.	Corto (2 años)	Modificación normativa	0 €	€	1	0 €
			A.1.2	Reordenación de los sentidos en el viario.	Medio (4 años)	Modificación normativa	0 €	€	1	0 €
						Proyecto de señalización	1.000 €	€/estudio	1	1.000 €
						Señalización	150 €	€/punto	18	2.700 €
						Proyecto construcción adecuación secciones tipo	1.500 €	€/estudio	6	9.000 €
						Implementación proyecto construcción	A determinar según proyecto		A determinar según proyecto	
		A.2. Conexiones exteriores	A.2.1	Red de caminos saludables.	Largo (8 años)	Estabilización de firmes	16 €	€/m2	6.000	96.000 €
						Asfaltado	6 €	€/m3	3.000	18.000 €
						Señalización	50 €	€/punto	150	7.500 €
		A.3. Caminos saludables	A.3.1	Continuidad urbana de los caminos saludables.	Largo (8 años)	Proyecto construcción adecuación secciones tipo	1.500 €	€/estudio	6	9.000 €
						Implementación proyecto construcción	A determinar según proyecto		A determinar según proyecto	
			A.3.2	Aparcamientos para bicicletas y patinetes.	Corto (2 año)	Señalización y colocación U invertida (12 puntos con 4 U invertidas)	120	€/punto	48	5.760 €
B	DISEÑO URBANO	B.1. Nuevo modelo de diseño urbano	B.1.1	Calles de coexistencia o a cota 0.	Medio (4 años)	Unificación de calzada y señalización	6 €	€/m2	6.615	39.690 €
						Ampliación de calles de coexistencia	30 €	€/m2	800	24.000 €
		B.2. Recuperación del espacio público para el peatón	B.2.1	Ampliación de aceras.	Medio (4 años)	Proyecto construcción adecuación secciones tipo	1.500 €	€/estudio	6	9.000 €
						Implementación proyecto construcción	A determinar según proyecto		A determinar según proyecto	
			B.2.2	Mejora para ganar espacios	Largo (8 años)	Actuaciones, mejoras y señalizaciones	5.000 €	€/actuación	8	40.000 €



PA	PROGRAMA DE ACTUACIÓN	PROPUESTAS	Nº	MEDIDAS	PLAZO	NECESIDADES DE FUTURO	COSTE UNIDAD	UNIDAD DE MEDIDA	MEDIDA	TOTAL
				para el peatón.						
C	TRANSPORTE PÚBLICO	C.1. Potenciar el uso del transporte público	C.1.1	Adecuación de paradas.	Corto (2 años)	Señalización y adecuación	150 €	€/parada	1	150 €
			C.1.2	Mejora de la accesibilidad de las paradas.	Medio (4 años)	Proyecto construcción	6.600 €	€/proyecto	1	6.600 €
D	GESTIÓN DEL APARCAMIENTO	D.1. Reordenación del estacionamiento actual	D.1.1	Reordenación y señalización del aparcamiento.	Medio (4 años)	Señalización y mantenimiento	1.000 €	€/año	8	8.000 €
						Mejora y señalización bolsas de aparcamiento	24 €	€/m2	2.200 €	52.800 €
E	CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO	E.1. Flota de vehículos públicos limpios	E.1.1	Flota municipal.	Largo (8 años)	Vehículo limpio	33.000 €	€/vehículo	3	99.000 €
		E.2. Recarga de vehículos eléctricos	E.2.1	Puntos de recarga eléctrico públicos.	Largo (2 años)	Puntos de recarga eléctrico públicos	2.000 €	€/punto	2	4.000 €
		E.3. Acceso a ayudas y bonificaciones vehículos limpios	E.3.1	Impuesto de vehículos de tracción mecánica.	Corto (1 año)	Reducción impuestos	20 €	€/vehículo	16	320 €
F	COMUNICACIÓN	F.1. Sensibilización sobre movilidad sostenible	F.1.1	Campañas de comunicación.	Todo el periodo	Campañas de comunicación.	600 €	€/campaña	4	2.400 €
			F.1.2	Adhesión municipal en campañas de movilidad sostenible.	Todo el periodo	Campañas de sensibilización	600 €	€/campaña	8	4.800 €



PA	PROGRAMA DE ACTUACIÓN	PROPUESTAS	Nº	MEDIDAS	PLAZO	NECESIDADES DE FUTURO	COSTE UNIDAD	UNIDAD DE MEDIDA	MEDIDA	TOTAL
		F.2. Fomento de la movilidad sostenible	F.2.1	Movilidad a centros educativos.	Medio	Proyecto Caminos Escolares Seguros	10.000 €	€/proyecto	1	10.000 €
					(4 años)	Modificaciones derivadas del proyecto	A determinar según proyecto	A determinar según proyecto		
			F.2.2	Metrominuto	Medio	Proyecto de diseño	600 €	€/proyecto	1	600 €
					(4 año)	Campañas de comunicación	600 €	€/campaña	1	600 €



4. Un diagnóstico de la situación del medio ambiente y del territorio antes de la aplicación del plan en el ámbito afectado

4.1. Diagnóstico medioambiental

De acuerdo a la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV) y la evolución reciente del Área Funcional Ribera del Xúquer, a la que pertenece el municipio de Catadau (perteneciente a la comarca histórica de la Ribera Alta), se puede realizar el diagnóstico medioambiental.

El núcleo urbano de Catadau se encuentra al noreste del término municipal, a una altitud de 100 metros sobre el nivel del Mar Mediterráneo que se vuelve más montañoso a medida que nos alejamos del río Magro hacia el oeste, consiguiendo su altura máxima en la frontera con Tous. Drenan el término municipal los barrancos del Puro, la Romana, Roures y Ancho.

Cabe destacar, que en lo referido al propio entorno urbano de Catadau, donde se va a desarrollar con mayor relevancia el PMUS, no existe una adecuada oferta de espacios verdes lo que implica consecuencias en la calidad ambiental del municipio.

En lo referido a la contaminación acústica se han analizado los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) del Ministerio de Fomento para los grandes ejes viarios, ferroviarios, aglomeraciones y aeropuertos, pero en el ámbito del municipio de Catadau no se ha desarrollado ningún mapa estratégico de ruido.

