

DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO

Trámite:	Evaluación Ambiental del Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia
Promotor:	Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio/ D.Gral. Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje
Autoridad sustantiva:	Consell
Localización:	Alaquàs, Albal, Albalat dels Sorells, Albalat dels Tarongers, Alborache, Alboraya, Albuixech, Alcàsser, Alcublas, Aldaia, Alfafar, Alfara del Patriarca, Almàssera, Almussafes, Alpunte, Andilla, Aras de los Olmos, Benaguasil, Benetússer, Benifaió, Beniparrell, Benisanó, Bétera, Bonrepós i Mirambell, Bugarra, Buñol, Burjassot, Calles, Canet d'En Berenguer, Casinos, Catarroja, Chelva, Cheste, Chiva, Chulilla, Cortes de Pallás, Domeño, Dos Aguas, Emperador, Foios, Gátova, Gestalgar, Gilet, Godella, Godelleta, Higuieruelas, L'Elia, La Pobla de Farnals, La Pobla de Vallbona, La Yesa, Llíria, Llocnou de la Corona, Loriguilla, Losa del Obispo, Macastre, Manises, Marines, Massalfassar, Massamagrell, Massanassa, Meliana, Millares, Mislata, Moncada, Montroy, Montserrat, Museros, Náquera, Olocau, Paiporta, Paterna, Pedralba, Petrés, Picanya, Picassent, Puçol, Puig, Quart de Poblet, Rafelbunyol / Rafelbuñol, Real, Riba-Roja de Túria, Rocafort, Sacañet, Sagunt / Sagunto, San Antonio de Benagéber, Sedaví, Segart, Serra, Silla, Sollana, Tavernes Blanques, Titaguas, Torrent, Tuéjar, Turís, Valencia, Vilamarxant, Villar del Arzobispo, Vinalesa, Xirivella, Yátova
Expediente:	060 - 2016 - EAE

La Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada el 27 de julio de 2017, adoptó el siguiente:

ACUERDO:

Vista la propuesta del Documento de Alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico del Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia, en los siguientes términos:

A.- FUNDAMENTOS POR LOS QUE SE SOMETE A EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA

La Evaluación Ambiental Estratégica es el instrumento de prevención, establecido en la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de junio, para la integración de los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos. Dicha Directiva se incorpora al derecho interno español mediante la Ley 21/2013,

de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, y al derecho autonómico mediante la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (LOTUP), en la que se establece (art. 46), que serán 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.

El Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, establece en el artículo 22 que los instrumentos de ordenación territorial y urbanística están sometidos a evaluación ambiental de conformidad con lo previsto en la legislación de evaluación ambiental.

Teniendo en consideración lo anterior, y de conformidad con el artículo 46.1 de la Ley 5/2014 LOTUP este es un Plan que debe ser sometido a evaluación ambiental y territorial estratégica ordinaria, por lo que se redacta el presente Documento de Alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico.

B.- DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO.

B1.- Documentación aportada:

En fecha 29 de julio de 2016 la Dirección General de Ordenación del territorio, Urbanismo y Paisaje, como órgano promotor, traslada la solicitud de inicio de la evaluación ambiental del Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia.

La solicitud se acompaña de los documentos con los contenidos señalados en el art. 50.1 de la LOTUP, habiéndose remitido una copia en soporte digital.

B.2 Objeto

Situar el Área Metropolitana de Valencia como una de las de mayor calidad urbana de la Unión Europea, lo cual supone la configuración de un espacio amable con las personas, capaz de retener y atraer talento y profesionales creativos, solidaria e integradora de grupos más desfavorecidos y conocedora del gran valor ambiental y cultural de sus activos territoriales.

La misión del plan, de acuerdo con lo indicado en el documento inicial, es prever y diseñar la mejor articulación y provisión de los usos del suelo, orientándolos hacia la potenciación de un nuevo modelo productivo (modelo metropolitano terciario-industrial manteniendo una base agrícola competitiva) que constituye el escenario más deseable, considerando las potencialidades y evolución económica y territorial reciente del área metropolitana y que, a su vez, va a condicionar las decisiones territoriales de largo alcance a la hora de planificar el suelo que se va a necesitar, o no, para un futuro de medio y largo plazo.

Dicho modelo productivo condiciona decisiones territoriales de largo alcance, como señala el DIE que se presentan como características del modelo

1. Desarrollar el Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de
2. Pensar en clave metropolitana a la hora de implantar nuevas actividades industriales y terciarias que requieran un gran consumo de suelo.
3. Definir otros centros de polaridad supramunicipal dentro del conjunto metropolitano, porque ya ejerzan o por sus potencialidades.
4. Potenciar el corredor mediterráneo como elemento básico desde el punto de vista de orientación industrial-logística. otras plataformas logísticas, etc.
5. Se incrementarán las demandas de suelo para actividades logísticas.
6. Rehabilitar los edificios y regenerar los tejidos urbanos con personalidad histórica y cultural y facilitar la creación de espacios profesionales y los asociados a la industria cultural.
7. Racionalizar la oferta de suelo industrial desde dos aproximaciones: Tanto las actividades compatibles con el uso residencial y la concentración del suelo en zonas de mayor accesibilidad y potencial logístico.
8. Favorecer los usos innovadores de alto valor añadido y poco consumo de suelo en la primera corona metropolitana y las de mayor intensidad en consumo de suelo en la segunda.
9. Las operaciones de renovación y regeneración urbana en la ciudad deben contemplar la oferta de suelo terciario de calidad.
10. Evitar el crecimiento desordenado de las demandas de movilidad de carácter radial, en favor de un modelo más equilibrado por la presencia de nuevas centralidades tanto urbanas como metropolitanas.
11. Orientar los nuevos desarrollos residenciales hacia el modelo de ciudad compacta con masas críticas suficientes para el transporte público y la
12. eficiencia económica, ambiental y social de sus tejidos urbanos.

La consecución de estos objetivos se articulan en torno a tres bloques temáticos como son: la infraestructura verde del territorio, el sistema de asentamientos urbanos y las infraestructuras de movilidad.

Todo ello, desde el punto de vista de la ordenación territorial y el desarrollo urbanístico se articula de acuerdo con los siguientes criterios:

1. La coordinación de la regulación del suelo no urbanizable en el área metropolitana, indicando las distintas tipologías de espacios que debe incluir la infraestructura verde rural y sus normas de uso y gestión.
2. La coordinación en cuanto a la zonificación del suelo rural, que deberá adaptarse a las distintas unidades de paisaje.

3. La implantación de usos, actividades y equipamientos supramunicipales, los cuales serán definidos en el Plan, junto con un conjunto de estrategias de actuación sobre los mismos.
4. La implantación de las infraestructuras que, en su caso, se propongan, especialmente en cuanto a sus reservas de suelo e integración en la morfología del territorio.
5. Las demandas y las ofertas de viviendas de protección pública, las cuales se desarrollarán a escala supramunicipal.
6. Los crecimientos que, en su caso, se propongan en los planes estructurales se estimarán en función de la ETCV y de la capacidad de acogida de los municipios metropolitanos.
7. El desarrollo de fórmulas de compensación intermunicipal cuando estén previstas en el Plan o en la legislación vigente.

B.3 Principales problemas detectados

Respecto de la problemática sobre la que el PATEVAL actúa, y desde el punto de vista de la **infraestructura verde** del Área Funcional de Valencia, los principales problemas detectados son:

- Pérdida de suelo agrícola de regadío por la urbanización.
 - Evidente en la comarca de l'Horta, pero también en los espacios agrarios de la comarca del Camp del Túria o de la Hoya de Buñol.
- Abandono del suelo agrícola de secano de las comarcas del interior.
 - Ha favorecido el desarrollo de masas forestales, especialmente coníferas y pastos de montaña, que han favorecido el desequilibrio en cuanto a la producción de biomasa.
- Pérdida de la diversidad del patrón agroforestal, homogeneización del paisaje rural e incremento del riesgo de incendios forestales.
- Generalización en los últimos años de modelos de urbanización más dispersa y de menor densidad.
 - Han incrementado la fragmentación de la infraestructura verde y los impactos ambientales en el territorio.
- Efecto barrera de las infraestructuras de movilidad.
 - Dificultan los intercambios de materia, energía e información entre los ecosistemas.
- Abandono de los cultivos de regadío.
 - Suponen una grave amenaza a la sostenibilidad del territorio, un despilfarro de recursos económicos y una afección al paisaje y a la sanidad vegetal.

Esta situación se agrava por la reducción de la funcionalidad de la conexión biológica y funcional entre los ecosistemas litorales y los del interior, donde los paisajes agrícolas de secano han visto reducida su capacidad para complementar y reforzar los espacios naturales protegidos del Área Funcional de Valencia. Con ello se ve dificultada su función de continuidad ecológica y territorial de los paisajes de regadío de las comarcas costeras.

Desde el punto de vista del **sistema de asentamientos**, el PATEVAL debe corregir tendencias urbanísticas y territoriales que no se desean, como:

- Planificación de usos del suelo en los instrumentos de ordenación municipal totalmente sobredimensionadas.
 - Respecto a las expectativas futuras en cuanto a demanda de suelo residencial y para actividades económicas.
- Falta de definición de los ámbitos estratégicos idóneos para proyectos de cambio en el territorio.
 - Supone un coste de oportunidad desde el punto de vista del aprovechamiento de los potenciales territoriales.
- Existencia de sectores de suelo planificado que presentan una escasa viabilidad.
 - Por su baja densidad y lejanía a los tejidos compactos, distancias excesivas a los puntos de carga del sistema básico de movilidad sostenible, dimensiones exageradas respecto a los cascos urbanos, etc.
- Existencia de tejidos industriales con localización deficiente para actividades económicas incompatibles con los usos residenciales.
 - Requieren su traslado o cambio de uso.
- Zonas con gran potencial de accesibilidad que pueden quedar hipotecadas por usos de bajo valor añadido.
- Repetición mimética de polígonos industriales en municipios de escasa entidad poblacional y con una viabilidad muy cuestionable.
- Tejidos urbanos y sectores que presentan una marcada disconformidad con la infraestructura verde del territorio, amenazando incluso su funcionalidad.
- Presencia de núcleos urbanos susceptibles de regeneración urbana para mejorar su problemática urbanística, ambiental y social.

Desde el punto de vista de las **infraestructuras de movilidad**, el PATEVAL debe actuar sobre la siguiente problemática:

- Distribución modal de transporte con un peso muy elevado del transporte privado en medios motorizados.
- Sistema viario con problemas de segregación de los diferentes tipos de tráfico en el área metropolitana de Valencia.
- Problemas de congestión en puntos críticos del Área Metropolitana de Valencia.
- Usos planificados en el territorio alejados de los puntos de carga de la red básica de transporte sostenible.
- Potencial de mejora del sistema de estacionamiento disuasorio.
 - En congruencia con las políticas de transporte público y los modos no mecanizados de viajes.
- Efecto barrera de las infraestructuras sobre la matriz biofísica del territorio.
 - Ausencia de incorporación en su trazado de plataformas específicas para sistema de transporte no motorizado.

- Ausencia injustificada de un corredor mediterráneo con altas prestaciones en materia de pasajeros y mercancías.

B.4 Objetivos

B.4.1. Infraestructura Verde

- Diseñar un sistema de espacios abiertos que tenga como principales elementos de articulación el mar Mediterráneo, la Albufera, el corredor verde del Río Túria y la Huerta de Valencia.
 - Garantizando su conectividad ecológica y territorial con el resto del Área Funcional de Valencia.
- Garantizar la preservación del patrimonio natural, paisajístico y cultural del Área Funcional de Valencia.
 - Así como la conservación de sus procesos ecológicos.
 - El mantenimiento y mejora de los bienes y servicios ambientales tales como:
 - La adaptación y lucha contra el cambio climático.
 - La protección frente a los riesgos y la mejora de la calidad del medio ambiente.
- Evitar una excesiva fragmentación del territorio favoreciendo su continuidad territorial y visual.
 - Así como el mantenimiento de espacios agrícolas (green belts) en torno a los núcleos urbanos para mejorar su integración paisajística y mantener su personalidad urbana.
- Desarrollar un sistema de preferencias en cuanto a la implantación de usos y actividades en el territorio.
 - Dirigiendo los nuevos desarrollos hacia los espacios de menor valor ambiental y menor afección de riesgos naturales e inducidos.
- Definir un conjunto de conexiones e itinerarios para fomentar el uso público sostenible de los espacios abiertos metropolitanos, tanto los rurales como los urbanos.
 - Que permitan el acceso en sistemas de movilidad no motorizada a los recursos paisajísticos de mayor valor.

B.4.2. Sistema de Asentamientos

- Consolidar el Área Metropolitana de Valencia, y por extensión su Área Funcional.
 - Referente nacional e internacional en materia de adaptación de un territorio a las necesidades del nuevo modelo productivo en materia de suelo.
- Priorizar la rehabilitación, renovación y regeneración de los tejidos urbanos existentes en el área.
 - Frente a los nuevos desarrollos en el territorio que sean consumidores de suelo.
- Definir ámbitos estratégicos metropolitanos y rurales en función de las vocaciones del territorio, así como reducir la presión de los usos y actividades de naturaleza urbanística sobre la Huerta de Valencia.

- Orientando los mayores crecimientos de suelo residencial y de actividades económicas hacia la segunda corona metropolitana.
- Actuar sobre aquellos sectores de suelo urbanizable que presenten una marcada insostenibilidad.
 - Por su disconformidad con los criterios de desarrollo territorial y urbano sostenibles determinados en la legislación vigente y en el presente Plan de Acción Territorial.
- Potenciar un área metropolitana policéntrica.
 - Con nodos urbanos compactos y de usos mixtos.
 - Con masa crítica suficiente para hacer viables los sistemas de transporte público de altas prestaciones.
- Favorecer la integración de los crecimientos y de las dotaciones, combatir los riesgos de segregación urbana y garantizar el principio de equidad en cuanto al acceso a los equipamientos de la sociedad del bienestar.
- Racionalizar la implantación de los usos y actividades de naturaleza económica en el territorio.
 - En función de la sostenibilidad ambiental, la accesibilidad, la conectividad en transporte público y las demandas de la nueva economía.
- Adoptar criterios de actuación respecto de las piezas del territorio especializada en usos residenciales de baja densidad y alejadas de los tejidos urbanos compactos.

B.4.3. Infraestructuras de Movilidad

- Propiciar un cambio de la estructura de la movilidad actual en favor de los modos de transporte más sostenibles.
 - Con especial incidencia en el transporte público y la movilidad no motorizada.
- Asegurar unas condiciones óptimas de conectividad e intermodalidad para el conjunto metropolitano y del área funcional.
 - Que permita mejorar la eficiencia global de este territorio respecto de las demandas de movilidad.
- Vincular la accesibilidad en sistemas de transporte público de alta capacidad a los nuevos usos del territorio.
 - Potenciando los modelos urbanos compactos y con un adecuado equilibrio en términos de residencia, empleo y dotaciones.
- Gestionar eficazmente la movilidad y el sistema de estacionamiento disuasorio.
 - En congruencia con las políticas de transporte público y los modos no mecanizados de viajes.
- Facilitar los mecanismos de gobernanza metropolitana.
 - En términos de tarifas, intercambio modal, mejora de la accesibilidad y reducción de la accidentalidad.
- Diseñar las infraestructuras de movilidad de forma que:
 - Minimicen sus efectos barrera.
 - Eviten duplicidades que propicien un consumo innecesario de suelo.

- Incorporen en su diseño las alternativas de movilidad en transporte público o en medios no motorizados.
- Asegurar unas condiciones óptimas de vertebración externa.
 - Especialmente, la implantación de un corredor mediterráneo ferroviario en condiciones de elevada calidad de los servicios tanto para pasajeros como mercancías.

B.5 Propuesta de Plan.

