

Índice

1. INTRODUCCIÓN.....	2
2. OBJETIVOS DE PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE SE ACTÚA	3
3. ALCANCE, ÁMBITO Y POSIBLE CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS QUE SE PLANTEAN	3
3.1. ALTERNATIVA 0: AUSENCIA DE PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.....	4
3.2. ALTERNATIVA 1: PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE CON IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS A CORTO PLAZO	4
3.3. ALTERNATIVA 2: PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE CON IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS A MEDIO PLAZO	5
3.4. ALTERNATIVA 3: PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE CON IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS A LARGO PLAZO	5
4. JUSTIFICACIÓN SELECCIÓN ALTERNATIVAS PROPUESTAS	5
5. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.....	6
6. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y DEL TERRITORIO ANTES DE LA APLICACIÓN DEL PLAN EN EL ÁMBITO AFECTADO.....	9
6.1. DIAGNÓSTICO MEDIOAMBIENTAL	10
6.2. DIAGNÓSTICO TERRITORIAL Y DE MOVILIDAD	18
7. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE.....	22
8. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES	23
9. MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR Y/O REDUCIR EFECTO NEGATIVO SOBRE EL MEDIO AMBIENTE, TENIENDO EN CUENTA LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO.....	25
9.1. PROPUESTA DE MOVILIDAD PEATONAL	25
9.2. PROPUESTA DE MOVILIDAD EN BICICLETA.....	26
9.3. PROPUESTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD.....	26
9.4. PROPUESTA DIRIGIDAS AL VEHÍCULO PRIVADO	27
9.5. PROPUESTAS DIRIGIDAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	28
10. MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO DEL PLAN.....	29
11. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE TRAMITACIÓN AMBIENTAL SIMPLIFICADA	32

1. INTRODUCCIÓN

En la Comunidad Valenciana, el recientemente aprobado **Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobació del text refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje** incluye la **Evaluación Ambiental Estratégica** de todos los **planes**, comúnmente denominado **TRLOTUP**, derogando a la *Ley 5/2014, de 25 de julio, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje* y a su posterior modificación mediante la *Ley 1/2019*, la cual se centraba básicamente en dar respuesta a la necesidad de implantar nuevas políticas urbanas y de actuación sobre el territorio, basadas en "un urbanismo al servicio de las personas, del interés general y más sostenible", incorporando por primer vez la perspectiva de género (artículo 13) entre los principios básicos que han de inspirar el nuevo modelo urbanístico.

Si bien en esta Ley 2019, ya derogada, se trataba de modificaciones principalmente urbanísticas, que afectan a Suelo No Urbanizable, incluía ya premisas relacionadas no solo con modelo urbanístico sino también con la movilidad (Anexo XII nuevo incorporado en la Ley) en el que se insistía en promover "*ciudades compactas con un tejido denso definido, favorecerán la proximidad entre las actividades diarias y facilitarán las conexiones con los espacios y equipamientos adyacentes al casco urbano, localizados en la periferia. Se limitará el crecimiento disperso.*"

El vigente **Decreto Legislativo 1/2021**, tiene por objeto la regulación de la ordenación del territorio valenciano, de la actividad urbanística, de la utilización racional del suelo y de la conservación del medio natural, desde una perspectiva de género e inclusiva, incorporando a su vez el concepto de **movilidad sostenible**, en aspectos como la mejora de la calidad de vida en las ciudades (artículo 12), en la que se cita textualmente que la *ordenación de usos y el diseño urbano atenderán a los principios de accesibilidad universal y de movilidad sostenible, con un sistema de transporte público eficiente, cualificado y fiable, y asegurarán la comodidad para el tránsito peatonal y ciclista, mediante una adecuada estructura y morfología de las calles, espacios públicos y secciones viarias.*

En este sentido, las propuestas de actuación del PMUS de Massanassa, se encuentran en la misma línea incorporada en este nuevo Decreto, fomentando la proximidad de actividades de la vida cotidiana, favoreciendo la intermodalidad del transporte, fortaleciendo la red de itinerarios peatonales y mejorando su seguridad y accesibilidad, entre otros.

Respecto al proceso de tramitaciones ambientales de planes, si bien no hay modificaciones sustanciales que afecten al mismo, el nuevo Decreto Legislativo incluye 4 artículos más que en la LOTUP (del 47 al

60), destacando la innovación reflejada en artículo 60 "*tramitación del instrumento de planeamiento tras la pérdida de vigencia de la declaración ambiental y territorial estratégica*".