4.1.1. Contaminación ambiental

Las condiciones ambientales pueden contribuir a que la vida dentro de una ciudad/municipio sea más o menos agradable, y especialmente para que los desplazamientos en modos no motorizados (a pie o en bicicleta) sean más o menos atractivos.

En el PMUS de Catadau se ha llevado a cabo una estimación de las emisiones tomando como referencia la metodología de cálculo del “Estudio sobre las emisiones derivadas del consumo de carburantes en el transporte de carretera en España”, elaborado por la Comisión Nacional de la Energía y el Factor de Emisión de CO₂ lo hemos obtenido del documento “Factores de Emisión. Registro de Huella de Carbono, Compensación y Proyectos de Absorción de Dióxido de Carbono” del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico (junio 2020), donde se refleja un listado de los factores de emisión de los principales combustibles hasta el año 2019. Así, se ha realizado una estimación de las emisiones actuales de acuerdo a los kilómetros recorridos en el municipio, tipología de combustión del parque móvil, tipología de vehículo, etc.

Situación actual:

El número de desplazamientos en Catadau es:

VIAJES	TOTAL
Viajes/día	8.165
Total km/año	69.948.861

Viajes en coche de la población de Catadau | Elaboración propia



Catadau presenta un parque vehicular bastante elevado, con un total de **2.622 vehículos** en 2020. También el Índice de Motorización, una de las variables explicativas de la movilidad, refleja unos valores altos de 935,09 veh/1.000hab que muestran la gran dependencia de la población con respecto al vehículo privado.

2020	TURISMOS	MOTOS + CICLOS	FURGOS + CAMIONES	AUTOBUSES	TRACTORES	OTROS	TOTAL
DIÉSEL	1.029	216	381	0	23	29	1.678
GASOLINA	618	245	28	0	0	9	900
ELÉCTRICO	1	0	0	0	0	0	1
OTRO	2	0	1	0	0	40	43
TOTAL	1.650	461	410	0	23	78	2.622

Fuente: PEGV | Elaboración propia

Las emisiones anuales de gases de efecto invernadero CO₂ calculadas son:

DATOS BASE ESCENARIO ACTUAL CATADAU		
Consumo Emisiones	11.405.947	kgCO ₂ eq/año
Consumo Energético	63.016.281	kWh/año
NO _x	23.463,70	kg/año
NO ₂	3.396,65	kg/año
PM ₁₀	1.845,03	kg/año
PM _{2,5}	1.446,97	kg/año
Factor Emisión CO ₂	2,32	kgCO ₂ /l
Factor Emisión CO ₂ – kWh	0,181	kgCO ₂ eq/kWh

Los costes Unitarios de las Externalidades de la movilidad municipal

TIPO DE EXTERNALIDAD	€/AÑO	PESO RELATIVO
Contaminación atmosférica	5.898.926,95	39,0%
Ruidos	3.947.743,42	26,1%
Accidentes	2.057.061,70	13,6%
Cambio climático	1.436.918,10	9,5%
Efecto barrera	756.272,69	5,0%
Ocupación del espacio	423.512,70	2,8%
Procesos avant-post	393.261,80	2,6%
Daños a la naturaleza	226.881,81	1,5%
TOTAL	15.125.454	100,0%

Cálculo de costes totales de la movilidad de turismos en Catadau. Fuente: Pla director de Mobilitat 2020-2025. Estudi instrumental. Seguiment i actualització dels costos socials i ambientals al Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de



Barcelona (SIMMB) l'any 2017 i escenaris tendencial i proposta a 2025. Barcelona: ATM - Autoritat del Transport Metropolità (2019) | Elaboración propia

Escenario tendencial 2031:

Se trata del escenario proyectado en sus variables a 2031, y sin la puesta en marcha de las medidas previstas en el PMUS.

	EMISIONES CO2 (tn eq/año)
Tendencial 2031	13.911

Consumo medio de emisiones GEI anuales | Elaboración propia

Escenario con PMUS 2031:

Se trata del escenario proyectado en sus variables a 2031 y con la puesta en marcha de las medidas previstas en el PMUS

	EMISIONES CO2 (tn eq/año)
Con PMUS 2031	11.240

Consumo medio de emisiones GEI anuales | Elaboración propia

Si se aplican las propuestas planteadas en el PMUS, se estima un ahorro de emisiones GEI de aproximadamente el 9%.

De este modo, sobre el total de emisiones de 13.911 toneladas de CO2 emitidas por el tráfico en el ámbito urbano en el escenario tendencial 2031, se prevé una reducción del 19,20%, bajando a las 11.240 toneladas de CO2 anuales en el escenario del PMUS 2031.

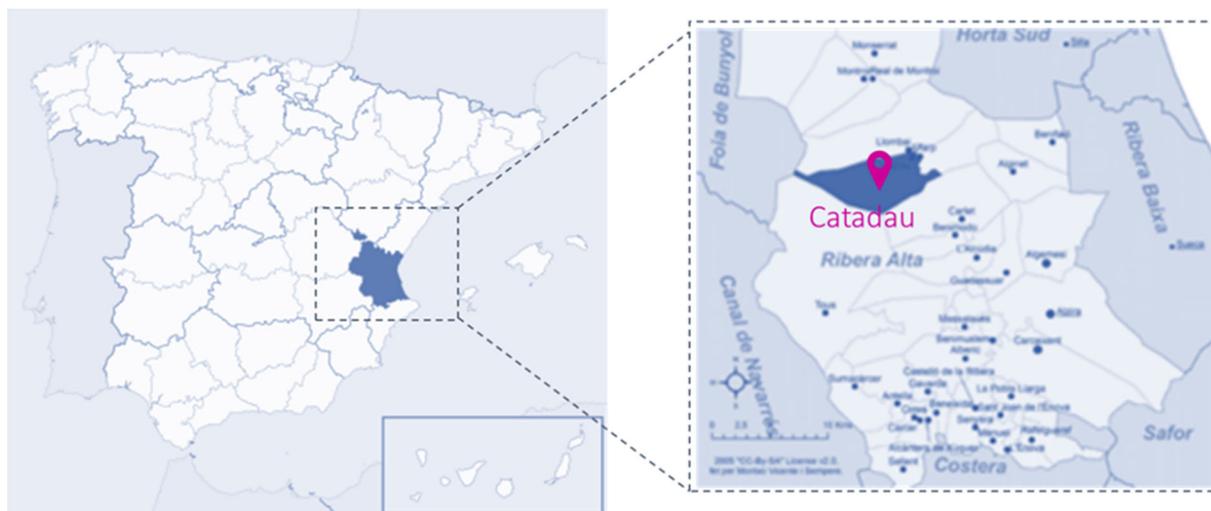
4.2. Diagnóstico territorial y de movilidad

4.2.1. Diagnóstico territorial

El municipio de Catadau pertenece a la comarca de la Ribera Alta situada en la provincia de Valencia (Comunitat Valenciana). La Ribera Alta es una comarca interior con una extensión total de 970,04 km² y una población de más de 222.000 habitantes, lo que supone una densidad de población de aproximadamente 229 habitantes por kilómetro cuadrado. Teniendo en cuenta que la densidad media en la Comunitat Valenciana es de 217 hab/km², la Ribera Alta está por encima de la media autonómica.