B.5.1 Información territorial

El ámbito del Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia tiene dos ámbitos perfectamente definidos:

- El Área Metropolitana de Valencia, definida por las relaciones en cuanto a los desplazamientos intermunicipales por motivos de trabajo y continuidad física, que a grandes rasgos incluye las dos coronas metropolitanas de Valencia.
 - Este ámbito, que incluye la primera corona metropolitana (A-7, circunvalación) la segunda corona metropolitana (delimitada por la autovía CV-50 prevista) y espacios más periféricos es, de partida, el ámbito de trabajo utilizado en este Plan.
 - Todos los municipios que quedan englobados según este criterio están incluidos en el Área Funcional de Valencia, con la excepción de Sagunto y su entorno, los cuales aunque formen parte de una área funcional distinta, se encuentran plenamente inmersos en las dinámicas del Área Metropolitana de Valencia.
 - En este sentido el municipio de Sagunto se debe incluir a efectos de la planificación metropolitana de las infraestructuras de movilidad, sin perjuicio de ordenar desde el punto de vista supramunicipal su propia área funcional, de la que es centro de polaridad principal, denominada El Valle del Palancia.
 - En total esta delimitación del Área Metropolitana de Valencia, con dos coronas, suma 76 municipios con una población de 1.807.826 habitantes en 2015.
- El Área Funcional de Valencia, tal y como esta definida en la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ECTV).
 - Dicha ECTV abarca una superficie de 3.897 km² y cuenta con una población de 1.774.550 habitantes en el año 2015. En su ámbito incluye 90 municipios pertenecientes a las comarcas tradicionales de l'Horta, el Camp del Túria, la Hoya de Buñol, los Serranos y algunos municipios de la Ribera Alta.

El Plan de Acción Territorial tendrá en cuenta su coordinación con las áreas funcionales colindantes, de modo que sus determinaciones en materia de infraestructura verde, sistema

de asentamientos e infraestructuras de movilidad sean coherentes. Por ello, el Plan, aunque de modo esquemático, deberá ordenar una franja perimetral de un kilómetro respecto de los límites del área funcional.

En ambos casos se puede concretar en la fase de plan una modificación de los ámbitos. En el primer caso, por ajustes del Plan de Movilidad Metropolitano de Valencia (PMUS), a realizar por el departamento competente de la Generalitat y, en el segundo caso, por un estudio de mayor detalle que la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y con aprobación del Pleno Municipal de aquellos municipios que expresen su disconformidad con su ubicación en este ámbito territorial.

Las estimaciones efectuadas por la Subdirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje concluyen que existen en el Área Metropolitana de Valencia 895 hectáreas de suelo urbanizado sin edificar de vocación residencial, con capacidad de albergar 22.375 viviendas nuevas, y 1.280 hectáreas de suelos industriales y terciarios en las mismas condiciones de desarrollo, capaces de acoger 51.200 empleos nuevos.

El crecimiento demográfico del Área Metropolitana de Valencia durante el periodo 1991-2015, ha sido ligeramente superior al 20 %, lo que marca una cifra modesta comparándola con la evolución del conjunto de la Comunitat Valenciana. No obstante, es un crecimiento acorde con la propia madurez del Área Metropolitana, donde su segunda corona, especialmente las comarcas del Camp del Turia, la Hoya de Buñol, las dos Riberas y el Valle del Palancia, son las que reciben mayoritariamente los procesos de deslocalización metropolitana en términos de población y actividad económica.

El planeamiento urbanístico actualmente vigente cuenta en el Área Metropolitana de Valencia con 22.637 hectáreas de suelo urbano y 12.509 de suelo urbanizable, lo que supone una ratio urbanizable/urbano del 0,55, por debajo de la media de la Comunitat Valenciana, situada en el entorno del 0,80. No obstante, estas 12.509 hectáreas urbanizables, de las cuales 6.138 son residenciales y 3.468 industriales, acogen una demanda potencial muy significativa.

Así, si se estima en una media de 25 viviendas/hectárea bruta, las viviendas que se podrían construir desarrollando el planeamiento son aproximadamente unas 150.000. Además, si se considera que las demandas de nueva vivienda en el Área Metropolitana de Valencia en años normales (ni la situación de crisis actual ni un proceso de burbuja inmobiliaria) puede estar en torno a las 5.000 viviendas al año, se dispondría de capacidad de suelo clasificado para 30 años. A estas viviendas se debería añadir las viviendas correspondientes a todo el suelo urbano sin edificar lo que evidentemente supera con creces las previsiones del Plan de Acción Territorial a 20 años.

Por otra parte, si se considera el suelo industrial, y utilizando la ratio de 40 trabajadores/hectárea bruta, la capacidad de acogida del planeamiento urbanístico vigente sería de unos 138.000 empleos nuevos; esta cifra está también por encima del escenario más optimista, ya que además hay que sumar el suelo industrial urbanizado desocupado y el que está por edificar, que es de una cuantía importante.

Pero, una realidad es que con las cifras expuestas se puedan cumplimentar las nuevas demandas de residencia y actividades económicas en el Área Funcional de Valencia y otra muy distinta, es que el modelo actual que resulta de la superposición de la totalidad de los modelos municipales sea satisfactoria. Es decir, que este modelo resultante no se ajuste a

los objetivos del Plan de Acción Territorial. Gran parte de este suelo clasificado por el planeamiento urbanístico en vigor no tiene ninguna viabilidad, y hay sectores que presentan una marcada insostenibilidad por sobrepasar los índices máximos de crecimiento de suelo de la ETCV, por estar alejados de los tejidos compactos preexistentes o porque son claramente incompatibles con la infraestructura verde del territorio. Por lo tanto, son suelos sobre los que, en función de su situación jurídico-urbanística, se tendrán que tomar determinaciones de mayor o menor alcance para garantizar su ajuste al modelo territorial y urbanístico que pretende el Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia.

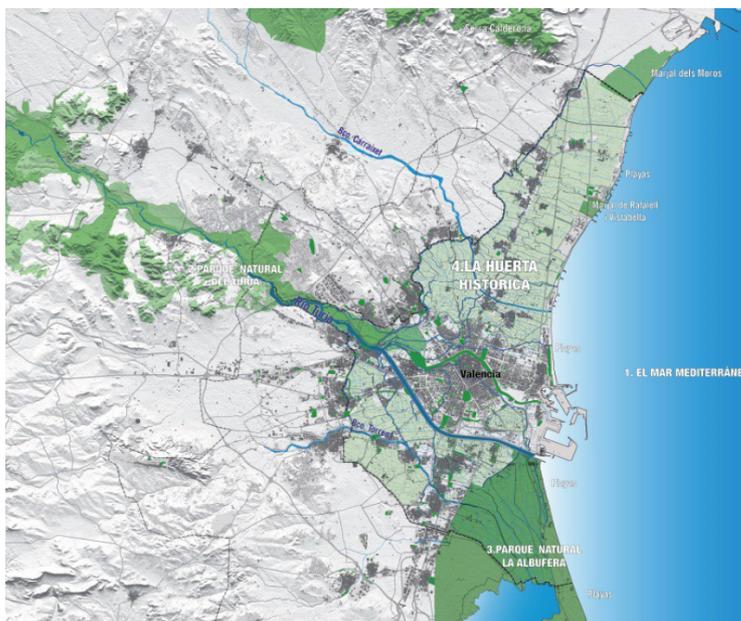
Los aumentos del suelo urbanizado también han estado por debajo del extraordinario crecimiento del conjunto de la Comunitat (80 % entre 1987-2007, año que pone fin al ciclo expansivo de la construcción), situándose unos 20 puntos por debajo. Pero aun así, este incremento ha sido de un 60 %, tres veces superior al crecimiento de la población en el Área Metropolitana de Valencia. Este desequilibrio entre población y consumo de suelo se debe en gran medida a tres factores: el incremento de la red de infraestructuras de transporte, el desarrollo urbanístico de baja densidad de la segunda corona metropolitana y el aumento de los usos industriales del suelo.

A pesar de ser un escenario de baja probabilidad, de acuerdo con la evolución reciente de la población y con las perspectiva a ,medio y largo plazo, el PATEVAL adopta por seguridad un escenario de máximos de acuerdo con la ETCV que (a diferencia de predicciones anteriores muy expansivas en el periodo de bonanza económica) prevé un incremento moderado de la población para los próximos años que se establece en 300.000 habitantes y unos 120.000 empleos .

No obstante este escenario es un límite superior siendo más probable una evolución mucho más moderada de la población por, lo que, las determinaciones que deben predominar en la planificación territorial del Área Metropolitana de Valencia son:

- El aprovechamiento del suelo existente ya urbanizado.
- La regeneración de los tejidos urbanos.
- La desclasificación de suelos planificados.
 - Que resultan insostenibles y de escasa viabilidad según los criterios de ordenación territorial del presente Plan de Acción Territorial.

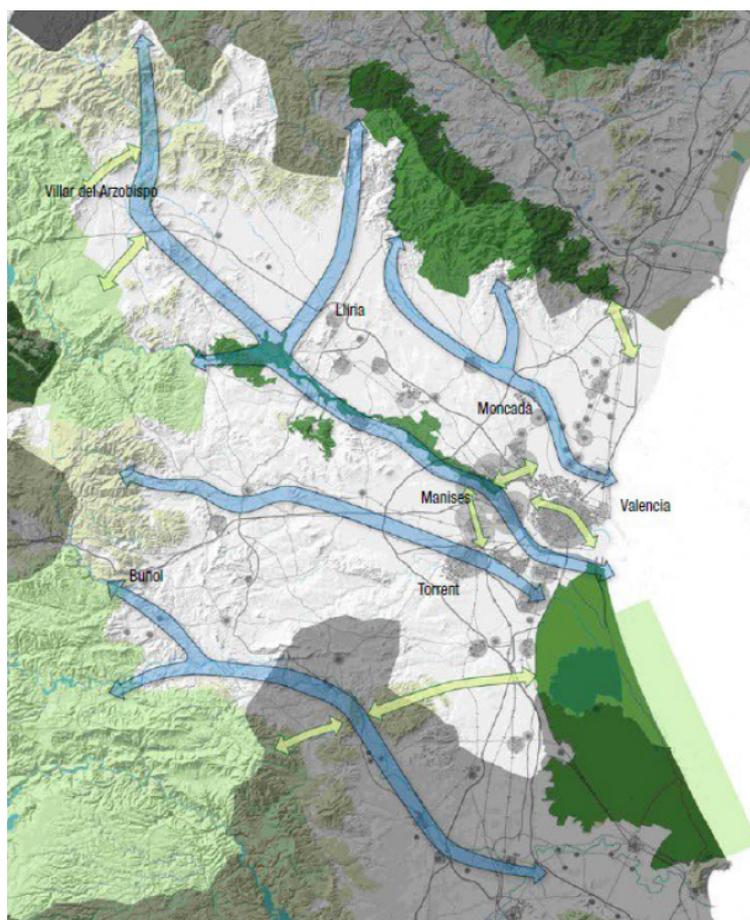
Con todo y con esto, aquel escenario más optimista debe ser compatible con esta eficiencia



de los tejidos urbanos, y sólo en casos justificados, y una vez se haya agotado la capacidad de la planificación actual que sea compatible con los objetivos del plan, se podrá desarrollar nuevo suelo.

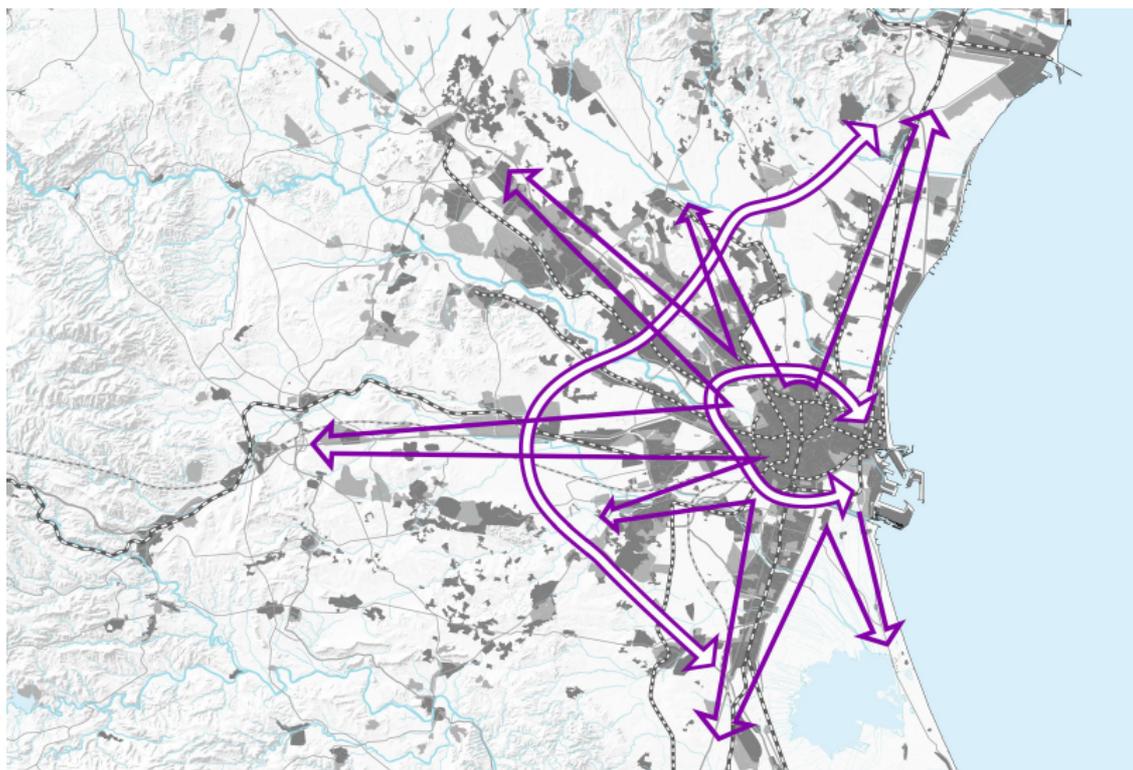
Desde el punto de vista de espacios naturales y articulación de la infraestructura verde del Área Metropolitana de Valencia, la coexistencia de cuatro ecosistemas como la Huerta, el mar Mediterráneo, el río Turia y la Albufera en un único espacio metropolitano confiere a Valencia y su entorno una excelencia territorial sin parangón en otras regiones urbanas de la Unión Europea. No obstante, estos ecosistemas, por la proximidad a espacios fuertemente habitados, presentan una gran fragilidad, tanto intrínseca como desde el punto de vista de su conexión ambiental y territorial.

Por ello, y una vez definido, y en trámites para su aprobación definitiva, el Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia que constituye la matriz biofísica del primer cinturón metropolitano, el principal reto que plantea la infraestructura verde es el de ordenar y gestionar adecuadamente la conectividad ecológica y funcional de la Huerta de Valencia con su transpaís donde, a modo de arco o anillo verde, se suceden el Parque Natural de la Sierra Calderona y las Zonas de Especial Conservación (ZEC) de las Sierras de Martés y Malacara o el elemento vertebrador del Parque Natural del Turia. Para alcanzar este objetivo es básico reforzar el papel conector, tanto ecológico como funcional, que juegan cauces fluviales y barrancos como el de la Calderona, el Carraixet, el Turia y la Rambla del Poyo, así como las Zonas Húmedas “Marjal de Rafalell y Vistabella” y la “Marjal dels Moros”, así como el extremo sur de la “Marjal o Estany de Almenara” A estos elementos habrá que añadir otros elementos de protección o de naturaleza forestal o agrícola de relevancia supramunicipal en la zona occidental, como los LICs-ZEPAs “Alto Turia”, “Sierra del Negrete” e incluso al norte el LIC “Alt Palància”.



Respecto a la movilidad, en cuanto a la conectividad externa del Área Metropolitana de Valencia, se deben destacar especialmente las deficiencias en el corredor ferroviario mediterráneo que constituye el principal estrangulamiento en cuanto a las relaciones del Área Metropolitana de Valencia con el exterior, tanto por lo que concierne al tráfico de pasajeros como de mercancías. Todo ello sin olvidar la culminación de la alta velocidad con Alicante, fundamental para la vertebración interna de la Comunitat Valenciana, y la conexión con Zaragoza y el norte peninsular que, en estos momentos, es altamente ineficiente respecto de sus grandes potenciales.

En cuanto al transporte de mercancías, el Área Metropolitana de Valencia cuenta con un potencial logístico de primera magnitud: una localización privilegiada como la puerta sur de Europa en el Mediterráneo, el puerto más importante del Mediterráneo, la existencia de instalaciones logísticas de gran capacidad, una estructura empresarial de fuerte tradición logística y una red de conocimiento en esta materia capaz de difundir innovaciones hacia todos los sectores involucrados.