El **procedimiento de elaboración y aprobación de planes**, queda establecido en el Título III del TRLOTUP, donde en primer lugar indica los tipos de procedimientos a efectuar (Capítulo I artículos 45, 46) que según tipología de Plan y en función de sus efectos sobre el medio ambiente, son los **procedimientos ordinario y simplificado**.

Con el fin de iniciar el proceso de **evaluación ambiental y territorial estratégica simplificada** del **PMUS de Massanassa** (justificación de necesidad de dicho procedimiento efectuada en apartado 11) se redacta el presente Documento Inicial Estratégico (DIE) según lo dispuesto en artículo 50 del TRLOTUP que acompaña al Borrador del PMUS en fase inicial para su sometimiento a consultas por parte del órgano ambiental.

2. OBJETIVOS DE PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE SE ACTÚA

Los **objetivos** específicos del PMUS de Massanassa son los siguientes:

- Mejorar la seguridad vial en las calles de Massanassa.
- Gestionar y limitar el aparcamiento para el vehículo privado.
- Implantar medidas para la mejora del transporte público.
- Implantar medidas específicas para la gestión de la movilidad.
- Mejorar la movilidad a personas con movilidad reducida y en riesgo de exclusión social.
- Integrar la movilidad en las políticas urbanísticas.
- Mejorar la movilidad bajo el concepto de perspectiva de género.
- Fomentar la movilidad a pie y en bicicleta.
- Regular la carga, descarga y reparto de mercancías en el municipio.

La **problemática** sobre la que actúa el PMUS se puede describir en tres tipologías de externalidades (problemas) del transporte, como son: problemas económicos, sociales y medioambientales.

1. **Económicos:** gastos hospitalarios por problemas respiratorios, gasto energético y gasto excesivo del vehículo privado; que conlleva un exceso de ocupación de la vía pública y requiere una importante inversión en conservación de infraestructuras.
2. **Sociales:** deficiente calidad de vida de los ciudadanos por problemas relacionados con los atascos, los accidentes de tráfico, las barreras arquitectónicas que dificultan el acceso de la población a la movilidad universal, la baja permeabilidad de los desplazamientos y la reducida participación de la ciudadanía en la toma de decisiones de sus municipios.
3. **Ambientales:** contaminación acústica y ambiental (emisiones gases contaminantes) provocada por los vehículos motorizados, y agravante sobre los efectos del cambio climático y la concienciación de los habitantes de Massanassa.

Por lo tanto, el plan de movilidad trata de alcanzar los objetivos y reducir la problemática descrita anteriormente.

3. ALCANCE, ÁMBITO Y POSIBLE CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS QUE SE PLANTEAN

En relación a planificación de la movilidad, tanto a nivel supramunicipal como municipal, no se dispone de una planificación de la movilidad, con actuaciones concretas según estado actual y los crecimientos previstos.

Massanassa, en materia de planificación territorial está constituido actualmente por un Plan General de Ordenación Urbana vigente (aprobado definitivamente el 18 de diciembre de 1990), el cual tuvo una modificación en 1998, en ambos documentos se establecen las directrices definitorias de la estrategia de evolución urbana y de ocupación del territorio en torno a los elementos estructurantes que configuran su territorio.

Sin embargo, en este documento de planificación territorial no se definen actuaciones en materia de movilidad sostenible como es el fomento de modos de transporte no motorizados o uso del transporte público frente al vehículo privado, diseñando itinerarios peatonales y/o ciclistas, mejora de la seguridad vial y de la accesibilidad.

El término municipal limita al norte con Alfafar, al sur con Catarroja, al Este con Alfafar y La Albufera, y al Oeste con Paiporta y Catarroja. Las principales vías de acceso al municipio de Massanassa son la carretera estatal V-31, la carretera autonómica CV-400 y la vía férrea. La primera de ellas conecta la ciudad de Valencia y la V-30 con la autovía A-7 y la Autopista AP-7 en el municipio de Silla. Por otra parte, la carretera autonómica CV-400 une Valencia con Albal, pasando por los municipios de Paiporta y Catarroja. Finalmente, la línea de tren de Cercanías conecta Valencia con los municipios del sur de la provincia.