Figura 1: Localización ámbito de estudio - Catadau en la provincia | Elaboración propia con imágenes de CC BY-SA.



La unidad administrativa comarcal de la **Ribera Alta** concentra en su demarcación un total de 35 municipios: Alberic, Alcàntera de Xúquer, l'Alcúdia, Alfarp, Algemesí, Alginet, Alzira, Antella, Beneixida, Benifaió, Benimodo, Benimuslem, **Catadau**, Càrcer, Carlet, Catadau, Cotes, l'Ènova, Gavarda, Guadassuar, Llombai, Manuel, Massalavés, Montserrat, Montroi, la Pobla Llarga, Rafelguaraf, Real, Sant Joanet, Sellent, Senyera, Sumacàrcer, Tous, Turís y Villanueva de Castellón. De todos estos municipios, Alzira es la capital de la comarca y el núcleo más poblado, con cerca de 45.000 habitantes.

El municipio de Catadau se encuentra al sur de la ciudad de València, aproximadamente a unos 28 kilómetros del centro de la capital. Tiene una población de 2.804 habitantes (INE 2020) y una extensión de 35,46 Km².

El municipio consta de un casco urbano principal al lado este de la CV-50, mientras que al oeste de la CV-50 se distribuyen varios núcleos poblacionales en las urbanizaciones de los Rosales, la Lloma Molina, Lloma Pagana y La Nevera.

4.2.2. Diagnóstico de la movilidad

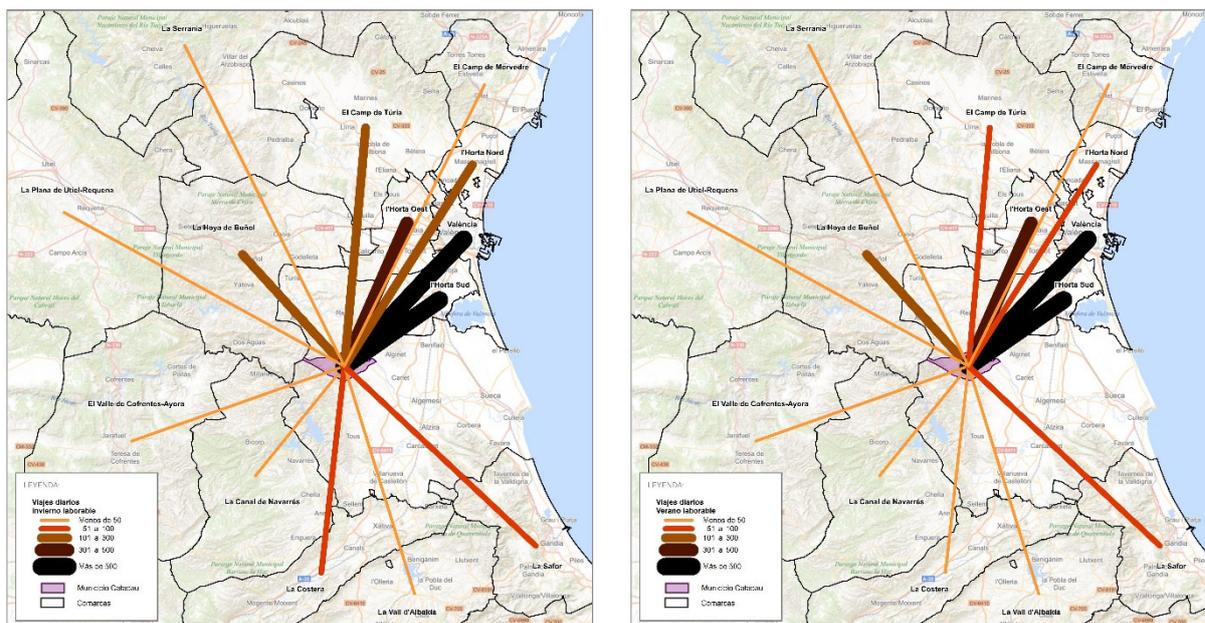
La demanda de movilidad es conocida por dos fuentes una mediante la información recogida mediante tecnología BIG DATA y por otra parte en base a la realización de encuestas de movilidad.

En concreto, se han utilizado datos de usuarios de Orange España, lo que se traduce en una muestra de aproximadamente el **20% de la población total de la provincia de Valencia**. Se observa que en un **día laborable medio de invierno** se producen un total aproximado de **8.165 viajes**, de los cuales un 82,4% son viajes internos a las Riberas Alta y Baixa. De los viajes con otras comarcas, destacan los flujos con València (5,6%) y con l'Horta Sud (4,8%).

Al analizar los mismos flujos **en verano**, se observa que en un día laborable medio se producen un total aproximado de **8.496 viajes**, de los cuales en torno al 85,5% son viajes internos a las Riberas Alta y Baixa, mientras que siguen destacando los flujos con l'Horta Sud (4,7%) y con València (4,3%).