Desde el punto de vista de la movilidad interna del Área Metropolitana de Valencia, la estructura morfológica de la red viaria metropolitana presenta una estructura semicircular con accesos radiales, que es característica de las áreas metropolitanas litorales, donde siete grandes ejes viarios convergen en una especie de semi-ronda urbana de gran capacidad formada por la V-30 desde el puerto de Valencia, y la CV-30, ronda norte con conexión a V21. Esta red viaria, reforzada por el esquema ferroviario de cercanías y la red de metro, cuenta con una segunda circunvalación, la A-7, que ejerce de variante de la primera corona metropolitana, canalizando el tráfico de paso intercomunitario pero también el interurbano metropolitano. Es un esquema de comunicaciones en el que predominan de manera casi absoluta los flujos radiales propios de sistemas urbanos metropolitanos que poseen una ciudad central de gran tamaño funcional, pero también es indicativo de que el policentrismo del área no ha alcanzado la madurez suficiente para que se produzcan procesos de especialización urbana generadores de desplazamientos significativos de naturaleza orbital.

En este contexto descrito, hay que remarcar que, en esta materia de movilidad metropolitana, la propuesta de Plan de Acción Territorial no propone nuevas infraestructuras, todo ello a la espera de los resultados del Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Valencia (PMUS), cuya elaboración corresponde al departamento de la Generalitat competente en materia de movilidad metropolitana. Por ello, todas las propuestas de este PMUS se incorporarán al Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia, y ambos se irán elaborando conjuntamente para coordinar las propuestas que, en su caso, requieran de la reserva de suelo para su futura ejecución, tal como ocurre por ejemplo con aquellos aparcamientos disuasorios que permitan la intermodalidad, y el consiguiente trasvase de los usuarios del vehículo privado a los sistemas de transporte público de alta capacidad.

No obstante, los problemas de congestión que genera la movilidad diaria en el Área Metropolitana de Valencia y, especialmente, su comparación con otras áreas metropolitanas españolas y europeas, para los desplazamientos por motivos de trabajo es marcadamente inferior a la de las áreas metropolitanas de Madrid o Barcelona, e incluso menor que Bilbao o Sevilla.

Ahora bien, esta situación no significa que no existan algunos puntos críticos de la red de arterias principales metropolitana: La congestión de la circunvalación A-7, especialmente el tramo norte, el acceso al Puerto de Valencia, y algunos tramos de la CV-30, V-30 y su conexión con la Ronda Norte, la CV-31, la A-3 y de la CV-35.

Por su parte, la accesibilidad a los equipamientos que prestan bienes y servicios públicos es otra medida de la calidad de vida ciudadana y de la vertebración del Área Metropolitana de Valencia. En general, se puede afirmar que los tiempos de acceso a estos equipamientos son satisfactorias. Entre 10 y 20 minutos al servicio público más cercano en transporte público, siendo los tiempos más elevados a los hospitales, aunque estos equipamientos son de un rango urbano superior y sus tiempos de acceso óptimo están entre los 30-35 minutos.

Desde el punto de vista del territorio metropolitano, y de manera congruente con el modelo radial, las peores situaciones se producen en los ejes noroeste (Bétera, Náquera, Serra) y el eje de Torrent por la agudización en estos últimos años de un modelo de asentamientos urbanos más disperso y de baja densidad, que ha aumentado la movilidad metropolitana motorizada, ha reducido las relaciones de proximidad y ha potenciado los desplazamientos motorizados de más larga distancia.

Por lo que respecta a la accesibilidad a los polígonos industriales dispersos por el Área Metropolitana de Valencia, se puede afirmar que su accesibilidad metropolitana es peor que hacia otros espacios productivos terciarios, y se mantiene la pauta de reducción de esta accesibilidad siguiendo el modelo centro-periferia. En esta circunstancia también ha contribuido la terciarización de los espacios industriales más accesibles por la competencia en precios del suelo.

Otro de los grandes objetivos del Plan de Acción Territorial en esta materia es el de mejorar el peso del transporte público dentro de la estructura general de movilidad, y es en este campo donde existe todavía un importante margen de mejora para el Área Metropolitana de Valencia. El último dato conocido para Valencia es de 2010, correspondiente al Estudio de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia, realizado por el departamento de la Generalitat competente en movilidad, y este porcentaje es del 17 %; en concreto unos 665.000 viajes en día laborable en transporte público, frente a un total de 3.850.000. Datos más recientes, parecen confirmar unas cifras ligeramente superiores al 17 %.

B.5.2 Descripción de alternativas

Con el fin de conseguir los objetivos marcados se proponen cinco alternativas:

Alternativa 0.- Ausencia de planificación metropolitana:

- Actual modelo de planificación territorial compuesto por la suma de los diferentes planeamientos de los municipios del Área Metropolitana.
- En estos momentos, el suelo urbanizado sin edificar en el Área Metropolitana de Valencia asciende a 895 hectáreas de vocación residencial con una capacidad de acogida para 22.375 viviendas nuevas y 1.280 hectáreas de suelos industriales y terciarios en las mismas condiciones de desarrollo. El suelo urbanizable planificado asciende a 6.138 hectáreas en cuanto a uso residencial y 3.468 en cuanto a usos económicos.
- Si se desarrolla todo este suelo se sobrepasan todas las expectativas razonables de crecimiento, sin cumplir los objetivos del PATEVAL.
- Por otra parte, la tipología de los crecimientos previstos se caracteriza por la acentuación del modelo urbano disperso de baja densidad, las conurbaciones no deseadas que perjudican la identidad de los municipios, y la ruptura de la conectividad y permeabilidad del territorio.

Alternativa 1.- Crecimiento concéntrico:

- Esta alternativa supondría orientar el crecimiento potencial del área sobre la ciudad de Valencia en detrimento del resto del Área Metropolitana. Los nuevos tejidos se estructurarían a partir del actual perímetro de la ciudad, absorbiendo incluso sus municipios adyacentes.
- Esta alternativa tiene algunos aspectos positivos como la obtención de una mayor masa crítica para el transporte público, un menor consumo de suelo, y la obtención de ciertas economías de escala ligadas a la urbanización.
- No obstante, en la realidad del territorio valenciano no tiene sentido por la presencia de un espacio tan singular como la Huerta de Valencia, la cual desaparecería irreversiblemente y muchos municipios limítrofes quedarían embebidos en la trama urbana planificada desde la visión de la ciudad central. Por lo tanto, es una alternativa cuya valoración no tiene sentido en el Estudio de la Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica del Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia.

Alternativa 2.- Crecimiento axial en torno a grandes corredores de comunicación:

- En este modelo prima la conectividad de la ciudad central con los restantes núcleos del entorno urbano mediante soluciones radiales de alta capacidad en cuanto a las infraestructuras de movilidad y con la urbanización en torno a las mismas sin solución de continuidad.
- Se trataría de un modelo que ya está plenamente desarrollado en l'Horta Sud, donde predomina una conurbación de municipios articulados por corredores viarios y ferroviarios.
- Como aspecto muy favorable de este modelo se encuentra la optimización del transporte público, especialmente por la proximidad de los usuarios al mismo.

- Sin embargo, el crecimiento conurbado y radial es adverso para las comunicaciones de tipo orbital, impide la permeabilidad de la infraestructura verde y, en general, incrementa la fragmentación del territorio.

Alternativa 3.- Crecimiento disperso en el territorio:

- Es una alternativa posible, al menos en parte del Área Metropolitana, y estaría relacionada también con el crecimiento tendencial sin planificación metropolitana coordinada.
- Este modelo es el menos recomendable por el consumo insostenible de suelo, su conexión con el transporte privado y sus impactos sobre la infraestructura verde del territorio.
- Es además fragmentador del territorio y poco eficiente desde el punto de vista de sus costes de mantenimiento que, en muchos casos, suponen una auténtica transferencia de rentas desde la ciudad compacta a la dispersa, como se ha evidenciado en otros apartados de ese documento de inicio.
- No obstante, esta alternativa cuenta con algunas preferencias ciudadanas y debe evaluarse de manera comparativa con otras alternativas para visualizar el alcance de las externalidades negativas producidas por la generalización de este modelo.

Alternativa 4.- Crecimiento nodal, modelo de red de ciudades compactas:

- A priori, es el modelo territorial más sostenible.
- Establecido por la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana como el más idóneo a escala regional, cuenta entre sus ventajas:
 - Consecución de masas críticas para rentabilizar el transporte público en determinados nodos compactos.
 - Mayor jerarquización del sistema urbano metropolitano.
 - Por consiguiente, un modelo de provisión de bienes y servicios públicos y privados mucho más eficiente en términos de coste y eficiencia.
- Es, además, un modelo policéntrico que toma decisiones sobre el territorio de una forma selectiva pero equitativa, desplazando el crecimiento hacia los núcleos urbanos más aptos para acogerlos una vez se ha agotado la capacidad de los tejidos urbanos existentes.
- Permite la permeabilidad de la infraestructura verde, la mejora de la biodiversidad y evita la formación de conurbaciones que atentan a la personalidad de los núcleos urbanos y su correcta inserción dentro de la morfología del territorio y del paisaje permitiendo, además, un sistema de movilidad metropolitana más eficiente.

B.5.3 Propuestas de actuación

El Plan se desarrolla en tres líneas de actuación:

a) Infraestructura Verde

El diseño del sistema metropolitano de los espacios abiertos incluirá:

1. Los suelos de valor ambiental protegidos por la legislación en materia de espacios naturales, la Red Natura 2000, las zonas húmedas catalogadas, los montes de dominio público y de utilidad pública o protectores, los suelos forestales estratégicos y aquellos espacios de especial valor ambiental que se consideren adecuados para mantener la funcionalidad de los ecosistemas y reducir los efectos del cambio climático.
Todo ello, sin olvidar el ámbito de la Huerta de Valencia, que ya tiene su propia figura de ordenación, la cual se incorporará a la Infraestructura Verde del Área Metropolitana de Valencia.
2. Desde el punto de vista territorial se incluirán en la propuesta todos los suelos litorales de valor estratégico, los suelos de pendiente superior al 25 %, los suelos de alta capacidad agrológica, los paisajes culturales, los suelos de valor paisajístico y visual, así como los elementos del patrimonio cultural y los suelos afectados por riesgos naturales e inducidos.
También se incluirán los espacios agrícolas periféricos de determinados núcleos que impiden las conurbaciones no deseadas, y los elementos de conexión que dotan al sistema de naturaleza funcional, permeabilizando el territorio y conectando la infraestructura verde de ámbito rural con la urbana.
3. Los espacios costeros de interés que así defina como tales el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana.
4. Los conectores ecológicos y funcionales que permiten el intercambio de materia, energía e información entre los ecosistemas, así como los conectores funcionales o territoriales que garantizan la permeabilidad física y visual, actúan como elementos de contención del desarrollo urbano impidiendo conurbaciones no deseadas y reforzando la identidad de los núcleos urbanos.
5. Los elementos urbanos de la infraestructura verde de ámbito supramunicipal, incluyendo espacios abiertos y zonas verdes urbanas y sus itinerarios de conexión entre los mismos y con la infraestructura verde rural.

b) Sistema de asentamientos

Debido a la gran variedad de tipologías de tejidos urbanos existentes en el Área Funcional de Valencia, su proyecto metropolitano futuro exige de la identificación de las mismas con el fin de asignarles, desde el Plan de Acción Territorial, unas estrategias y determinaciones normativas específicas para reforzar un modelo territorial sostenible a largo plazo, basado en el desarrollo de sus potencialidades urbanas y territoriales en un contexto económico y social que se caracterizará por una elevada incertidumbre y una fuerte competencia a escala

global. Por ello, es conveniente que este Plan de Acción Territorial identifique aquellas áreas urbanas que cuentan con factores diferenciales positivos, y cuyas vocaciones territoriales deben plasmarse en proyectos de transformación del territorio, los cuales se deberán orientar necesariamente a la satisfacción del interés general y las aspiraciones de los ciudadanos que viven y trabajan en la Comunitat Valenciana.

El Plan de Acción Territorial se deberá circunscribir a dos grandes líneas de actuación: En primer lugar, corregir las tendencias urbanas insostenibles que atentan a la eficiencia del territorio, proponiendo un modelo adaptado a sus objetivos de racionalidad urbana siendo a la vez eficiente e integrado, otorgando un tratamiento equitativo al territorio y poniendo en cuestión y, en su caso, desclasificando, aquellos desarrollos planificados que no son compatibles ni con la infraestructura verde ni con los principios directores de la ETCV o de este Plan de Acción Territorial en materia de sostenibilidad urbana.

El Plan de Acción Territorial definirá:

1. Sectores de suelo no sostenibles a extinguir o reestructurar, definidos por una serie de criterios tales como:
 - Desproporción manifiesta respecto al tejido urbano ya construido, en relación al ámbito municipal.
 - Superación injustificada de los índices máximos de crecimiento de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.
 - Tejidos urbanos planificados de baja densidad y lejanía a los tejidos urbanos compactos.
 - Distancias superiores a 1.000 metros desde un punto nodal de carga de la red básica de transporte público de alta capacidad: FGV y cercanías RENFE.
 - No adecuación a la infraestructura verde del territorio o afección a su funcionalidad territorial y ambiental.
 - Incoherencia con la programación del desarrollo urbano de cada municipio.
 - Aquellos sectores planificados que son incompatibles con las determinaciones del Plan de Acción Territorial.

2. El Plan de Acción Territorial identificará y propondrá condiciones de diseño, ordenación, gestión, usos, etc., para aquellos espacios y tejidos urbanos de gran potencialidad, tanto para usos residenciales como dotacionales y de actividades económicas. Las tipologías propuestas por el Plan de Acción Territorial, en principio, serían las siguientes:
 - Áreas de oportunidad, definidas como aquellas que, teniendo una posición central o estratégica en el conjunto metropolitano, están ocupadas por usos e infraestructuras con un cierto grado de obsolescencia, y cuya regeneración y transformación permite acoger usos de mayor valor añadido, y mejorar su integración en la infraestructura verde urbana.

- Son ejemplos representativos la antigua fábrica Elcano (IZAR) en los municipios de Quart de Poblet y Manises, el Parque Central, las instalaciones militares de la Alameda, etc.
- Áreas de nueva centralidad, o aquellas que presentan, o van a ganar un elevado potencial de accesibilidad con las propuestas del Plan de Acción Territorial, o por su localización o condiciones singulares.
 - Los sectores que se desarrollen en estas áreas deberán tener un índice de edificabilidad bruta residencial mínimo superior a 0,45 m² techo/ m² de suelo o una densidad mínima superior a las 45 viviendas por hectárea.
 - Por ejemplo, se podrían incluir espacios como La Reva entre los municipios de Riba-roja del Túria y Chiva, suelos vacantes en el eje de la CV- 35, zonas junto al circuito de velocidad de Cheste, zonas bien comunicadas con la A-7 en el entorno de Picassent, etc.
- Áreas de regeneración, que presentan graves problemas de índole urbanístico y social, siendo indispensable la adopción de estrategias de largo plazo encaminadas a la mejora de las condiciones de vida de sus habitantes, de la calidad del espacio urbano y de la integración social de los colectivos con menores capacidades y oportunidades.
 - Como por ejemplo, el Cabanyal.
- Centros urbanos y ensanches tradicionales, a los que se aplicarían estrategias de crecimiento en función de sus potencialidades y posición en el territorio, considerando las directrices de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana en cuanto a sus índices de crecimiento máximo, pero siempre priorizando la regeneración y renovación de sus tejidos urbanos existentes.
 - En el caso de nuevos desarrollos de ensanche, éstos serán contiguos y con un índice de edificabilidad bruta residencial mínimo de 0,45 m² techo/ m² de suelo o una densidad mínima de 45 viviendas por hectárea.
- Áreas especializadas en usos residenciales extensivos, especialmente de baja densidad, estableciendo para cada pieza urbana estrategias de reestructuración, crecimiento, densificación, estabilización o reducción.
 - Densificando de este tipo de suelos en las proximidades de estaciones FGV o Cercanías RENFE.
- Nodos de carácter rural, en los que conviene mantener esta condición evitando crecimientos que la menoscaben, permitiendo únicamente crecimientos selectivos que no modifiquen su patrón paisajístico y territorial.
- Áreas especializadas en actividades económicas a consolidar, se trata de espacios para la actividad económica (industrial, terciaria, logística, etc.) que presentan cierta extensión, buena localización de escala supramunicipal y están bien dotadas para el transporte de mercancías.
- Áreas especializadas en actividades económicas a transformar, son aquellas que presentan localizaciones muy urbanas y son generadoras de molestias sobre los tejidos residenciales, tienen dificultades para el transporte de mercancías por la falta de conexiones con las redes principales o presentan localizaciones periféricas o en ámbitos sensibles desde el punto de vista ambiental o territorial.