En cuanto a la problemática a nivel de movilidad se detecta una prioridad al vehículo privado en la mayoría de los viarios, con aceras estrechas y cruces peatonales sin adaptar a PMR. A pesar de ello, destaca un alto porcentaje de movilidad peatonal dentro del municipio (un 68 % de los desplazamientos principales).

En un 61% de la trama viaria urbana, la anchura de la acera es inferior a 1,2 metros. Esta situación puede representar un riesgo para la seguridad vial de los usuarios vulnerables, ya que algunos tramos en las calles carecen de suficiente espacio reservado para la movilidad peatonal, teniendo que discurrir por la calzada compartiendo la sección con los vehículos motorizados.

En Massanassa el uso de otros modos no motorizados, como la bicicleta, aún tiene un papel secundario, pero con incremento reciente, especialmente en el uso de Vehículos de Movilidad Personal (VMP), pues representan aproximadamente un 6 % de los desplazamientos, incluso aunque no se cuenta con una

infraestructura ciclista, pero por otro lado todas las calles del casco urbano están limitadas a una velocidad de 30 km/h, lo que permite su utilización por este tipo de vehículos.

Cabe destacar que en el Plan de Movilidad del Área Metropolitana de València (PMoMe) propone una red ciclista secundaria para toda el área metropolitana, la cual dentro de Massanassa recorre las calles Blasco Ibáñez, Ausiàs March, Partida del Divendres, de la Font de la Cabilda, de Constantí Llombart, Resurrección y la Av. Josep Alba i Alba.

Respecto al transporte público, Massanassa cuenta con varias líneas de autobús interurbano, del servicio denominado con la clave CV-108 y con el nombre València Metropolitana Sud, las líneas que cruzan el casco urbano a través de la calle Blasco Ibáñez son: L1, L3, L4, L5, y la línea nocturna L5N.

Adicionalmente, por el municipio de Massanassa discurren las líneas C1 y C2 de la red de Cercanías de Valencia, las cuales discurren de la estación València Nord hacia Gandía y Moixent respectivamente.

Conforme a lo expuesto, y debido a la naturaleza de las actuaciones a plantear, en el término municipal de Massanassa las alternativas propuestas se resumen en la no realización del PMUS, o la realización del mismo. Dentro de esta segunda opción la diferencia entre las alternativas que a continuación se plantean son en función de la duración estimada de las actuaciones, planteándose tres intervalos temporales (corto, medio y largo plazo), puesto que en función de los mismos va asociado un menor o mayor coste así como la necesidad o no de acuerdos o gestiones con organismos/administraciones implicadas (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, ayuntamientos próximos ...) y voluntad política de su ejecución que van a determinar su realización o no, además de su importancia.

El periodo de implantación para estudiar y desarrollar cada actuación planteada se ha definido mediante 3 intervalos temporales:

- Corto plazo: 0 – 2 años
- Medio plazo: 2 – 4 años
- Largo plazo: 4 – 10 años

En cuanto al coste de ejecución de cada actuación se ha expresado mediante los siguientes rangos presupuestarios:

- Bajo: < 20.000 €
- Medio: 20.000 € - 200.000 €
- Alto: > 200.000 €

Y su importancia se ha clasificado según 3 niveles:

- Baja (☆)
- Media (☆ ☆)
- Alta (☆ ☆ ☆)

3.1. ALTERNATIVA 0: AUSENCIA DE PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Actualmente no existe un documento que defina un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, desplazarse en bicicleta o utilizar el transporte público) dentro del municipio; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

En consecuencia, ha dado lugar a la actual ordenación fragmentada por zonas y sin aparente coherencia en las actuaciones sobre el viario urbano.

Este hecho en términos ambientales, en ausencia de una planificación adecuada producirá el empeoramiento del estado actual (contaminación acústica, pérdida de suelo agrícola...), agravado por los efectos del cambio climático.

La ausencia de una planificación de la movilidad en el término municipal de Massanassa, pone en peligro la ocupación masiva de suelo agrícola, además de la pérdida de la posibilidad de conexión entre elementos naturales culturales y paisajísticos de elevado valor existentes en el término municipal y, en definitiva, la conservación y puesta en valor de la infraestructura verde.

3.2. ALTERNATIVA 1: PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE CON IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS A CORTO PLAZO

Esta alternativa 1 corresponde a las medidas concretas, a corto plazo, de fácil implantación, que no requieren un presupuesto de ejecución elevado, que dependen en su totalidad de decisiones del propio Ayuntamiento de Massanassa y que no son necesarias la aplicación de otras propuestas previas.