Figura 2: Flujos de viajes entre Catadau y las comarcas de la provincia de Valencia en invierno (izq.) y verano (der.) | Elaboración propia

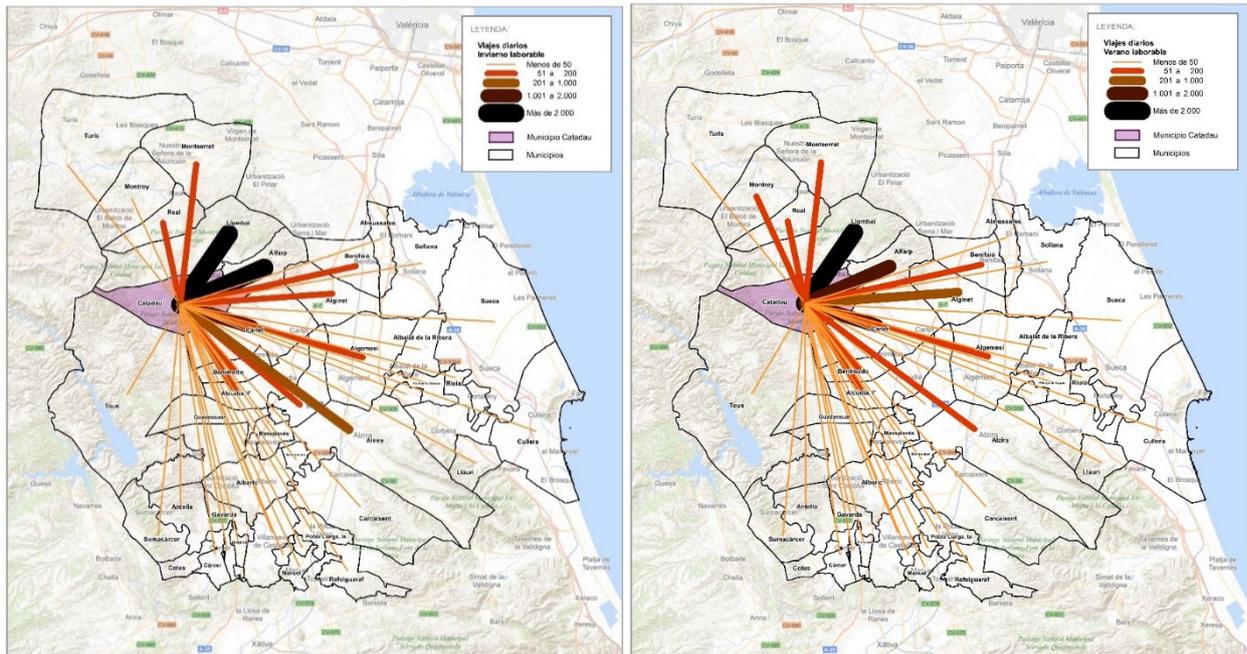


En cuanto a la movilidad con el resto de los municipios de las Riberas Alta y Baja, y analizando la movilidad en ambos sentidos en un día laborable promedio de invierno, se observa que las relaciones más importantes son con los municipios de Alfarp (2.100 viajes), Llombai (2.007 viajes) y Carlet (1.134). Con los dos primeros municipios la movilidad real será notablemente mayor puesto que, con esta metodología, no se han tenido en cuenta los viajes de corto recorrido. En cuanto a Carlet, es el municipio de referencia más cercano y que dispone de estación de metro. En otro nivel de importancia estarían las relaciones con los municipios de Alzira (206 viajes), Benifaió (169 viajes), Montserrat (160 viajes), l'Alcúdia (159 viajes) y Alginet (154 viajes).

En verano varían ligeramente los volúmenes totales, pero siguen dándose las relaciones principales con los municipios de Llombai (2.890 viajes), Alfarp (1.469 viajes) y Carlet (1.412 viajes). En un segundo nivel de importancia se mantienen las relaciones con los municipios de Alginet (222 viajes), l'Alcúdia (174 viajes), Alzira (161 viajes), Benifaió (144 viajes) y Montserrat (131 viajes).



Figura 3: Flujos entre Catadau y otros municipios de las Riberas en invierno y en verano | Elaboración propia



Como complemento a la información obtenida con la telefonía móvil que permite una caracterización general de la movilidad global del municipio, se ha realizado un cuestionario online para recoger los hábitos de movilidad que se producen en Catadau.

El número total de encuestas realizadas en Catadau entre el 17 de septiembre de 2021 y el 20 de octubre de 2021 es de 34 encuestas, obteniéndose los siguientes resultados. El 58% de las personas que han realizado la encuesta han sido mujeres, frente al 41% que han sido hombres. Las franjas de edad que han realizado la encuesta van desde los 30 a los 79 años. Casi el 60% de los encuestados están trabajando, el 21% son pensionistas o jubilados, el 12% son ama/o de casa, el 3% están en búsqueda de empleo y dos de los encuestados prefieren no contestar esta pregunta. El porcentaje de personas que trabajan en Catadau es del 52%, mientras que el 47% trabajan fuera del municipio, una de las personas que trabaja no ha querido contestar esta pregunta. A la pregunta de si disponen de automóvil **para sus desplazamientos** casi el **85% dispone de vehículo propio**, el 12% dispone de él como acompañante y tan solo un 3% no dispone de vehículo. De las personas que disponen de coche para su desplazamiento se les pregunta por el tipo de aparcamiento en residencia, se observa que **el mayor porcentaje aparcan en plaza en propiedad** con casi el 56%, seguido por los que aparcan la calle el 42%, en un solar o descampado el restante 3%. El 70% de los que han respondido a la pregunta de si **dispone de bicicleta o patinete** han respondido que no, tan sólo el 30% dispone de bicicleta o patinete.

En la siguiente se pregunta en qué medida se consideran usuarios del transporte público no llegan al aprobado, por debajo del 5 encontramos el 73% de los encuestados. Entre los motivos por los que no utilizan más el transporte público se permitía seleccionar 3 motivos, el motivo principal es el que responde que **no hay líneas a su destino**, el segundo motivo el que **las paradas están lejos**: mayor el porcentaje porque las paradas están lejos de mi domicilio y algo menor las paradas lejos del sitio al que voy y el último motivo seleccionado es por el tiempo del viaje.



En la siguiente se pregunta en qué medida se consideran usuarios de la bicicleta o el patinete no llegan al aprobado o por debajo del 5 encontramos algo más del 86% de los encuestados, casi el 70% otorgan un 1. Entre los motivos por los que no utilizan más la bicicleta o el patinete recordando que se permitía seleccionar 3 motivos, el motivo principal es el que responde que no disponen de bicicleta o patinete, el segundo motivo es la inseguridad y el tercer motivo consideran que el municipio no es adecuado para ir en estos modos.