- Áreas de actividad económica en municipios rurales.
 - Con el fin de racionalizar la implantación de polígonos industriales en el medio rural, evitando que cada municipio tenga un polígono, cuando la mayoría de las ocasiones no existe demanda, se propone la definición de aquellos espacios ubicados en el medio rural del Área Funcional de Valencia que, por accesibilidad, compatibilidad con la infraestructura verde del territorio y proximidad a otros núcleos rurales, resulten óptimos para la instalación de estas áreas de actividad económica.
 - Su gestión deberá ser mancomunada, de forma que la implantación no suponga ventajas comparativas para el municipio que lo acoja.
 - Las tipologías de los tejidos urbanos serán identificadas por el Plan de Acción Territorial en las distintas cartografías de ordenación, y se establecerán unas normas de coordinación para que las nuevas demandas de vivienda y espacios para la actividad económica se produzcan de forma armónica y coherente con las potencialidades de cada municipio, y siempre en relación con el desarrollo sostenible del conjunto metropolitano.
 - Es evidente que sumadas, en estos momentos, las distintas ofertas de solares vacantes, suelo urbanizado sin edificar y suelo urbano o urbanizable sin desarrollar, por sí solas son suficientes (incluso con creces) para satisfacer las posibles nuevas demandas de suelo para residencia, dotaciones y actividad económica en el Área Funcional de Valencia.
 - El Plan de Acción Territorial podrá además modificar las determinaciones de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana en cuanto a crecimientos de suelo, siempre que el balance global no supere el permitido por la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana para el conjunto del ámbito del Plan de Acción Territorial.

c) Infraestructuras de Movilidad.

Considerando las propuestas específicas, y como ya se ha comentado en este documento, éstas se formularán de forma concreta cuando se concluya el Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible. No obstante, la versión del plan avanza algunas acciones que redundarían en una mejora global de la congestión metropolitana y de la movilidad extramunicipal:

- Crear vías segregadas para el autobús en aquellos puntos de mayor congestión detectada.
- Crear servicios de bus-exprés a los polígonos industriales y terciarios de mayor concentración de empleos.
- Crear servicios transversales de bus-exprés en la primera corona metropolitana de Valencia.
- Crear carriles VAO en puntos críticos de congestión del Área Metropolitana de Valencia, y mejorar los servicios de autobús en los ejes de mayor carga de tráfico, tanto de entrada como de salida.

- Para ser más efectivos, estos carriles de alta ocupación deberían, en los casos que lo justifiquen, tener continuidad en el núcleo urbano de Valencia.
- Procurar que las nuevas expediciones tengan un origen y destino final en un intercambiador de transporte.
- Incrementar la red de aparcamientos disuasorios conectados con la red FGV y cercanías, especialmente en la segunda corona metropolitana. Duplicar el número de plazas sería un buen objetivo en el horizonte del Plan de Acción Territorial.
- Adoptar una solución viable y eficiente con la circunvalación de Valencia A-7 (segregación de los tráfico de paso de los metropolitanos), puesto que es uno de los puntos más problemáticos del Área Metropolitana de Valencia, especialmente en su tramo norte.
- Diseño adecuado para la CV-50, dotándola de la necesaria continuidad y multifuncionalidad.
- Ampliar la utilización de las nuevas tecnologías para la mejora de la gestión del tráfico.
- Estudiar la segregación del tráfico en algunos de los grandes colectores de tráfico para mejorar la eficiencia global de la red.
- Fomentar la utilización de los vehículos compartidos, que presentan una tasa muy baja en el Área Metropolitana de Valencia.
- Crear una autoridad sobre la movilidad en el Área Metropolitana de Valencia en materias como la intermodalidad, las políticas tarifarias integradas, la visión supramunicipal del transporte, etc.
- Implantar una red ciclista metropolitana, con una doble visión tanto de ocio como de alternativa real a los desplazamientos forzados.
- Fomentar la peatonalización en las áreas centrales de los núcleos urbanos de cierta dimensión, potenciando los recorridos peatonales como alternativa a los otros modos de movilidad.

B.6 Efectos previsibles sobre el medio ambiente

Se espera que la planificación territorial que se realice ayude a mejorar la situación de la problemática ambiental observada descrita en el apartado B.3 para ello:

1. El Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia debe diseñar la infraestructura verde del territorio de forma coherente y adaptada a la mejora de sus funciones ambientales. De este modo, y si esta ordenación va acompañada de un marco financiero en coordinación con políticas forestales y de desarrollo rural, esta tendencia negativa se puede invertir en aras de una mayor sostenibilidad del territorio.
2. Es preciso pues desarrollar modelos urbanos y territoriales eficientes en el consumo de agua tal y como propone el Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia,

evitando crecimientos urbanos de baja densidad y aplicando sistema de gestión de la demanda para los recursos hídricos.

3. Puesto que se puede superar a corto plazo el umbral del 25 % del suelo sellado, que resulta crítico desde el punto de vista de los riesgos en el territorio. Es necesario apostar por un modelo urbano que se base en el reciclado de los tejidos ya existentes.
4. La adaptación al cambio climático condicionará los usos y actividades del litoral del Área Metropolitana de Valencia, lo cual requeriría del establecimiento de umbrales críticos para las distintas actividades en función de la naturaleza de la costa, pendiente, grado de erosión, etc.
 - La Albufera de Valencia será otro de los ecosistemas en riesgo, tanto por sus propios problemas de contaminación y escasez de caudal para su alimentación, como por los efectos del cambio climático que pueden producir cambios ecosistémicos de largo alcance.
5. El mantenimiento de las dinámicas actuales, desde el punto de vista de la ocupación del territorio, tendrá consecuencias importantes, generando externalidades negativas en el conjunto del Área Metropolitana de Valencia, tales como un gran consumo de suelo, uso masivo del vehículo privado, incrementos de emisiones de CO₂, etc.
 - Requiere de una corrección necesaria para garantizar el desarrollo sostenible del Área Metropolitana de Valencia.
6. Otra dinámica adversa se refiere al cambio de los patrones de precipitación en el Área Metropolitana de Valencia. Este incremento de las puntas de precipitación también aumentará el riesgo de inundación en la franja costera que es, a su vez, la de mayor vulnerabilidad por la concentración de población y actividad económica.
7. Respecto a la funcionalidad de la infraestructura verde, cabe esperar que el (PATEVAL) suponga un cambio fundamental en las dinámicas de pérdida de suelo de alta capacidad agrológica de la Huerta de Valencia. Una vez consolidado éste, la gran carencia es su conexión ecológica y funcional con el interior, a través especialmente de los cauces fluviales del Turia, Carraixet, barrancos de Torrent y la Calderona, etc. Es prioritario detectar en el (PATEVAL) estos estrangulamientos y proponer soluciones adecuadas que garanticen las transferencias de energía, de masa y de información entre los distintos ecosistemas territoriales.
8. Los nuevos crecimientos de suelo urbanizado y de infraestructuras van a ser muy moderados, en línea con los objetivos del (PATEVAL), que priorizan la gestión de la demanda de las necesidades de movilidad, apostando claramente por la movilidad en transporte público y sistemas no motorizados. Se otorga prioridad a la rehabilitación, renovación y regeneración de los tejidos urbanos existentes, minimizando los nuevos desarrollos de suelos no urbanizables a las necesidades estrictas y demostrables de la población y del conjunto de las actividades económicas.

B.7 Incidencia en otros instrumentos de la Planificación Territorial.

Las determinaciones que se establezcan vincularan al planeamiento de los municipios incluidos en el PAT. Este se podrá desarrollar posteriormente mediante otros PAT de carácter integrado o de carácter sectorial, así como por los Planes Generales Estructurales.

Los municipios de tamaño reducido tendrán un esquema bastante acabado de su territorio con lo que se facilitará su revisión.

Las figuras urbanísticas que se definan tendrán carácter estratégico por lo que no computaran a efectos de los estándares establecidos en la ETCV.

B.7.1) Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV)

El Decreto 1/2011 entró en vigor el 20 de enero de 2011 y le resulta de aplicación a este Plan. Establece 25 objetivos y principios directores que tienen carácter vinculante. Igualmente establece criterios de ordenación del territorio (contenidos en parte de sus directrices) que tienen carácter recomendatorio, pero que no obstante el apartarse de su contenido debe realizarse previa justificación basada en los mencionados objetivos o principios directores.

La consideración del contenido de los objetivos, principios directores y de las directrices deberá integrarse en el proceso de evaluación ambiental estratégica, en el propio instrumento de planeamiento, así como en los planes, programas, proyectos que lo acompañen o desarrollen.

Este PAT se enmarca dentro de la ETCV ya que el objetivo segundo de la misma era “situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas”. La ETCV realiza una serie de propuestas estratégicas que serán tenidas en consideración.

Se indica en la documentación que el PAT podrá modificar justificadamente los índices de crecimiento para uso residencial y actividades económicas establecidos en la ETCV para adaptarlos a la realidad territorial metropolitana.

B.7.2) Planes vigentes o en elaboración.

Existen varios planes o estrategias existentes o en proceso de elaboración o tramitación y que podrían incidir en la ordenación de este PAT. Entre ellas destacan:

- Plan de Acción Territorial Sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA).
- Plan de Acción Territorial de Protección y Dinamización de la Huerta de Valencia.
- Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunidad Valenciana. (PATIVEL)
- Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Valencia (PMUS)
- Estrategia Valenciana ante el Cambio Climático.

- PATSECOVA.
- Plan Hidrológico de las Demarcación del Júcar.
- Planes Generales Estructurales de los municipios pertenecientes al ámbito de actuación.

B.7.3) PORN y PRUG.

Los planes que regulan los usos en los Parques Naturales, y en su área de amortiguación, podrían incidir en la elaboración de este PAT.

En este caso se ven afectados los siguientes:

- PORN del Parque Natural de L'Albufera, aprobado por el Decreto 96/1995, de 16 de mayo, del Gobierno valenciano, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Cuenca Hidrográfica de la Albufera.
- PORN del Parque Natural del Turia, aprobado mediante el Decreto 42/2007 de 13 de abril, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Turia. (actualmente en revisión)
- PORN del Parque Natural de la Serra Calderona, aprobado por Decreto 77/2001, de 2 de abril, del Gobierno Valenciano, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Sierra Calderona.
 - El PRUG se aprobó mediante el Decreto 46/2006, de 31 de marzo, del Consell de la Generalitat, por el que se aprueba el Plan Rector de Uso y Gestion del Parque Natural de la Sierra Calderona.

C.- CONSULTAS REALIZADAS

Por parte de esta Dirección General, como órgano ambiental, se sometió a consultas la documentación remitida, conforme a lo dispuesto en la LOTUP, a fin de definir el contenido del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico.

Como simplificación en la tabla, respecto a los Ayuntamientos afectados consultados (pag. inicio), sólo se incluyen aquellos que emitieron informe. El resto de las administraciones consultadas son las que aparecen en la presente tabla:

Consulta	Informe	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONSULTADA
22/08/16	19/09/16	AYTO ALAQUAS
22/08/16	14/09/16	AYTO ALCUBLAS
22/08/16	13/10/16	AYTO ALFAFAR
22/08/16	05/10/16	AYTO BENIFAIO
22/08/16	30/09/16	AYTO BUÑOL
22/08/16	28/10/16	AYTO CANET D'EN BERENGUER
22/08/16	27/10/16	AYTO LA POBLA DE FARNALS

22/08/16	04/10/16	AYTO MASSALFASSAR
22/08/16	04/10/16	AYTO MONCADA
22/08/16	18/10/16	AYTO PATERNA
22/08/16	25/10/16	AYTO PICASSENT
22/08/16	10/10/16	AYTO PICANYA
22/08/16	18/10/16	AYTO QUART DE POBLET
22/08/16	18/10/16	AYTO RIBARROJA DEL TURIA
22/08/16	11/10/16	AYTO ROCAFORT
22/08/16	13/10/16	AYTO SAGUNTO
22/08/16	07/12/16	AYTO SILLA
Consulta	Informe	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONSULTADA
22/08/16	11/11/16	AYTO TORRENT
22/08/16	22/09/16	AYTO TURIS
23/08/16		FEDERACIO VALENCIANA DE MUNICIPIS I PROVINCIAS
23/08/16	17/10/16	CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL JÚCAR
23/08/16	08/11/16	EPSAR
23/08/16	22/11/16	DIPUTACION DE VALENCIA - AREA DE CARRETERAS
23/08/16	18/10/16	PRESIDENCIA GV - DG TURISMO
23/08/16	06/10/16	C. ECONOMIA - DG COMERCIO Y CONSUMO
23/08/16	27/03/17	C. ECONOMIA - DG INDUSTRIA Y ENERGIA (SG ENERGIA Y MINAS)
23/08/16		C. EDUCACION - DG CULTURA Y PATRIMONIO
23/08/16	29/09/16	AGENCIA SEGURIDAD Y RESPUESTA EMERGENCIAS
23/08/16		C. VIVIENDA - SDG PUERTOS , AEROPUERTOS Y COSTAS
23/08/16		C. VIVIENDA - SDG TRNASPORTES
23/08/16		C. VIVIENDA - SDG VIVIENDA, REHABILITACION Y REGENERACION
23/08/16		C. VIVIENDA - SDG MOVILIDAD
23/08/16		C. VIVIENDA - ST URBANISMO VALENCIA
23/08/16		ST MEDIO AMBIENTE DE VALENCIA
23/08/16		ACCIO ECOLIGISTA AGRO
23/08/16		MINISTERIO AGRICULTURA - DG. CALIDAD Y EVAL. AMBIENTAL
23/08/16	03/11/16	C. SANIDAD - DG SALUD PUBLICA
23/08/16	04/10/16	AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA - DG
23/08/16	05/12/16	MINISTERIO FOMENTO - SDG AEROPUERTOS Y NAVEGACION
23/08/16	17/10/16	MINISTERIO FOMENTO - DG FERROCARRILES -SDG
23/08/16		ENTITAT METROPOLITANA DE SERVEIS HIDRAULICS - EMSHI
23/08/16	19/10/16	ENTIDAD METROPOLITANA DE TRAT. RESIDUOS - EMTRE
	30/03/17	C. ECONOMIA - DG INDUSTRIA Y ENERGIA (SG INDUSTRIA)
17/08/16		SDG PLANIFICACION E INFRAESTRUCTURAS HIDRAULICAS
17/08/16		DG DE AGRICULTURA, GANADERIA Y PESCA
17/08/16		DG PREVENCION INCENDIOS FORESTALES

17/08/16		SDG MEDIO NATURAL
17/08/16		SDG CAMBIO CLIMATICO Y CALIDAD AMBIENTAL

Los informes recibidos se publican en la web www.agroambient.gva.es/eae junto con el Documento de Alcance.

La documentación presentada por los Ayuntamientos ha sido remitida al órgano promotor y se ha incluido un breve resumen en un anexo al final de este documento.

D. AMPLITUD, NIVEL DE DETALLE Y GRADO DE ESPECIFICACIÓN DEL ESTUDIO AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO

El contenido mínimo del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico (EATE) será el establecido en el artículo 52 y el Anexo VII de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana.

Asimismo, el EATE y la versión preliminar del Plan deberán tener en cuenta los condicionantes ambientales que se desprenden tanto de las consultas realizadas en esta fase como de las consideraciones emitidas en este Documento.