A la pregunta en qué medida se considera usted peatón para sus desplazamientos habituales, el valor medio es 6. Por qué motivos no realiza más desplazamientos a pie, permitiendo seleccionar 3 motivos, el motivo más seleccionado es que necesitan coche para el siguiente desplazamiento, el segundo motivo es el tiempo del viaje y el tercero por comodidad. En el motivo otros: “Porque para ir a la estación del Almaguer de lunes a viernes para llevar y traer a mi hija necesito ir en coche para llegar a la estación”. La última pregunta era un espacio para propuestas

En relación a la **infraestructura viaria**, las principales carreteras de acceso al municipio son:

- CV-50
- CV-520

En cuanto a la red urbana, en Catadau, en función de su jerarquía se puede diferenciar entre:

- **Red básica.** Es la red que conecta los distintos municipios con la red troncal. Canalizan movimientos de larga distancia internos, brindan conexión a los centros no enlazados por la red primaria, y distribuyen el tránsito urbano e interurbano hacia las vías distribuidoras secundarias y a las vías locales. Función dominante: tránsito. Por el oeste del casco urbano de Catadau la CV-50 y por el norte del núcleo la avenida de Alfarp y CV-520 fuera de Catadau.
- **Red distribuidora.** Formado por ejes transversales-paralelos a los viarios de la red básica. Función mixta: tránsito/acceso. Destacan la calle Santa Bárbara, calle Antic Regne de València, calle Ramón y Cajal, calle Juan XXIII, calle Jaume I, calle Vicente Mortes, calle Llombai, calle Pedro Juan Noverques Calvo, calle Virgen Carmen, calle Alzira, calle Mayor, calle Calvario, calle Diputació, calle Ramón Esteve, Calle Cantería y camí de Carlet.

En lo referido al **transporte público**, el municipio dispone de la siguiente oferta:

Red	Nombre Línea de transporte público	Empresa
Autobús interurbano	València-Real-Millares	Buñol
Autobús interurbano	Alfarp – Llombai – Catadau - Hospital de Alzira	Buñol

Catadau dispone de dos **líneas de autobús interurbano**, operado por Autocares Buñol, que conecta el casco urbano con diferentes municipios, realizando una parada dentro del municipio y con una oferta de **siete expediciones diarias** de lunes a viernes (3 de ida y 4 de vuelta), 5 expediciones los sábados y 3 expediciones los domingos en la línea València-Real-Millares y con seis expediciones diarias la línea Alfarp – Llombai – Catadau - Hospital de Alzira.

En lo referido a la **movilidad peatonal**, y al igual que otros municipios del levante español con una orografía llana y con distancias máximas no superiores a 3,5 kilómetros, Catadau cuenta con unos buenos condicionantes para la movilidad peatonal, en el Casco Urbano de Catadau las distancias son asumibles tanto a pie como en bicicleta, ya que no superan los 10 minutos de caminata y los 5 minutos en bicicleta.



El **estado general de las aceras no es bueno**, las problemáticas que se han identificado principalmente son mal estado, discontinuidades en el pavimento, aceras estrechas (< 1m), aceras discontinuas y ausencia de rebajes en las intersecciones y pasos peatonales. Por el contrario, se encuentran **varias calles de preferencia peatonal, o uso exclusivo peatonal**, en las calles más estrechas del núcleo urbano como las calles Nueva, la calle Mayor, calle Cervantes, Calle San Roque, calle Jesús y calle Asensi.

La **red ciclista** del municipio se compone básicamente de dos pequeños itinerarios ciclistas segregados de la calzada en la Calle Catadau (370 m) y en la Calle Camí Carlet dirección el Polígono Industrial (440 m).

5. Efectos previsibles sobre el medio ambiente

Se comentan a continuación, las principales consecuencias sobre el medio ambiente en el caso **de que no existiera planificación en materia de movilidad sostenible en el municipio** y que por tanto no se aplicasen las medidas propuestas en el PMUS.

De forma general, en caso de no llevarse a cabo el PMUS, cabe esperar un aumento de la insostenibilidad del sistema. Teniendo en cuenta un escenario tendencial de crecimiento de la movilidad vinculado a un periodo de expansión económica, como el que nos encontramos, es previsible un aumento del número de desplazamientos en coche en el municipio y por tanto un aumento de los problemas vinculados a la movilidad detectados en el diagnóstico.

Además, el mantenimiento de una situación en la que el planeamiento urbanístico del municipio no incorpore como bases de la planificación las políticas de movilidad podría generar situaciones de ocupación del territorio menos idóneas para opciones de movilidad más sostenibles y por tanto un empeoramiento de los problemas.

De este modo, en primer lugar, a nivel ambiental, cabe destacar los **riesgos más directos como pueden ser la contaminación atmosférica y acústica**. El aumento del número de desplazamientos en coche unido a la ausencia de políticas de movilidad que favorezcan los modos de transporte más sostenibles generaría un aumento de las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera con efecto directo sobre el municipio así como sobre el resto de municipios del entorno. A la espera de acciones que favorezcan otros modos más sostenibles, así como del progresivo cambio del parque móvil hacia tecnologías de combustión menos contaminantes, **podrían volver a incrementarse las emisiones en este periodo de expansión económica**.

Vinculado a ello, los vehículos a motor son los principales causantes de los niveles de ruidos en las principales carreteras y calles del municipio. Un aumento de los mismos generaría un **aumento del nivel de ruido con efectos directos sobre la salud y calidad ambiental del municipio**.

Las modificaciones en los patrones de precipitaciones y temperaturas asociadas al cambio climático se presentan como una dinámica adversa y con incidencia real sobre el municipio, por lo que debe tenerse en cuenta tanto en la planificación territorial como de movilidad.