D.1) ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS PRESENTADAS

En relación con la propuesta de alternativas hay que distinguir varios niveles:

En primer término las alternativas sobre el escenario de crecimiento máximo, se adopta como límite superior para la ordenación del territorio metropolitano el escenario de evolución demográfica creciente previsto en la ETCV, aún cuando la tendencia actual de acuerdo con las metodologías del INE y del IVE estiman una tendencia de decrecimiento. La sostenibilidad de dicho escenario de máximos deberá ser convenientemente analizada y valorada en el Estudio Ambiental y territorial estratégico del PATEVAL y en su caso ajustado a dicha valoración.

Por otra parte considerando la amplitud de la demanda en los crecimientos entre el escenario y la tendencia actual y el escenario horizonte propuesto, el PAT deberá formularse de tal forma que pueda adaptarse en cada momento a las circunstancias cambiantes del escenario socioeconómico así como a la evolución de los principales problemas del medio ambiente que inciden en las determinaciones de la ordenación del área metropolitana (disponibilidad de cualitativa y cuantitativa de los recursos hídricos, cambio climático, calidad del aire, pérdida de biodiversidad, fragmentación del territorio etc....)

En segundo lugar el documento de inicio plantea cinco alternativas de modelo territorial con objeto de reorientar la planificación actual (que resulta básicamente de la suma del planeamiento a escala municipal) hacia una planificación territorial determinada por una visión integral a escala metropolitana. Se realiza una primera evaluación ambiental y territorial cualitativa de cruce de los modelos planteados con distintas variables.(patrimonio

natural y paisaje; flujos ambientales y energéticos, modelo de ocupación del territorio, movilidad sostenible) concluyendo que el modelo policéntrico es el que favorece en mayor medida el cumplimiento de los criterios de sostenibilidad considerados y el que mejor se adecua al nuevo modelo económico previsto.

No se puede emitir ningún juicio sobre la adecuación de la valoración de los modelos considerados ya que el documento de inicio se limita a la inclusión de una tabla con los resultados finales, sin descripción ni detalle de los criterios de evaluación .

Aunque en principio los argumentos utilizados en el Documento Inicial Estratégico para la selección del modelo policéntrico se consideran adecuados, la viabilidad ambiental del mismo deberá ser ratificada por la valoración detallada en el EATE.

El EATE realizará un análisis detallado de la significación de efectos ambientales generados por las diferentes alternativas (de ambos niveles) que de acuerdo con los principios de sostenibilidad, se ajustarán básicamente a los siguientes criterios :

- **para impactos de ocupación-transformación** del territorio. Se ceñirá a la capacidad de acogida del medio físico previamente determinada en función de la valoración de las unidades ambientales (fragilidad y aptitud) y de las limitaciones que se derivan de los procesos y riesgos naturales y/o antrópicos .

- **para impactos de explotación de recursos naturales** (uso del agua , suelo, recursos forestales, suelo,etc) se tomará como referencia la tasa de renovación del recurso y/o la intensidad del uso en función de que sean o no renovables. Se establecerán los límites aproximados a partir de los cuales el impacto se considera significativo, debiendo argumentarse con coherencia y sencillez.

- **para los impactos de emisión de efluentes** se tomará como referencia la capacidad de asimilación de los vectores ambientales (capacidad de procesado del suelo, de autodepuración de las aguas y la capacidad de dispersión de la atmósfera)

Dicha valoración debe comprender no sólo los efectos directos , sino también los indirectos, los acumulativos, los sinérgicos, los plazos de manifestación (a corto, medio o largo plazo), la permanencia o temporalidad así como el signo del efecto (positivo o negativo).

Las alternativas seleccionadas, los objetivos y las propuestas para su materialización finalmente adoptados estarán supeditados al resultado de la valoración de los efectos ambientales significativos realizada

Además , el análisis a realizar en el EATE, incluiremos la compatibilidad del PATEVAL con el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral (PATIVEL), Plan de la Huerta y el futuro Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible, todos ellos con evidentes elementos en común, que deben ser debidamente considerados e integrados en una planificación supramunicipal que va a determinar absolutamente el planeamiento municipal en lo que a ordenación estructural se refiere.

Dicha ordenación quedará definitivamente condicionada a futuro por las directrices normativas de los PATs por limitar y reordenar los crecimientos en ámbito supramunicipal, por

tanto la normativa y el futuro desarrollo a través de Planes de Acción Territorial de carácter integrado a menor escala, de coordinación de planeamiento de varios municipios, tal y como se propone en el punto 4) Normativa de Coordinación del Documento Inicial Estratégico.

D.1.1) Objetivos.

En principio se consideran adecuados los objetivos planteados (ajuste de los crecimientos, permeabilidad de la infraestructura verde, mejora de la biodiversidad, evitar las conurbaciones, mejorar el sistema de movilidad, etc) si bien habrá que tener en cuenta la interrelación de unos con otros.

En todo caso, también se considera como un objetivo prioritario la integración y coordinación del PATEVAL con los PATs ya en proceso de aprobación o elaboración (PAT de la Huerta, PATIVEL, PMUS e incluso el PATSECOVA) ya que los objetivos y sus propuestas normativas se condicionan mutuamente. Todo ello dentro de las directrices de la ETCV, que aunque deban cumplirse, podrían verse afectadas por el PATEVAL, tal y como se recoge en el documento inicial estratégico, y que por tanto en ese caso deberían justificarse y motivarse. Por tanto, el PATEVAL se encuadra dentro de un modelo territorial definido por la infraestructura verde y las infraestructuras viarias existentes, que tiene que coordinar sus objetivos últimos tanto con instrumentos de planeamiento de carácter supramunicipal que se están desarrollando simultáneamente, como con el planeamiento urbanístico municipal en vigor, condicionado tanto en su ordenación actual que pueda no verse desarrollada como la futura, que debería supeditarse a las directrices normativas del futuro PATEVAL.

El modelo territorial policéntrico planteado, su implantación y desarrollo a futuro (partiendo de la situación actual) establece pues toda una serie de condicionantes y decisiones estratégicas que deberían ser analizadas dentro del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico, no tanto ya desde el punto de vista del análisis teórico de cuál sería la implantación mas adecuada, sino cómo puede llegarse a la misma partiendo de los condicionantes normativos, ambientales y territoriales

D.1.2) Infraestructura Verde

A priori, las propuestas recogidas en el PATEVAL respecto al tratamiento de la Infraestructura Verde, recogen tanto a nivel ambiental como a nivel territorial tanto los espacios a proteger como los suelos de valor tanto por sus características paisajísticas, físicas, agronómicas, culturales o en última instancia por ser zonas sujetas a peligrosidad por riesgo natural o inducido.

No obstante, hay que advertir en relación con las zonas húmedas, como elementos con valor ambiental que conforman la Infraestructura verde, que la caracterización del medio del EATE incluirá la totalidad de las zonas húmedas que responden a la definición de las mismas

de acuerdo con la legislación sectorial vigente (modificación de la ley de espacios naturales, mediante la Ley 7/2016, de 30 de diciembre de 2016) en el ámbito del PATEVAL y no solo las catalogadas

Es fundamental, partiendo de la ETCV que se definan explícitamente los conectores ecológicos y funcionales a fin de establecer la unión entre los diferentes ecosistemas, contener el desarrollo urbanístico y definir en última instancia el marco del PATEVAL, condicionado de forma positiva por la presencia de espacios naturales protegidos.

Si en la Infraestructura Verde se busca el diseño de un sistemas de espacios abiertos que articule el Mar Mediterráneo y los espacios costeros de interés (que se recogen en el PATIVEL), la Albufera, la Huerta de Valencia y el corredor verde del Turia, ésta debe desarrollarse junto con un nuevo modelo de movilidad en base a las infraestructuras existentes ya que la conexión puede verse interrumpida por las infraestructuras de transporte por lo que será necesario pensar una solución que solvante esta cuestión.

Precisamente una de las funciones de la infraestructura verde es asegurar la conectividad ecológica para la mejora de la biodiversidad (art.4.5b LOTUP). En este sentido se deberá cuidar la localización de las especies protegidas dentro del ámbito del PATEVAL a fin de que su protección sea compatible con el desarrollo del modelo propuesto.

La infraestructura verde a nivel de PAT deberá recoger para el nuevo modelo de crecimiento previsto cómo se recogen los distintos elementos urbanos de la infraestructura verde, recogidos por los distintos planeamientos municipales.

Asimismo deberá tener en cuenta el Decreto 58/2013 de 3 de mayo aprobó el Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunidad Valenciana (PATFOR), PAT de carácter sectorial, por lo que en relación a los terrenos forestales la propuesta deberá subordinarse a lo determinado en el mismo, debiendo incorporar las medidas necesarias para facilitar y mejorar los servicios ambientales forestales.

De igual forma, deberá tenerse en cuenta en la elaboración la existencia de árboles monumentales, conforme a la Ley 4/2006, de 19 de mayo, de Patrimonio Arbóreo Monumental.

Dentro de las áreas agrícolas del art. 5.h LOTUP deberían incluirse los suelos contemplados en el artículo 11.2.b de la Ley 8/2002, donde se indica que serán calificados como suelo no urbanizable de protección agrícola los terrenos sobre los que se realicen las obras clasificadas de interés general por la Comunidad Valenciana en materia de aprovechamientos hidráulicos, canales y regadíos y demás infraestructuras agrarias previstas en la dicha ley, en tanto no transcurran 10 años desde la completa finalización de dichas obras.

D.1.3) Sistema de Asentamientos.

Dentro del sistema de asentamientos, con la alternativa de crecimiento propuesta, se considera adecuado el enfoque inicial que parte del planteamiento de la gran tipología de tejidos urbanos, que es necesario identificar (como áreas urbanas con factores diferenciales positivos) dentro del desarrollo del PATEVAL a fin de asignar estrategias, determinaciones y, sobre todo, normativas específicas.

En la línea de actuación del PATEVAL uno de los principales problemas detectados es la excesiva oferta de suelo pendiente por edificar, tanto en suelo urbanos como urbanizables, generando un excesivo sellado de suelo. Por lo que se debe corregir las tendencias urbanas insostenibles que atentan a la eficiencia del territorio, proponiendo un modelo adaptado a sus objetivos de racionalidad urbana siendo a la vez eficiente e integrado, otorgando un tratamiento equitativo al territorio y poniendo en cuestión y, en su caso, desclasificando, aquellos desarrollos planificados que no son compatibles ni con la infraestructura verde ni con los principios directores de la ETCV o de este Plan de Acción Territorial en materia de sostenibilidad urbana. Todo ello sin perjuicio del necesario análisis de la situación jurídico-urbanística.

Del mismo modo se debería procurar que la implantación de actuaciones estratégicas se realizase en suelos urbanos o urbanizables ya previstos, con el fin de evitar la ocupación de nuevo suelo. Al tratarse el PAT de un instrumento urbanístico de rango superior a los planes municipales se podría proceder a modificar el destino de los suelos pendientes de desarrollar cambiando su uso e intensidad.

Se indica que este tipo de actuaciones no computaran a efectos de los estándares establecidos en la ETCV. En ningún caso el conjunto de las determinaciones del PATEVAL sobrepasarán los estándares de la ETCV para el conjunto del área metropolitana con objeto de que este plan de acción territorial responda a los principios del desarrollo sostenible

Si sobra suelo sellado hay que procurar quitar el existente y no añadir con nuevas propuestas, ya que si bien puede que a efectos de la ETCV este tipo de actuaciones no computen a efectos medioambientales si que contabilizan y siguen agravando el problema.

A la hora de establecer los usos residenciales se deberá tener en consideración las actividades extractivas existentes tal como indica el art.197.c LOTUP, así como los derechos mineros que pudieran existir (se pueden consultar en la WEB del catastro minero).

La EPSAR ha remitido la relación de las infraestructuras existentes, relacionadas con el tratamiento de las aguas residuales, en el ámbito de actuación localizándolas en la cartografía.

Debe justificarse la existencia de infraestructuras de tratamiento de aguas residuales con capacidad suficiente para tratar los efluentes que se prevean o la previsión de construcción de las nuevas infraestructuras que sean necesarias, teniendo en cuenta a estos efectos el Decreto 197/2003, de 3 de octubre, por el que se aprueba el Plan Director de Saneamiento y Depuración de la Comunidad Valenciana.

Quedará prohibido el vertido directo o indirecto de aguas y productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del Dominio Público

Hidráulico salvo que se cuente con la debida autorización administrativa (art 100 TR Ley de Aguas), debiendo ser el organismo de cuenca quien autorice.

De acuerdo con el informe del Ministerio de Fomento, el aeropuerto de Valencia se encuentra dentro del ámbito de actuación, y por tanto el instrumento de ordenación deberá tener en cuenta el Plan Director del Aeropuerto de Valencia, así como las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas, las zonas de servicio aeroportuario y las huellas de ruido.

Tal y como pone de manifiesto el informe del EMTRE, en fases posteriores de la evaluación se debería exponer cómo afecta y de qué manera se reorganizarán en materia de tratamiento y gestión de residuos los distintos planes zonales.

Para la propuesta de desarrollo territorial se deberán tener en cuenta y definir igualmente, de acuerdo con el órgano competente en materia de industria, los corredores que permitan el abastecimiento de la demanda de los distintos servicios.

Las determinaciones del Plan de Acción Territorial de carácter sectorial del Comercio en la Comunidad Valenciana (PATSECOVA) ahora mismo en tramitación, deberán ser compatibles y ser tenidas en cuenta la consideración de las distintas instalaciones dentro del sistema de asentamientos.

Asimismo, el informe de la Agencia Valenciana de Turismo, pone de manifiesto que dado que el PATEVAL contempla la perspectiva supramunicipal de una parte tan significativa del territorio, deberá incluir la actividad turística como sector económico destacado y dinamizador, con la posibilidad de que dicha actividad sea contemplada en el desarrollo de los futuros PAT sectoriales de desarrollo del PATEVAL.

D.1.4) Infraestructuras de Movilidad.

En líneas generales, para la implantación y mejora de las infraestructuras se recuerda los criterios del art.10 de la LOTUP:

Los planes territoriales, urbanísticos y sectoriales:

- a) Fijarán las reservas de suelo necesarias para facilitar la construcción o ampliación de las infraestructuras supramunicipales. Estas se diseñarán e implantarán considerando la morfología y permeabilidad del territorio, su integración en el paisaje, su afición a la infraestructura verde, así como la prevención de riesgos naturales e inducidos.
- b) Priorizarán la gestión eficaz de las infraestructuras existentes y canalizarán su implantación hacia corredores multifuncionales que compatibilicen aquellas para economizar el consumo de suelo.

Por tanto, inicialmente se debe procurar acelerar la finalización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) ya que sus conclusiones incidirán en la localización de los asentamientos y en la disposición de las infraestructuras de comunicación.

Las distintas acciones de mejora que se proponen en el PATEVAL deben coordinarse y ajustarse a los criterios del PMUS, de la misma forma que éste debe recoger las propuestas en cuanto a infraestructura verde, y sobre todo sistema de asentamientos de acuerdo con el modelo de crecimiento propuesto, ya que se condicionan mutuamente.

Dentro del PATEVAL se debería atender en materia de movilidad y más allá como estratégica dentro del modelo propuesto, la presencia del puerto de Valencia, situado tanto en la capital como en el puerto de Sagunto, en cuanto a accesos, zonas logísticas y conectividad ferroviaria y del transporte terrestre, a través de la circunvalación de Valencia (A7) a expensas de un futuro acceso Norte.

Tanto el PATEVAL como el PMUS deberán tener en cuenta para el viario existente y el planificado la consideración dentro de la ordenación de las correspondientes zonas de protección y reserva, tanto para carreteras de ámbito estatal, como autonómico o provincial.

De acuerdo con el informe de la Agencia Valenciana de Turismo, se debe considerar el turismo (incluso para un futuro PAT sectorial) como motor económico generador de importantes movimientos tanto de personas como de mercancías. En este sentido el aeropuerto de Valencia recibió en 2016 cerca de 6 millones de pasajeros debido principalmente a la elevada actividad de este sector.

Se debe tener en cuenta el Plan de Espacios Turísticos de la Comunitat Valenciana, documento de Directrices Particulares para los espacios turísticos de la “Orla interior del Área metropolitana de València” y “Valencia, entorno metropolitano y litoral” disponible en la siguiente dirección WEB:

www.turisme.gva.es/opencms/opencms/turisme/es/contents/planificacion/plan_espacios/presentacion/presentacion.html

El EATE con el fin de adoptar determinaciones adecuadas, fundamentalmente respecto de los problemas ambientales derivados de la movilidad-asentamientos, incluirá un exhaustivo análisis de la problemática existente actualmente en la calidad del aire (derivada de la utilización de combustibles fósiles en los desplazamientos habituales de la población en el área metropolitana y del área funcional) y los efectos secundarios o indirectos sobre el entorno y la población. Asimismo se analizará y valorará la evolución de dicho problema para cada una de las alternativas planteadas así como la coordinación con el PMUS en elaboración

En este sentido se tendrá en cuenta, al menos, el Plan para la mejora de la calidad del Aire de la Aglomeración ES1016: L'Horta (Valencia Y Entorno Metropolitano), así como la Evaluación de la Calidad del Aire en la Comunidad Valenciana: U. Móvil La Pobla de Vallbona-La Vereda Zona ES1007: Turia (A. Costera); la Evaluación de la Calidad del Aire en la Comunidad Valenciana: Unidad Móvil de Chiva Zona ES1008: TURIA (A. INTERIOR)

Asimismo se tendrá en cuenta la compatibilidad del PATEVAL con la Estrategia Valenciana ante el Cambio climático 2013-2020 en revisión de la anterior (2008-2012) y la incorporación, en la medida de los posible, de las propuestas incluidas en la misma al PAT.

D.1.5) Otras consideraciones.

En virtud del art. 16.5.f de la LOTUP las normas urbanísticas que se elaboren deben contener directrices, criterios y normas que regulen las decisiones públicas posteriores, evitando la formulación de recomendaciones.

Las materias sobre las que versarán serán la infraestructura verde, la formulación del planeamiento municipal, las transformaciones futuras del territorio y las declaraciones de interés comunitario, entre otras.

Respecto a estas últimas (DIC) se deberá analizar la incidencia que va a tener el PAT sobre los usos permitidos en el Suelo No Urbanizable.

Se debe evitar que la decisión de agrupar los suelos destinados a actividades económicas no deriva en una proliferación de edificaciones en el suelo no urbanizable. Hay que tener en cuenta que con la agrupación se crearán más posibilidades que se cumpla la distancia establecida en el art.197.e y f (5 kilómetros) LOTUP por lo que deberá estudiarse si se debe aumentar la misma siendo más riguroso.

Respecto a la propuesta que finalmente se realice deberá analizarse como se ha actuado en la problemática existente descrita cuyas líneas básicas se han descrito en el apartado B.3 de este documento (excesivo sellado de suelo, abandono de la actividad agrícola, recurso hídrico deficitario, efectos del cambio climático, incremento del riesgo de inundación, falta de conectividad ambiental entre el interior y la costa...)

Deberá tenerse en cuenta que si se procede a ordenar la localización de los asentamientos residenciales, las decisiones que se tomen pueden incidir en la planificación educativa y en la planificación sanitaria. En este último caso, de acuerdo con el informe de la Dirección General de Salud Pública se deberá tener en cuenta el Plan de Salud de la Comunidad Valenciana. Se deberá solicitar informe a dichos departamentos de la Generalitat para que realicen las consideraciones oportunas.

D.2) SITUACIÓN ACTUAL DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO EN LOS MUNICIPIOS AFECTADOS

A continuación se relacionan los instrumentos de planeamiento que han sido tramitados en el órgano ambiental y que pueden contener pronunciamientos que pueden resultar útiles para la elaboración del PAT. También se debe tener en cuenta que algunos de ellos pueden ya tener definida la infraestructura verde en su ámbito de actuación.

Los expedientes de la base EAE pueden ser consultados en la página web www.agroambient.gva.es/eae y han sido elaborados conforme a la Ley 9/2006 o la LOTUP. Los expedientes AIA y CON han sido elaborados conforme a la Ley 2/1989 de Impacto Ambiental. Puede existir planeamiento que se haya elaborado con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley por lo que carecerán de evaluación ambiental.

En la tabla siguiente se detalla el planeamiento vigente (a fecha diciembre de 2016) y el pronunciamiento ambiental (caso de existir) correspondiente:

MUNICIPIO	PLANEAMIENTO VIGENTE		EVALUACIÓN AMBIENTAL		
	TIPO	APROBACIÓN	EXPTE.	DOCUMENTO	FECHA
Alaquàs	PG	01/04/15	78/09-EAE	MA	11/01/12
Albal	PG (sin SNU)	16/11/01	30/01-AIA	DIA	24/10/01
	PG (SNU)		90/09-EAE	MA	21/11/14
Albalat dels Sorells	PG	23/07/12	244/08-AIA	DIA	28/11/08
Albalat dels Tarongers	NNSS	27/07/92	234/91-AIA	DIA	02/09/02
Alborache	PG	28/02/00	568/99-AIA	Est_IA	08/05/00
Alboraya	PG	07/05/91			
Albuixech	NNSS	25/03/86			
Alcàsser	PG	28/05/97	214/96-AIA	DIA	04/04/97
Alcublas	NNSS	15/11/90			
Aldaia	PG	05/01/90			
Alfafar	PG	10/12/91	318/90-AIA	DIA	05/12/90
Alfara del Patriarca	PG	30/04/02	447/01-AIA	DIA	28/02/02
Almàssera	PG	24/01/91	332/90-AIA	DIA	23/01/91
Almussafes	PG	29/03/94	17/91-AIA	DIA	28/05/91
Alpuente	NNSS	27/09/90			
Andilla	NNSS	22/12/93			
Aras de los Olmos	PG	21/12/01	95/99-AIA	DIA	30/09/01
Benaguasil	NNSS	08/03/95			
Benetússer	PG	26/09/89			
Benifaió	NNSS	28/02/91	15/91-AIA	DIA	18/02/91
Beniparrell	NNSS	28/11/89			
Benisanó	HOMONNSS	04/02/05	377/03-AIA	DIA	23/09/04
Bétera	PG	29/03/00	545/99-AIA	DIA	22/02/00
Bonrepòs i Mirambell	PG	11/03/99	564/98-AIA	DIA	01/03/99
Bugarra	NNSS	31/01/96	20/94-AIA	DIA	23/05/95
Buñol	PG	19/12/12	321/08-AIA	DIA	15/04/08
Burjassot	PG	27/09/90			
Calles	PG	01/02/13	98/06-AIA	DIA	08/09/08
Canet d'En Berenguer	PG	27/07/01	531/00-AIA	DIA	12/07/01
Casinos	NNSS	29/10/79			
Catarroja	PG	26/01/11	125/09-EAE	MA	23/06/10
Chelva	NNSS	30/05/89			
Cheste	HOMOPG	06/10/00	629/99-AIA	DIA	20/07/00
Chiva	NNSS	27/09/83			
Chulilla	NNSS	22/12/93			
Cortes de Pallás	NNSS	28/03/89			
Domeño	NNSS	27/09/94	113/93-AIA	DIA	28/02/94
Dos Aguas	NNSS	31/01/89			
Emperador	NNSS	31/01/95			
Foios	PG	28/03/89			
Gátova	NNSS	28/02/96	152/94-AIA	DIA	27/02/95
Gestalgar	NNSS	31/01/89			
Gilet	HOMOPG	31/01/01	027/92-AIA	DIA	09/07/92

Godella	PG	24/07/90			
Godelleta	PG	29/03/88			
Higueruelas	NNSS	22/12/93			
L'Eliana	HOMONNSS	28/06/01	65/95-AIA	DIA	02/05/95
La Pobla de Farnals	PG	25/07/94	38/94-AIA	DIA	13/07/94
La Pobla de Vallbona	PG	02/07/04	420/03-AIA	DIA	01/07/04
La Yesa	DSU	15/11/90			
Llíria	PG	26/09/03	280/02-AIA	DIA	18/09/03
Llocnou de la Corona	DSU	29/03/88			
Loriguilla	PG	20/12/02	475/01-AIA	DIA	17/10/02
Losa del Obispo	PG	02/05/01	363/97-AIA	DIA	16/11/99
Macastre	NNSS	25/04/89			
Manises	PG	22/12/88			
Marines	NNSS	05/12/95	278/94-AIA	DIA	28/02/95
Massalfassar	PG	25/09/08	131/05-AIA	DIA	25/06/07
Massamagrell	PG	30/10/91	167/01-AIA	DIA	11/10/91
Massanassa	PG	18/12/90			
Meliana	PG	18/12/90			
Millares	NNSS	22/12/88			
Mislata	PG	29/03/88			
Moncada	PG	25/07/89			
Montroy	PG	10/04/06	381/03-AIA	DIA	22/07/05
Montserrat	PG	16/02/94	126/03-AIA	DIA	04/02/94
Museros	NNSS	17/12/97	221/93-AIA	DIA	25/05/94
Náquera	NNSS	25/06/85			
Olocau	PG	26/09/03	111/97-AIA	DIA	08/07/03
Paiporta	PG	05/11/98	47/97-AIA	DIA	20/07/98
Paterna	PG	15/11/90			
Pedralba	NNSS	25/09/84			
Petrés	NNSS	26/06/84			
Picanya	HOMOPG	05/11/98	509/98-AIA	DIA	01/03/99
Picassent	PG	29/09/98	470/97-AIA	DIA	03/07/98
Puçol	PG	28/06/95	302/94-AIA	DIA	24/02/95
Puig	HOMOPG	21/12/99	409/98-AIA	DIA	22/03/99
Quart de Poblet	PG (transtiorio)	03/07/02			
Rafelbunyol / Rafelbuñol	HOMONNSS	21/12/99	212/99-EAE	Est_IA	16/11/99
Real	NNSS	24/04/96	301/95-AIA	DIA	04/03/96
Riba-Roja de Túria	PG	13/03/97	221/95-AIA	DIA	16/08/96
Rocafort	PG	03/05/90			
Sacafnet	DSU	17/01/91			
Sagunt / Sagunto	PG	14/04/92	202/91-AIA	DIA	24/02/92
San Antonio de Benagéber	PG	27/07/00	24/00-AIA	DIA	08/05/00
Sedaví	PG	04/04/11	30/06-AIA	DIA	22/10/09
Segart	NNSS	22/12/88			
Serra	NNSS	27/09/90			
Silla	HOMOPG	16/04/03	235/91-AIA	DIA	16/03/92
Sollana	NNSS	27/09/90			
Tavernes Blanques	PG	29/12/87			

Titaguas	HOMONNSS	26/11/99	121/91-AIA	DIA	05/07/91
Torrent	PG	26/01/90			
Tuéjar	NNSS	25/04/89			
Turís	NNSS	18/12/90	305/90-AIA	DIA	12/12/90
Valencia	PG	28/12/88			
Vilamarxant	NNSS	20/06/89			
Villar del Arzobispo	NNSS	22/04/97	226/96-AIA	DIA	28/02/97
Vinalesa	PG	20/12/04	423/02-AIA	DIA	07/07/04
Xirivella	PG	24/03/93			
Yátova	NNSS	27/07/92			

D.3) VIGENCIA.

Según lo establecido en el artículo 51.6 de la LOTUP, el presente documento de alcance del estudio ambiental y territorial estratégico caducará si transcurridos dos años desde su notificación al órgano promotor, este no hubiere remitido al órgano ambiental y territorial la documentación referida en el artículo 54 de la LOTUP.

Conforme a la Ley este plazo podrá prorrogarse justificadamente por otros dos años más. En este caso deberá quedar claramente justificado con el fin de que no sea un argumento para dilatar las medidas adoptadas por la disciplina urbanística.

E) TRÁMITES SIGUIENTES EN EL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

1) Teniendo en cuenta el presente Documento de Alcance se elaborará el Estudio Ambiental y Territorial Estratégico (EATE) y la Versión Preliminar del Plan de Acción Territorial

2) La Versión Preliminar del Plan y el EATE correspondiente, se someterán conjunta y simultáneamente por un periodo mínimo de 45 días hábiles a **participación pública y consultas**:

1. Información pública: Publicar anuncios en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana y en prensa escrita de gran difusión y poner a disposición del público los documentos.
2. Consulta de las administraciones afectadas, al menos las indicadas en el apartado C) y de las personas interesadas, mediante las acciones definidas en el plan de participación pública.

3) Finalizado el plazo de participación pública y consultas se elaborarán, simultáneamente,

1. El documento de participación pública, que sintetizará los resultados del trámite y justificará cómo se toman en consideración en la propuesta del Plan.
2. Una propuesta de la documentación técnica del Plan, introduciendo las modificaciones derivadas del trámite de participación pública y consultas.
3. El expediente de evaluación ambiental y territorial estratégica

4) La documentación a presentar en la D.G. de Medio Natural y Evaluación Ambiental para la elaboración de la Declaración Ambiental Estratégica estará compuesta por:

EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO que como mínimo contendrá:

- Certificado de información pública correspondiente a la exposición conjunta del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico y de la versión preliminar del PAT.
- Copia de las consultas realizadas a las administraciones afectadas
- Copia de los informes recibidos a las consultas efectuadas, sobre el Estudio Ambiental y Territorial Estratégico y la versión preliminar del Plan, a las administraciones afectadas y al público interesado, indicados en el apartado C de este Documento de Alcance.
- Copia de las alegaciones de carácter ambiental que se hayan presentado durante el plazo de participación pública y consultas establecido.

DOCUMENTACIÓN TÉCNICA que al menos incluirá:

- Expediente de evaluación ambiental y territorial que contendrá (de acuerdo con el art. 54.2 de la Ley 5/2014, de 25 de julio) los siguientes apartados:
 1. El Estudio Ambiental y Territorial Estratégico elaborado teniendo en cuenta el Documento de Alcance emitido por el órgano ambiental.
 2. Los resultados de las consultas, de la información pública y del plan de participación pública.
 3. La descripción de cómo se han integrado en el Plan los aspectos ambientales, funcionales y territoriales, y de cómo se han tomado en consideración el documento de alcance, el estudio ambiental y territorial estratégico y el resultado de las consultas e información pública. También se describirá la previsión de los efectos significativos sobre el medio ambiente y el modelo territorial que se derivarán de la aplicación del plan.
 4. La justificación de que se han cumplido las previsiones legales propias del proceso de elaboración y evaluación ambiental y territorial estratégica del Plan, con las particularidades del plan de participación pública.
 5. El análisis del cumplimiento de los parámetros, determinaciones y documentos exigibles para la formalización del Plan, conforme a la legislación aplicable, proponiendo también medidas de seguimiento.
- Documento técnico del Plan de Acción Territorial y demás documentación complementaria (paisaje, acústico, inundabilidad, recursos hídricos, movilidad, catálogo patrimonial...)
- Plan de Seguimiento (art 56 LOTUP)

La citada documentación será presentada en soporte papel (1 copia) y en soporte digital con los archivos no protegidos.

La referenciación cartográfica se sujetará a las determinaciones del Decreto 74/2016 de 10 de junio del Consell por el que se determina la referenciación cartográfica y los formatos de presentación de los instrumentos de planificación urbanística y territorial de la Comunidad Valenciana (DOCV nº7806 de 15/06/2016).

ANEXO I - MODALIDADES DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS, IDENTIFICACIÓN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y DEL PÚBLICO INTERESADO

De conformidad con lo establecido en los artículos 48 e y f de la Ley 5/2014 (LOTUP), y artículos 2 y 23 de la Ley 27/2006, de 18 de julio, en relación con lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se considera público interesado a cualquier persona (física o jurídica), así como a sus asociaciones, organizaciones o grupos, constituidos con arreglo a la normativa que les sea de aplicación que, o bien hayan promovido el procedimiento administrativo, como titulares de derechos o intereses legítimos individuales o colectivos, o bien tengan derechos que puedan resultar afectados por la decisión que en el mismo se adopte o aquéllos cuyos intereses legítimos, individuales o colectivos puedan resultar afectados por la resolución y se personen en el procedimiento en tanto no haya recaído resolución definitiva.

Además, ostentan la condición de interesados a los efectos del proceso de participación pública en materia de medio ambiente:

A las consultadas en esta fase, a las administraciones afectadas por la aprobación del instrumento de ordenación del territorio, así como, a los distintos departamentos y órganos competentes de las administraciones que determine la normativa sectorial aplicable.