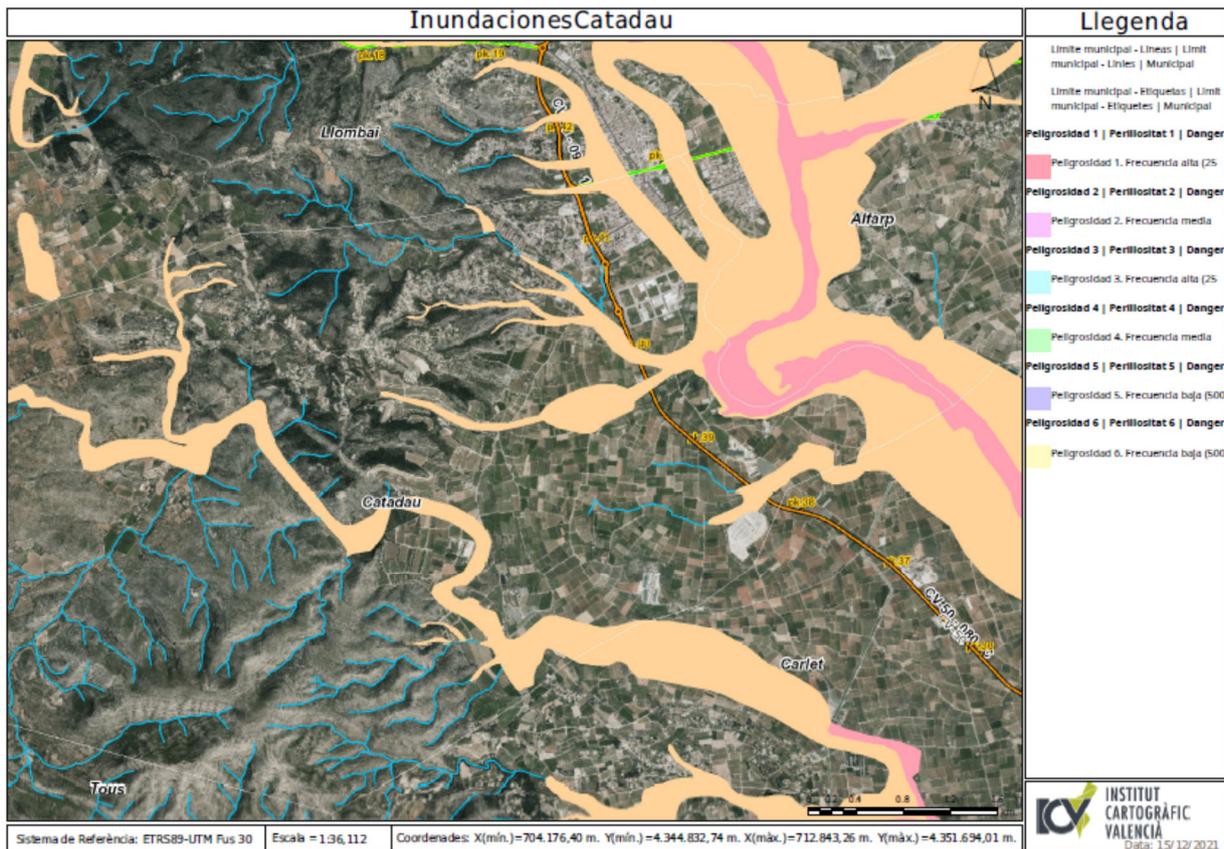
En el caso de los patrones de las precipitaciones se viene observando en los últimos años, por una parte, una disminución de las precipitaciones eficientes y de menor intensidad en las cabeceras de los ríos del interior de la provincia, así como un aumento de la intensidad de las precipitaciones en la franja litoral.



Todo ello unido a un aumento de los episodios de lluvias torrenciales que provoca por un lado un aumento en el nivel de peligro por inundaciones, así como una menor disponibilidad del agua aprovechable, la cual proviene, principalmente, de precipitaciones de menor intensidad.

El municipio, principalmente en su parte este donde se asienta el núcleo urbano, presenta el **nivel 1 de peligrosidad por inundaciones**, de este modo presenta el nivel 1 en las zonas más cercanas al curso fluvial del Río Magro, en el límite este del término municipal. La envolvente de peligrosidad por inundación discurre por varias cuencas del término municipal, se presentan en el entorno de la llanura de inundación de los ríos, penetrando en sectores del núcleo urbano principal.

Figura 4: Mapa de Inundaciones del ámbito de Catadau | Instituto Cartográfico Valenciano.



Por tanto, existe un riesgo importante en el municipio en el cauce del río Magro y habrá que tomar las medidas necesarias para adaptarse a él y mitigar sus efectos. De esta manera la planificación territorial y de la movilidad deberá de incorporarlo desde la base para que todas las actuaciones lo tengan en cuenta, tratando de evitar las zonas más expuestas e incorporando aquellas medidas necesarias para minimizar sus impactos negativos.

En este sentido es especialmente importante evitar las zonas con mayor peligrosidad para el desarrollo de actividades humanas y tratar de que el espacio urbano se amolde a las condiciones naturales del municipio.



6. Efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes

6.1. PATRICOVA

Tal y como se ha visto anteriormente, en el municipio existe peligrosidad por inundación desde el nivel 1 por lo que le es de aplicación el **Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA)**.

Si bien parte del núcleo urbano está dentro de la envolvente de peligrosidad por inundación por lo que deberá ser tenido en cuenta a la hora de llevar a cabo las actuaciones.

6.2. Infraestructura verde

Aunque de manera específica el Plan de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunitat Valenciana esté pendiente de aprobación, en la Ley de Ordenación del Territorio de la Comunitat Valenciana, en vigor desde 2014, se hace referencia en su Título I, Capítulo 4, al concepto y funciones de la infraestructura verde.

En dicha Ley de OT se define a la Infraestructura Verde como el sistema territorial básico compuesto por los ámbitos y lugares de especial valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico, así como el entramado de corredores ecológicos y conexiones funcionales que relación todos los elementos anteriores, incluyendo suelos urbanos y zonas verdes públicas de áreas urbanas, así como los itinerarios que permitan su conexión.

La Ley de Ordenación del Territorio establece que la identificación y caracterización de dichos espacios de la infraestructura verde será por parte de los instrumentos de planificación territorial y urbanística desde la escala regional a la municipal.

Por ello el presente PMUS deberá tener en cuenta tanto las directrices del futuro Plan de Infraestructura, sobre todo en aquellos itinerarios peatonales y/o ciclistas con interés paisajístico-cultural y visual, como las de la Ley de OT.

6.3. Estrategia Territorial de La Comunitat Valenciana (ETCV)

El PMUS de Catadau se apoya en los principios básicos definidos en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y en concreto en el área funcional al que pertenece el municipio, Área Funcional de La Ribera del Xúquer.

De este modo, el PMUS está en línea con la estrategia en lo que al Objetivo 19-Movilidad se refiere para satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora.