A los organismos y empresas públicas o privadas que gestionen servicios declarados de utilidad pública según la legislación sectorial aplicable cuando pudieran estar afectados por la aprobación del plan o instrumento de ordenación del territorio, como son: EPSAR, IBERDROLA, RENFE, etc.

Asimismo, se reconoce como “público interesado”, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2 de la citada Ley 27/2006, a las personas jurídicas sin ánimo de lucro que cumplan los requisitos establecidos en el art. 23 de esa Ley. En cuanto a la determinación de las administraciones públicas afectadas se estará a lo regulado en el art. 2.4 de la Ley 27/2006.

Se identifican como Administraciones Públicas afectadas y público interesado, y se consultará: Al inicio del proceso de participación pública y al objeto de garantizar la efectiva participación del público interesado, se puede anunciar la apertura de un periodo de 15 días, durante el cual las personas físicas o jurídicas acrediten cumplir los requisitos para ser consideradas público interesado, y en su caso, serán consultadas.

En cuanto a las modalidades de información y consulta se podrán realizar por medios convencionales, telemáticos o cualquier otro, siempre que se acredite la realización de la consulta y su resultado. La fase de consultas (art. 53 de la LOTUP) de la Versión Preliminar del Plan y del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico implicará la puesta a disposición de los documentos al público y el inicio de la consulta a las Administraciones Públicas afectadas y al público interesado, por un plazo mínimo de 45 días hábiles para examinarlo y formular observaciones.

ANEXO II.- OBJETIVOS Y CRITERIOS AMBIENTALES ESTRATÉGICOS

En la evaluación ambiental deberán incluirse los siguientes objetivos ambientales para cuya consecución se deberán adoptar una serie de criterios ambientales estratégicos:

Utilización racional del suelo.

Objetivo: Los crecimientos urbanísticos deben producirse según los criterios de generación del menor impacto sobre el territorio y menor afección a valores, recursos o riesgos naturales de relevancia presentes en el territorio.

Criterios: El planeamiento deberá, como mínimo, considerar los siguientes aspectos:

- Se debe evitar la ocupación innecesaria del suelo por usos urbanos y por las infraestructuras necesarias vinculadas a estos usos. En este sentido, se garantizará la protección de los elementos singulares, mediante la regulación coherente de los usos y de las edificaciones.
- Se deben evitar las expansiones innecesarias de las áreas urbanas y los modelos urbanos dispersos y/o difusos, fomentando las estructuras urbanas compactas y plurifuncionales, y respetando la morfología del tejido urbano originaria. De este modo, se debe priorizar la utilización de las viviendas y solares vacantes en suelo urbano para satisfacer las necesidades de vivienda previstas. Asimismo, se deberán ajustar los crecimientos propuestos a la demanda de suelo estudiada, priorizando la colmatación del suelo urbano.
- Los nuevos usos y desarrollos, así como las infraestructuras vinculadas a los mismos, deben proponerse en aquellas zonas del territorio que presenten una mayor capacidad de acogida.
- En suelo no urbanizable protegido sólo se podrán realizar aquellas actuaciones que siendo compatibles con las normas de protección correspondientes, tenga previstas el planeamiento por ser necesarias para el mejor aprovechamiento, cuidado y restauración de los recursos naturales o para su disfrute público y aprovechamiento colectivo.
- El suelo no urbanizable común debe estar debidamente zonificado, recogiendo, al menos, las zonas que se definen en el artículo 18 de la LSNU, con el fin de establecer los

usos permitidos para este tipo de suelo atendiendo a la capacidad intrínseca de los mismos.

- En las DEUT se establecerá una secuencia ordenada y coherente de crecimiento, para el desarrollo del suelo urbano-urbanizable, fijando, además, la obligación de presentar un cierto grado de consolidación del suelo urbano-urbanizable previo al desarrollo de nuevos suelos. La secuencia puede incorporar todas las acciones y transformaciones urbanísticas propuestas en el planeamiento (obras públicas y de dotación, unidades de ejecución, proyectos de urbanización, planes de desarrollo, etc.) y no sólo los nuevos crecimientos.

El ISA al respecto, y entre otros, realizará lo siguiente:

- Determinará la capacidad de acogida de los diferentes tipos de suelo, tras un detallado estudio de los valores, usos, recursos y riesgos existentes en el término municipal.
- Datos sobre el porcentaje de suelo residencial efectivamente ocupado y de suelo susceptible de ser todavía ocupado en el planeamiento vigente.
- Datos sobre el porcentaje de viviendas efectivamente ocupado y de viviendas susceptible de ser todavía ocupadas y solares que aún se puedan edificar.
- Estudiará con detalle la evolución demográfica de la población, para fijar así un incremento poblacional real, basado en datos oficiales (INE, IVE...).

Protección del medio natural.

Objetivo: El planeamiento debe integrar la protección, conservación y regeneración del medio natural para garantizar el mantenimiento del equilibrio ecológico, preservando del desarrollo urbano suelos destinados a usos propios de su naturaleza rústica, ya sea por los valores y riqueza que en él residen, ya sea por ser inadecuados de conformidad con los objetivos y criterios establecidos en la legislación sobre ordenación del territorio o en los instrumentos de ordenación del territorio previstos así como en la correspondiente legislación sectorial.

Criterios: El planeamiento deberá adoptar como mínimo los siguientes aspectos:

- Los suelos recogidos en el artículo 4.1 de la LSNU se clasificarán como Suelo No Urbanizable de Protección.
- Aquellos terrenos que, aún no habiendo sido objeto de medida o declaración expresa dictada conforme a la LSNU o a la legislación sectorial correspondiente, alberguen valores naturales, agrológicos, paisajísticos o culturales cuya restauración, conservación o mantenimiento convenga al interés público local, deberán clasificarse como Suelo No Urbanizable de Protección.
- Se dotará de una adecuada protección al patrimonio arbóreo natural, que además de proteger al espécimen o especímenes identificados se ampliará a la protección del entorno necesario para su adecuada conservación.
- Siempre que sea posible, se orientarán los futuros desarrollos hacia zonas que no linden con espacios que presenten valores y riquezas significativos.
- En torno a los cauces, públicos como privados, se establecerá una franja de protección que recoja sus características geomorfológicas y las ecológicas, garantizado de esta forma su función como corredor verde.

- Los usos previstos en el entorno de los suelos de protección deberán ser compatibles con los valores o recursos objeto de protección, de manera que no produzcan efectos significativos sobre los mismos.

El ISA debe contener al respecto, y entre otros:

- Se recogerán las figuras ambientales de protección (microrreservas, parajes naturales municipales, hábitats prioritarios, vías pecuarias, senderos) existentes en el término municipal, recogiendo su normativa sectorial, o propia, así como una descripción de cada una de las mismas. En aquellos casos, que así se establezca en los informes correspondientes, se realizarán estudios concretos, de acuerdo a los mismos.
- Se determinarán tras un análisis detallado de las unidades ambientales qué suelos, a parte de los que ya presentan una figura de protección, deben ser o no protegidos, justificando, en su caso, la no inclusión de los mismos en un régimen de protección.
- Se realizará un estudio tanto de la flora como de la fauna existente en el término municipal.
- Se incorporará un estudio de la vegetación existente en el término municipal, identificando tanto los ejemplares aislados, como las arboledas o conjuntos que contengan varios especímenes arbóreos cuyas características botánicas de monumentalidad o circunstancias extraordinarias de edad, porte u otros tipos de acontecimientos históricos, culturales, científicos, de recreo o ambientales ligados a ellos y a su legado, los haga merecedores de protección y conservación, con el objeto de dotarles de la adecuada protección.

Prevención de riesgos naturales e inducidos.

Objetivo: aquellas zonas que presenten algún riesgo natural de relevancia por los efectos de un incendio, riesgos sísmicos, erosión, riesgo de inundación o de accidente grave en que intervengan sustancias peligrosas, deben respetarse y/o protegerse.

Criterios: Al respecto el planeamiento deberá adoptar como mínimo a los siguientes aspectos:

- Deberá orientar los futuros desarrollos, siempre que sea posible, a aquellas zonas que no presenten riesgo grave, dejando siempre, fuera del proceso urbanizador las zonas con vulnerabilidad muy alta y riesgo de erosión muy alto.
- Otro de los aspectos a tener en cuenta para la zonificación del Suelo No Urbanizable Común, de acuerdo al artículo 13 de LSNU, será la existencia de algún tipo de riesgo natural como inducido.
- Cualquier actuación urbanística que afecte a masas arbóreas, arbustivas o formaciones vegetales de interés deberá compatibilizar su presencia con el desarrollo previsto, integrándolas en los espacios libres o zonas verdes previstos por el plan.
- Se identificarán los suelos forestales clasificados como suelo no urbanizable común o protegido que hayan sufrido los efectos de un incendio, con el fin de no minorar su protección y de establecer las medidas necesarias, en su caso, para favorecer la regeneración de la cubierta vegetal en el plazo de tiempo más corto posible.

A la totalidad de las superficies forestales incendiadas que estuvieran clasificados como SNU de Protección antes del incendio se les aplicará el artículo 50.1 de la Ley 43/2003, de 21 de

noviembre, de Montes, que prohíbe el cambio de uso forestal de los terrenos forestales incendiados durante 30 años y el artículo 25 del ROGTU. Asimismo se les aplicará el Decreto 6/2004, de 23 de enero del Consell de la Generalitat, por el que se establecen normas generales de protección en terrenos forestales incendiados y determina, en su artículo 3.1, que *los terrenos forestales clasificados como suelo no urbanizable que hayan sufrido los efectos de un incendio forestal no podrán clasificarse o reclasificarse como urbano o urbanizable, ni se podrán minorar las protecciones derivadas de su uso y aprovechamiento forestal.*

- Para la prevención de incendios forestales, se identificarán aquellas zonas que puedan verse afectadas por riesgo de incendio forestal, para las que el planeamiento deberá establecer las condiciones mínimas recogidas en el artículo 25 bis, añadido por el Decreto 36/2007, de 13 de abril, del Consell, por el que se modifica el Decreto 67/2006, de 19 de mayo, por el que se aprobó el Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística.

Para aquellas que vean incrementado dicho riesgo a causa de los desarrollos tanto existentes como propuestos, las normas urbanísticas deberán contemplar que en éstos deberán aplicarse todas las medidas establecidas en el Documento Básico de Seguridad en caso de Incendio, sección SI 5, del Código Técnico de Edificación.

- En lo que al riesgo sísmico se refiere, el planeamiento deberá incluir normativa específica que regule edificaciones, infraestructuras, servicios urbanos y otras construcciones e instalaciones análogas, asumiendo las determinaciones establecidas en el NCSE-02.
- El planeamiento urbanístico deberá orientar los futuros crecimientos hacia zonas no inundables.

Con el objeto de prevenir riesgos ambientales e inducidos, en el ISA se deberá:

- Identificar y recoger todas las zonas del ámbito de ordenación del plan que presenten algún tipo riesgo, detallando las causas y estableciendo sobre dichos terrenos su clasificación, los usos permitidos y un régimen urbanístico que faciliten la realización de actuaciones que minimicen o permitan la inversión de dicho proceso.

Uso sostenible y protección de los recursos hídricos.

Objetivo: El planeamiento debe establecer medidas para la consecución de una adecuada protección del agua, con el fin de prevenir el deterioro, mejorando los ecosistemas acuáticos y terrestres y los humedales, así como conseguir un uso sostenible del agua que garantice su ahorro y un suministro suficiente y en buen estado a la población

Criterios: El planeamiento será acorde, al menos, a las siguientes cuestiones:

- Deberá estar a lo dispuesto en los artículos 14.5, 17, 18 y 19 de la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje y en los artículos 38 y siguientes del Decreto 67/2006, de 12 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística.
- Deberá coordinarse las actuaciones previstas en lo que a la EDAR se refiere con los desarrollos urbanísticos según vayan teniendo lugar éstos, con el fin de que se pueda llevar a cabo un adecuado tratamiento de las aguas residuales que se generen.

- Se establecerán un sistema de saneamiento separativo, con sistema de almacenamiento y reutilización de las aguas de lluvia.

En el ISA, por tanto, deberá:

- Recoger todas las masas de agua tanto superficial como subterránea identificadas por la Confederación Hidrográfica, con el fin de establecer unos perímetros de protección frente a la posible contaminación.
- Incluir un estudio de los recursos hídricos, conforme al artículo 38.3 del ROGTU, en el que se recoja la disponibilidad real de agua potable existente en el término municipal, determinando si es suficiente o no para asegurar en cantidad y calidad los caudales para el consumo humano de los crecimientos propuestos, así como para el desarrollo de otras actividades económicas y el buen funcionamiento de los sistemas ecológicos de cauces.
- Establecer el incremento del volumen de aguas residuales que implicará el desarrollo de los nuevos desarrollos previstos para cada alternativa, justificando para cada una de ellas el adecuado tratamiento de las mismas.
- Determinar, para cada uno de los distintos asentamientos existentes en el término municipal, el sistema de depuración de las aguas residuales existente o previsto, especificando su sistema de evacuación, tratamiento y punto de vertido.
- Se establecerán medidas que posibiliten la reutilización de las aguas residuales depuradas.
- Identificar las zonas vulnerables a la contaminación de las aguas subterráneas para evitar o limitar, en estas zonas, la implantación de usos que puedan tener incidencia en su contaminación.
- Establecer los perímetros de protección de las captaciones de agua destinadas al consumo humano con las condiciones dispuestas en el artículo 18.1.d) de la LOTPP.

Conservación del patrimonio cultural y revitalización del patrimonio rural.

Objetivo: Con el fin de conservar el patrimonio cultural se deben establecer medidas que favorezcan la conservación y recuperación del patrimonio arqueológico, etnológico, paleontológico e industrial, los espacios urbanos relevantes, los elementos y tipos arquitectónicos singulares y las formas tradicionales de ocupación del territorio

Criterios: Con tal fin, el planeamiento contendrá:

- Un Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos, que estará a lo que disponga la administración competente.
- Las medidas necesarias para proteger las construcciones y edificaciones tradicionales existentes en el término municipal, así como la actividad agrícola ligada a las mismas en las zonas, como mínimo, con los suelos agrícolas de mayor valor, garantizando la continuidad de la actividad agrícola en el municipio.

El ISA, por tanto, deberá:

- Recoger la totalidad de los elementos de interés patrimonial inventariados en el término municipal, analizando cuáles pueden verse afectados por los desarrollos proyectados. Se analizará el nivel de conocimiento actual de cada uno de ellos (tipo, extensión, caracterización, nivel de protección), con el fin de determinar el grado de incertidumbre de la valoración y la afección al patrimonio.

- Contener un estudio del patrimonio rural existente en el término municipal, de los suelos agrícolas asociados a las mismas, y de los de mayor valor agronómico, a partir del cual valorar las alternativas de crecimiento, el modo, así como la protección de ciertos espacios, o la reserva de otras para la localización de nuevas actividades respetuosas con el medio rural.

Adecuada gestión de los residuos.

Objetivo: La gestión de los residuos se debe basar en su reducción, reutilización, valoración, aprovechamiento energético y, en última instancia, su eliminación

Criterios: Se deberá garantizar la adecuada gestión de los residuos previstos para los desarrollos tanto existentes como previstos, estableciendo, además, medidas para prevenir su generación y para evitar o reducir los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente asociados a la generación y gestión de los mismos.

- Se garantizará la correcta gestión de los residuos que se generen por los crecimientos previstos en el planeamiento propuesto.
- Se deben prever y regular los espacios necesarios para la gestión de los residuos, así como la reserva de terrenos para ecoparque.

El ISA, por tanto, contendrá:

- Una estimación tanto del volumen de residuos urbanos que genera la población actual como del incremento de generación de los mismos derivado del desarrollo de cada una de las alternativas propuestas.
- Descripción de la gestión y el destino final de los mismos a efectos de adecuarse al Plan Zonal de Residuos al que pertenece.
- Identificará los vertederos legalmente autorizados y las zonas de vertidos incontrolados detallando su ámbito, tipo de residuos y acción (sellado, restauración, legalización).

Implementación de las infraestructuras y consideración de los recursos energéticos.