6.4. Estrategia Valenciana de lucha contra el Cambio Climático (EVCC)

El PMUS de Catadau se encuentra alineado con la Estrategia Valenciana de lucha contra el Cambio Climático de manera que las propuestas realizadas son muy similares a las realizadas en la estrategia para los años 2020-2030, las cuales en lo referido a movilidad y transportes son principalmente:



1. Propuestas de reducción de la movilidad
2. Propuestas de mejora del reparto modal
3. Propuestas sobre los vehículos

El primer apartado se refiere principalmente a aquellos aspectos de la movilidad relacionados con la planificación urbana, principalmente en cuanto al modelo de ciudad y las repercusiones que tiene en materia de urbanismo. En este sentido el PMUS incorpora medidas para analizar la movilidad en los nuevos desarrollos y poder planificar éstos con el objetivo de mejorar la sostenibilidad de la movilidad en su ámbito.

En cuanto a las mejoras del reparto modal, son aquellas más específicas del plan de movilidad, relacionadas con una potenciación de los modos caminando, bicicleta y transporte público.

Finalmente, el tercer apartado insiste en los aspectos relativos al cambio de la tecnología de combustión de los vehículos y la transición hacia tecnologías menos contaminantes.

6.5. Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS)

La Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS) surge como el marco de referencia nacional que integra los principios y herramientas de coordinación para orientar y dar coherencia a las políticas sectoriales que facilitan una movilidad sostenible y baja en carbono.

Las directrices generales de esta EEMS se engloban en cinco áreas: territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras; cambio climático y reducción de la dependencia energética; calidad del aire y ruido; seguridad y salud; y gestión de la demanda. Entre las medidas contempladas, se presta especial atención al fomento de una movilidad alternativa al vehículo privado y el uso de los modos más sostenibles, señalando la necesidad de cuidar las implicaciones de la planificación urbanística en la generación de la movilidad.

El PMUS de Catadau coincide fielmente con las directrices generales de la EEMS, en un ámbito más concreto como es la escala municipal.

6.6. Plan General de Ordenación Urbana

En el Plan General de Ordenación Urbana de Catadau existen pocas referencias a la movilidad sostenible, son normas urbanísticas de 1988. No se definen las actuaciones primordiales en materia de movilidad sostenible como el fomento de modos de transporte no motorizados, uso de transporte público frente al vehículo privado, diseño de itinerarios peatonales y/o ciclistas, mejora de la seguridad vial y de la accesibilidad, etc.

Por ello sería muy importante que en el futuro el PGOU de Catadau incluyan la movilidad sostenible entre sus propuestas de ordenación (tal y como recomienda la Estrategia Española de Movilidad Sostenible) y con ello poder establecer sinergias desde ambos instrumentos con el objetivo común de un desarrollo urbano más equilibrado que tenga en cuenta una movilidad más sostenible de los habitantes del municipio.



7. Medidas previstas para prevenir y/o reducir efecto negativo sobre el medio ambiente, teniendo en cuenta los efectos del cambio climático

El PMUS de Catadau persigue como objetivo el desarrollo de una movilidad donde se potencien los modos no motorizados (tanto el peatón como la bicicleta). Se trata por tanto de efectos positivos para la calidad urbana, la movilidad y el medio ambiente por lo que no es necesario tomar medidas para prevenir, mitigar o compensar posibles efectos negativos.

De este modo, el PMUS desarrolla actuaciones encaminadas a lograr una mayor sostenibilidad en el modelo de movilidad del municipio. Así se prevé el desarrollo de itinerarios peatonales y ciclistas saludables, fomentar el transporte público, una jerarquización del viario, limitación de velocidad y medidas de calmado del tráfico, mejorar la accesibilidad, poner en común urbanismo y movilidad en los nuevos desarrollos urbanos, potenciar los vehículos limpios, etc. Todas ellas medidas positivas y en la línea de lograr una reducción de los consumos energéticos y las emisiones del sistema de transporte que permita mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

8. Medidas previstas para seguimiento ambiental del plan

Como se ha comentado, el PMUS no tiene efectos negativos sobre el medio ambiente. Todos los planes de actuación previstos inciden en la línea de reducir el uso del coche potenciando el resto de modos sostenibles, lo que indica que los efectos previstos del Plan sobre el medio ambiente serán positivos.

En cualquier caso, y debido al plazo de las medidas y la vigencia del plan en 8 años se hace necesario llevar a cabo, de forma simultánea a la progresiva implantación de las medidas, un plan de seguimiento que permita evaluar los resultados del PMUS de manera que puedan establecerse a tiempo medidas correctoras o modificaciones.

De esta manera, el PMUS incorpora un plan de seguimiento con el que poder realizar estos trabajos. Este plan consiste en el desarrollo de un conjunto de indicadores cuyo cálculo periódico permita obtener una visión instantánea de la movilidad en este momento y analizar como la realidad se está comportando respecto a las previsiones del plan.

De este modo con las mediciones a realizar sobre el uso del coche, el transporte público, la bicicleta y el número de vehículos limpios, se podrá evaluar de forma recurrente el PMUS desde el punto de vista ambiental.

9. Justificación de la necesidad de tramitación ambiental simplificada

La tramitación ambiental de Planes y Programas en la Comunidad Valenciana está regulada por la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana (LOTUP).



Así en su Artículo 1 se dice:

La presente ley tiene por objeto la regulación de la ordenación del territorio valenciano, de la actividad urbanística y de la utilización del suelo para su aprovechamiento racional de acuerdo con su función social, así como la evaluación ambiental y territorial estratégica de planes y programas.

Del mismo modo el Artículo 46 dice:

1. *Son objeto de evaluación ambiental y territorial estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consell, cuando:*

c) *La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, los planes de acción territorial, los planes generales estructurales, las actuaciones territoriales estratégicas o cualesquiera otros planes o programas y aquellas modificaciones de los antes enunciados que establezcan o modifiquen la ordenación estructural, y así lo establezca el órgano ambiental y territorial.*

En el punto 3 del artículo 46 se dice lo siguiente:

a) *El órgano ambiental y territorial determinará si un plan o programa debe ser objeto de evaluación ambiental y territorial estratégica simplificada u ordinaria....*

Será decisión del órgano ambiental el procedimiento de evaluación ambiental y territorial, si bien, conforme al artículo 50 de la LOTUP se debe justificar la procedencia del procedimiento simplificado, si así se solicita en el documento de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica.

En el artículo 47 de la ley se concretan los objetivos de la evaluación ambiental y territorial estratégica. Estos son:

a) Integrar los criterios y condicionantes ambientales, junto a los funcionales y territoriales, a lo largo de todo el proceso de elaboración del plan o programa, desde el inicio de los trabajos preparatorios hasta su aprobación.

Entre los objetivos generales definidos para el PMUS se encuentra el referido a **disminuir las emisiones dañinas para la salud**, disminuyendo la necesidad de desplazarse mediante la integración y coordinación de las políticas de movilidad y las urbanísticas, promoviendo la utilización de vehículos limpios y fomentando la realización de viajes en modos no motorizados.

Del mismo modo en los objetivos específicos del plan está el referido a **favorecer la descarbonización del sistema de transporte**.

De este modo todas las actuaciones planificadas van encaminadas a lograr estos objetivos de mejora de la calidad ambiental de Catadau y de su entorno haciéndolo compatible al entorno natural, paisajístico, patrimonial y cultural en el que se inserta.

b) Asegurar la efectiva **participación del público, y de las instituciones y organismos** afectados por el plan o programa, en su elaboración, así como la **transparencia en la toma de decisiones** de planificación.



A lo largo de los trabajos llevados a cabo para la realización del PMUS se ha realizado un Plan de Participación Ciudadana. Es un proceso que proporciona un mecanismo para intercambiar información y fomentar la interacción de los agentes implicados con el equipo técnico del Plan, con el objetivo de conseguir transparencia en la toma de decisiones a través de una mayor participación de los agentes.

El conjunto de tareas, actividades, herramientas y mecanismos utilizados para facilitar la participación se han recogido en el **Plan de Participación Ciudadana**. Para la puesta en marcha de este plan ha sido imprescindible definir una serie de **fases** necesarias para su elaboración y ejecución:

- i. Prediagnóstico y Objetivos Generales
- ii. Análisis y Diagnóstico
- iii. Plan de Actuación
- iv. Plan de Seguimiento

De este modo de acuerdo al Plan de Participación se han llevado a cabo las siguientes actividades:

♣ Reunión de arranque de los trabajos con la Dirección del estudio para establecer los canales de comunicación y definir el proceso de participación ciudadana.

o Recopilación de la información documental disponible en la Dirección del estudio.

o Identificación de las fuentes de información y responsables de quienes obtener el resto de la documentación municipal y supramunicipal relacionada con la movilidad.

o Identificación de los técnicos municipales y de los departamentos involucrados en el desarrollo del PMUS, así como de las vías de comunicación con cada uno de ellos. Posibilidad de creación de Comisiones Técnicas para cada una de las movibilidades: ciclista, peatonal, transporte público, gestión del aparcamiento, red viaria y seguridad vial.

♣ Comunicación a la ciudadanía del inicio de los trabajos, proporcionando información acerca del PMUS, así como del proceso que se seguirá en la elaboración de este. Difusión en la Web del Ayuntamiento y/o en redes sociales municipales.

♣ Elaboración de **encuestas ciudadanas online sobre movilidad** integradas dentro de la web del Ayuntamiento de Catadau, para conocer la movilidad global de los residentes en Catadau. Además de caracterizar al individuo y su movilidad se pidió opinión sobre algunos aspectos de la movilidad que se han considerado importantes: Modos de transporte de los cuales se considera usuario en sus desplazamientos habituales y motivos de no utilización de otros modos de transporte.

♣ **Buzón de sugerencias** para la recogida de todas las aportaciones por parte de la ciudadanía

Toda esta información constituye un input muy destacado en el planteamiento de las medidas a aplicar para mejorar la movilidad en el municipio hacia pautas más sostenibles, que hagan mejorar la calidad de vida urbana y la calidad ambiental de Catadau.

- c) Conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente y promover el desarrollo sostenible, en sus dimensiones económica, social y ambiental.



Tal y como se ha visto anteriormente, en el caso de no existir planificación de la movilidad a nivel municipal y ningún marco a nivel supramunicipal, la tendencia actual seguiría su ritmo con un aumento de los efectos negativos al continuar incrementándose el uso del coche. Además, se puede ver agravado; por un lado por encontrarnos en un momento de recuperación económica tras la pandemia y el confinamiento, es un buen momento para promover y potenciar los cambios hacia la movilidad sostenible municipal, qué en caso de no existir una planificación y buenas alternativas, prima al coche como principal modo de transporte; por otro lado en relación al cambio climático y los efectos que, sobre todo las inundaciones, pueden generar sobre el territorio en Catadau.

De este modo, es necesario corregir esta tendencia y sus efectos negativos mediante una adecuada planificación tanto a nivel supramunicipal con el Plan del Área Funcional de la Ribera del Xúquer como a nivel Municipal con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Catadau.

Así, en cuanto al Área Funcional de la Ribera del Xúquer el Plan pretende la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y el desarrollo sostenible del territorio mediante el desarrollo de un sistema de asentamientos en el territorio racional, con criterios de eficiencia económica y calidad urbana. Además, se pretende potenciar la infraestructura verde para poner en valor los aspectos medioambientales, paisajísticos y culturales del ámbito y desarrollar nuevas actividades económicas mejorando las infraestructuras de comunicación, energéticas e hídricas.

Por su parte, el PMUS de Catadau se centra sobre la mejora de la movilidad en el ámbito del propio municipio y referido principalmente a los sectores urbanos de forma concreta. Se trata de un plan que tiene una influencia positiva sobre el medio ambiente al tratar de mejorar la movilidad desde el punto de vista de la sostenibilidad resolviendo problemas urbanos, económicos y sociales. En caso de no llevarse a cabo las actuaciones previstas, el escenario tendencial podría traer consigo un aumento de la problemática detectada en el diagnóstico con consecuencias para los ciudadanos y el propio medio ambiente.

Bajo estas premisas y de acuerdo a lo dispuesto en Anexo VIII de la Ley 5/2014, se considera necesario llevar a cabo el inicio del procedimiento de la **Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada** en cumplimiento del artículo 57 de la ley, con el fin de obtener en un plazo de 4 meses el Informe Ambiental Estratégico favorable.