La planificación urbanística debe tener en cuenta que la implantación de infraestructuras demandadas por el crecimiento urbanístico (de transporte, accesibilidad y movilidad) debe lograr la consecución de los siguientes objetivos:

- Atender a las necesidades de desarrollo de la Comunidad Valenciana.
- Dotar al territorio de vías de comunicación, niveles de dotaciones y equipamientos que incrementen su competitividad.
- Reducir al mínimo sus posibles efectos ambientales, culturales y territoriales negativos.
- Establecer condiciones que permitan la equidad territorial y la igualdad de los ciudadanos en el acceso a los bienes y servicios públicos esenciales.
- Aplicar criterios de rentabilidad social y proporcionalidad en la asignación de los recursos.
- Contribuir a la seguridad y calidad del suministro energético de la Comunidad Valenciana.
- Impulsar el desarrollo de las zonas rurales de la Comunidad Valenciana

Criterios: El planeamiento deberá:

- Establecer las reservas de terrenos necesarias para facilitar la creación o ampliación de las infraestructuras de transporte, energía, depuración, agua y comunicaciones previstas en instrumentos urbanísticos de orden superior o por aquellas administraciones competentes en la materia.

El trazado de dichas reservas será respetuoso con el medio natural y cultural, y deberá trazarse por corredores de infraestructuras ya existentes y en su defecto, deberá tratar de agrupar las reservas de las distintas infraestructuras en un mismo pasillo, con el fin de producir el menor impacto sobre el territorio.

Con el objeto de conseguir esto, el ISA recogerá, como mínimo:

- Se analizará la capacidad del planeamiento urbanístico para reducir la contribución local al cambio climático, es decir, para reducir el consumo de recursos energéticos, la eficiencia energética y la reducción de las emisiones contaminantes a la atmósfera, con especial atención a la movilidad.
- Se analizará si los nuevos viarios de interconexión interurbana y los viarios entre urbanizaciones deberán favorecer la movilidad no dependiente del vehículo privado, y la modalidad en los desplazamientos.

Mejora del entorno urbano.

Objetivo: Los procesos de regeneración urbana no deben convertirse en un proceso generalizado de sustitución de usos económicos del suelo por usos residenciales, sino que deben establecerse los mecanismos necesarios para que las actividades económicas ocupen zonas más aptas

Criterios: El planeamiento deberá establecer criterios y determinaciones que garanticen la mejora de la calidad del espacio urbano. Para lo cual, como mínimo, el planeamiento deberá prever:

- La intervención en el núcleo histórico y en las zonas degradadas potenciando, como mínimo, la edificación en solares vacantes, la rehabilitación y la creación de espacios libres de calidad.
- La integración del paisaje periférico en el suelo urbano, articulando la transición entre ésta y el entorno rural mediante un adecuado tratamiento del borde urbano.
- Disminuir la contaminación acústica y lumínica.
- Dividir el territorio en zonas diferenciadas por su uso global o dominante evitando la disposición en zonas colindantes de usos incompatibles entre sí, en caso de no ser posible y siempre que quede adecuadamente justificado se establecerán las medidas necesarias para garantizar una adecuada transición y queden eliminadas las molestias que pudiesen producirse.

Con el objeto de conseguir esto, el ISA recogerá, como mínimo:

- Un estudio de las áreas degradadas, si las hubiere, de los distintos asentamientos existentes en el término municipal. Asimismo, se realizará un estudio del núcleo urbano identificando los solares vacantes.
- Identificará los focos de ruido existentes en el término municipal.

- Se identificarán los usos existentes y propuestos, estableciendo de acuerdo a la actividad y/o a su legislación sectorial vigente las distancias mínimas necesarias a áreas residenciales.

Integración de la Infraestructura Verde

Objetivo: La planificación territorial y urbanística deberá integrar de forma adecuada y eficaz la protección, conservación y regeneración del medio natural, cultural y visual, integrando las áreas y elementos que conforman la Infraestructura Verde, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 19.bis de la LOTPP.

Criterio: El planeamiento deberá

- Definir todos los elementos integrantes de la infraestructura verde, base del modelo territorial de la propuesta de planeamiento, que servirá de marco en la definición de la planificación urbanística, articulando la totalidad de las superficies del término municipal y los desarrollos propuestos

Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público

Objetivo: La planificación urbanística dispondrá de los medios adecuados que favorezcan la eficiencia de la movilidad urbana, tanto peatonal y en bicicleta como motorizada. Estudiará alternativas que fomenten el empleo de un transporte público que disuada de otros medios de transporte privados.

Criterio: El planeamiento deberá:

- Proponer recorridos peatonales y no motorizados distintos al tránsito rodado, y seguros, que permitan la interconexión entre barrios, la conexión interurbana y con las urbanizaciones, y el acceso a los equipamientos y dotaciones que conformen la ordenación estructural del municipio.
- Se aprovechará la capacidad del planeamiento urbanístico para reducir la contribución local al cambio climático, es decir, para reducir el consumo de recursos energéticos no renovables, para la eficiencia energética y para la reducción de las emisiones contaminantes a la atmósfera, con especial atención a la movilidad no dependiente del vehículo privado y a la modalidad de dichos desplazamientos

Mejora de la ordenación e implantación de equipamientos y dotaciones públicas

La planificación urbanística deberá:

- Establecer las garantías necesarias para lograr un uso racional de los servicios e infraestructuras, asegurando un equilibrio entre el asentamiento de la población y su dotación de servicios.

Protección del paisaje

El planeamiento debe establecer directrices que favorezcan el mantenimiento del paisaje rural. En todas las etapas de elaboración del plan han de considerarse los siguientes objetivos:

- Delimitar la infraestructura verde a escala municipal y urbana, identificando los paisajes de mayor valor y de las conexiones entre ellos.

- Orientar el crecimiento urbano sostenible de forma compatible con la protección de los paisajes de mayor valor del municipio.
- Proteger y poner en valor los paisajes de mayor valor ecológico, cultural y visual.
- Favorecer el uso, acceso y disfrute público del paisaje a partir de una ordenación integral con los nuevos crecimientos.
- Mejorar y restaurar los paisajes deteriorados.
- Preservar el carácter visual del municipio estableciendo criterios y directrices para la mejora visual de los accesos a los núcleos urbanos y para la protección de las vistas hacia los paisajes de mayor valor

Las alternativas de planeamiento que acompañen al ISA tendrán como finalidad, en materia de paisaje, alcanzar los objetivos de paisaje mencionados, concretados en los siguientes criterios estratégicos:

- Compatibilidad de los nuevos desarrollos con la infraestructura verde del territorio. La localización e implantación de nuevos usos y actividades en el territorio estará limitada por la conservación de la infraestructura verde, definida con carácter previo a cualquier propuesta.
- Adecuación de los nuevos crecimientos de suelo a las demandas reales de la población y el empleo, debiéndose ajustar al umbral de sostenibilidad para el consumo de suelo previsto en el anexo I del ROGTU y en la ETCV, desarrollando estrategias que acoten el crecimiento urbano, preservando la identidad del lugar y conciliando, en todo caso, los nuevos desarrollos con la Infraestructura Verde del territorio.
- Crecimiento racional y sostenible. La planificación territorial y urbanística deberá definirse bajo los criterios de generación del menor impacto sobre el territorio y el paisaje y menor afección a valores, recursos o riesgos de relevancia.
- Preservación de la singularidad paisajística y la identidad visual del lugar. El modelo territorial y urbanístico deberá preservar y potenciar la calidad de los distintos paisajes y de su percepción visual, manteniendo el carácter de los mismos.
- Favorecer la movilidad sostenible y el acceso y disfrute de los paisajes de mayor valor. La planificación territorial y urbanística contribuirá a la consecución de esta movilidad, planificándola de manera conjunta con los usos en el territorio, tendiendo a la reducción del modelo disperso, del consumo de recursos próximos, de la huella ecológica y de las emisiones de CO₂, e incrementando la participación del transporte público y del no motorizado. La potenciación de la movilidad sostenible debe ir aparejada de la mejora de la accesibilidad, funcional y visual, a los paisajes de mayor valor.

Educación Ambiental y Participación Ciudadana.

Objetivo: Implicación de la ciudadanía en la gestión cotidiana y en los procesos de tomas de decisiones, de manera que se acumule más conocimiento sobre el mismo y mayor consenso, evitando los conflictos y ajustándose a la legalidad vigente.

Criterio: Fomentar la participación ciudadana y dar publicidad a las actuaciones que se realicen en relación a las modificaciones que suponen el PAT.

ANEXO III.- INDICADORES DE LOS OBJETIVOS AMBIENTALES

El empleo de indicadores tiene la virtud de comparar la realidad antes del plan con la situación prevista o planificada. Los indicadores deberían ser elaborados respecto a la alternativa cero y respecto a la versión preliminar del plan que se someta a Información Pública y, en su caso, respecto a las alternativas descartadas, para justificar y motivar el proceso de decisión.

1 OBJETIVO/CRITERIO: Utilización racional del suelo.

DECISIÓN: Nuevos crecimientos urbanísticos

INDICADOR: % de suelo planificado (m²s) en relación con la demanda de suelo (m²s) diferenciando usos urbanísticos (residencial, industrial, terciario)

Incremento del Consumo de Suelo por crecimiento urbanístico

Intensidad de Uso – IEB (m²s / m²t) procurando una densidad media y alta

DECISIÓN: Grado de desarrollo y Secuencia Lógica. Regeneración Urbana

INDICADOR: % de suelo urbano-urbanizable desarrollado, urbanizado y consolidado

DECISIÓN: Incremento poblacional-Techo Poblacional

Nº Viviendas (a razón de 2,5 hab/viv y 100 m²t residencial/viv)

INDICADOR: Incremento poblacional en relación a las Proyecciones de población y Capacidad de carga

2 OBJETIVO/CRITERIO: Protección del medio natural.

DECISIÓN: Tipos de Protección del SNU Protegido y Zonificación en SNU Común

INDICADOR: % de superficie afectada por figuras de protección medioambiental en relación con el % de superficie municipal clasificada como SNUP
% de SNUC sujeto a zona de ordenación diferenciada en uso y aprovechamiento

3 OBJETIVO/CRITERIO: Prevención de riesgos naturales e inducidos.

DECISIÓN: Zonificación del territorio, localización de usos, compatibilidad y distancias

INDICADOR: Necesidad de infraestructuras cuyo fin sea evitar y/o disminuir los riesgos, en particular, el riesgo de inundación en el término municipal

4 OBJETIVO/CRITERIO: Uso sostenible y protección de los recursos hídricos.

DECISIÓN: Demanda de agua potable a corto plazo y disponibilidad del recurso en cantidad, calidad y origen

- INDICADOR:** Dotación de suministro (l/heq.día)
Demanda estimada (m³/año) < Derecho de aprovechamiento (m³/año)
- DECISIÓN:** Incremento y gestión de las aguas residuales
- INDICADOR:** Caudal de servicio (m³/día) < Caudal de diseño (m³/día) en EDAR
- DECISIÓN:** Vertido y/o Reutilización de aguas residuales
- INDICADOR:** Cumplimiento de los parámetros de vertido, como mínimo, según el Modelo de Ordenanzas de Vertido de la EPSAR
Superficie de Zona Verde autorizadas para riego con aguas depuradas
- 5 **OBJETIVO/CRITERIO:** Conservación del patrimonio cultural y revitalización del patrimonio rural.
- DECISIÓN:** Protección del patrimonio cultural y rural
- INDICADOR:** N° de actuaciones realizadas cuyo fin sea la protección, conservación y/o restauración del patrimonio cultural
Suelo rural de uso agrícola (m²) por tipo de cultivo (%)
Suelo en desuso, parcelas agrícolas sin explotar (%)
- 6 **OBJETIVO/CRITERIO:** Adecuada gestión de los residuos.
- DECISIÓN:** Gestión municipal de residuos de todo tipo
- INDICADOR:** Volumen de residuos sólidos urbanos (Tn/hab.día)
Capacidad de las Infraestructuras de gestión, tratamiento y/o eliminación de los residuos generados
Ecoparque tipo, A, B ó C
- 7 **OBJETIVO/CRITERIO:** Implementación de las infraestructuras y consideración de los recursos energéticos.
- DECISIÓN:** Abastecimiento y demanda energética del municipio. Consumo de energía primaria y emisiones de CO₂
- INDICADOR:** Consumo de energía (tep/año)
Distribución del consumo (% residencial, servicios, industrial, etc.)
Distribución de las emisiones de CO₂ (% vehículos, % actividades, etc.)
- DECISIÓN:** Calidad de Vida de los Ciudadanos
- INDICADOR:** Zonas con niveles sonoros de recepción externos adecuados:
Uso Sanitario y Docente, Leq día < 45 dBA, Leq noche < 35 dBA
Uso Residencial, Leq día < 55 dBA, Leq noche < 45 dBA
Uso Terciario, Leq día < 65 dBA, Leq noche < 55 dBA
Uso Industrial y de servicios, Leq día < 70 dBA, Leq noche < 60 dBA
- 8 **OBJETIVO/CRITERIO:** Mejora del entorno urbano.
- DECISIÓN:** Control de la contaminación acústica
- INDICADOR:** % población expuesta a niveles sonoros superiores a los recomendados por la OMS. (65 dBA diurnos y 55dBA nocturnos)

9 OBJETIVO/CRITERIO: Integración de la Infraestructura Verde.

DECISIÓN: Infraestructura Verde del territorio

INDICADOR: Superficie de la Infraestructura Verde, excluyendo la de los espacios de valor ambiental o cultural que tienen alguna figura de protección definida en la legislación vigente.

10 OBJETIVO/CRITERIO: Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público.

DECISIÓN: Distribución modal del Espacio Público. Red Viaria

INDICADOR: % para vehículo privado, transporte público, peatón, bici

Longitud de Viales de coexistencia y reservados al transporte público

Longitud de Itinerarios peatonales y ciclistas

11 OBJETIVO/CRITERIO: Protección del paisaje.

DECISIÓN: Actuaciones en materia de paisaje

INDICADOR: Presupuesto municipal anual dedicado a actuaciones relacionadas con el paisaje.

12 OBJETIVO/CRITERIO: Participación ciudadana en las decisiones y la gestión urbana municipal.

DECISIÓN: Toma de decisiones participativa y fomento de la transparencia

INDICADOR: Número de actividades para fomentar la participación pública en las decisiones del planeamiento y/o el desarrollo de proyectos urbanos y % población participante.

Si el promotor lo considera oportuno, podrá ampliar estos indicadores, observando los publicados por otros organismos (ETCV, Diputaciones, Federación de municipios, BPIA o Banco Público de Indicadores Ambientales, Observatorio de la Sostenibilidad de España, etc., que están publicados en internet).

En caso de apartarse de este método se debe describir y justificar las ventajas del método seguido respecto de una mejor integración de los aspectos ambientales en la selección de alternativas, tanto globales como parciales, en la elaboración del plan de acción territorial y para el seguimiento de los efectos sobre el medio ambiente.

ÓRGANO COMPETENTE

La Comisión de Evaluación Ambiental es el órgano competente para emitir los documentos sobre el alcance del estudio ambiental y territorial estratégico a que se refiere el artículo 51.2.a de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.1 del Decreto 230/2015, de 4 de diciembre, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento del órgano ambiental de la Generalitat a los efectos de evaluación ambiental estratégica (planes y programas).

A la vista de cuanto antecede, la Comisión de Evaluación Ambiental, **ACUERDA: EMITIR EL DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO DEL PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL METROPOLITANO DE VALENCIA**, debiendo recogerse las consideraciones efectuadas para la elaboración del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico y de la versión preliminar del Plan.

El Documento de Alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico se emite a efectos de la legislación en materia de evaluación ambiental, y por tanto, no supone un pronunciamiento ambiental definitivo a los efectos de la legislación urbanística.

Notificar a los interesados que contra la presente Resolución, por no ser un acto de definitiva en vía administrativa, no cabe recurso alguno; lo cual no es inconveniente para que puedan utilizarse los medios de defensa que en su derecho estimen pertinentes.

Lo que le notifico para su conocimiento y efectos oportunos.

Lo que se certifica con anterioridad a la aprobación del acta correspondiente y a reserva de los términos precisos que se deriven de la misma, conforme lo autoriza el artículo 18.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

EL SECRETARIO DE LA COMISIÓN
DE EVALUACION AMBIENTAL