Estas propuestas suelen ir enfocadas a actuaciones concretas en lugares puntuales para la mejora de elementos existentes con el fin de fomentar modos de desplazamiento más amables. Pueden llegar a ser medidas que cambien la movilidad de la zona en la que se aplica, con medidas de bajo coste y/o temporales.

3.3. ALTERNATIVA 2: PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE CON IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS A MEDIO PLAZO

La alternativa 2 corresponde tanto a medidas de corto como a medio plazo, de una dificultad media en cuanto a su implementación y de un coste de desarrollo medio/alto. Además de su posible relación de dependencia con otras medidas previas y de su posible necesidad de llegar a acuerdos con otras administraciones públicas o agentes implicados.

Estas actuaciones atienden a generalidades del municipio, necesitan una implantación extendida a todo el conjunto del municipio para facilitar un modo global de desplazamientos. En algunos casos es necesaria la colaboración de entidades externas al municipio, por lo que la coordinación supramunicipal alarga los plazos de implantación. Los efectos de estas medidas pueden observarse en algunos casos desde el inicio de la implantación, mientras que en otros casos hasta que no se termine la instalación global no se presentarán las mejoras.

3.4. ALTERNATIVA 3: PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE CON IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS A LARGO PLAZO

La tercera y última alternativa engloba las medidas a corto, medio y largo plazo, sea cual sea su dificultad de implementación y su coste de ejecución; dado que contemplan un horizonte temporal elevado. Parcial o totalmente existirán en algunos casos relaciones de dependencia directas con medidas de actuación previas y requerirán la aprobación, para cumplir sus objetivos finales, de todos los agentes implicados en la movilidad de Massanassa.

El último escenario contempla aquellas medidas con una dificultad económica debido a su elevado coste, o una dificultad por el organismo que debe ejecutar la actuación. Estas medidas suelen aplicarse en un ámbito grande y suelen necesitar un estudio previo importante, incluso un seguimiento en su aplicación. Los resultados de estas aplicaciones suelen ser percibidos por un gran número de personas.

4. JUSTIFICACIÓN SELECCIÓN ALTERNATIVAS PROPUESTAS

Tal y como ya se ha comentado anteriormente, debido al carácter del propio PMUS, las alternativas a plantear no pueden ir enfocadas a actuaciones concretas y tampoco pueden agruparse según problemática al ser éstas muy variadas respondiendo a necesidades de diversa índole.

Conforme a lo expuesto, las alternativas descritas anteriormente, se han **propuesto según horizontes temporales** diferentes, según asignaciones presupuestarias y según importancia dentro del PMUS, para que Massanassa se encamine hacia una movilidad más sostenible, utilizando sobre todo medios de transporte no motorizados y según los agentes y las administraciones implicadas.

De las cuatro alternativas definidas con anterioridad, la Alternativa 0 se descarta automáticamente dado que continuar con la ausencia de una planificación de la movilidad urbana sostenible solo conllevaría al empeoramiento de situación actual en términos ambientales, entre otros.

Respecto al resto de alternativas planteadas, las cuales se enmarcan dentro de una planificación de la movilidad urbana sostenible, **se opta por el desarrollo de un PMUS que englobe todos los horizontes temporales integrando las medidas a corto, medio y largo plazo, sea cual sea su dificultad de implementación y su coste de ejecución**, con la finalidad de planificar la movilidad sostenible de una forma completa, implementando todas las propuestas de actuación.

Dada la interacción entre las actuaciones que se propongan, los escenarios deben englobar varias actuaciones, por tanto, se opta por agruparlas en función de su dificultad técnica, económica y del organismo que participa en la ejecución de la medida.

Algunas medidas son puntuales y afectan a un solo modo de desplazamiento, aunque generalmente las medidas propuestas inducen al cambio de modo de desplazamiento, lo cual obliga al resto de usuarios a aceptar el cambio y modificar de forma indirecta su conducta.

El resultado de estos cambios indirectos puede llevar a originar un nuevo problema o generar un beneficio mayor del esperado, además de la **necesidad de adaptarse a las necesidades del momento** o de las exigencias de la población, teniendo en cuenta que los modos de desplazamiento se encuentran en continuo cambio y desarrollo. Por ello en las siguientes fases a desarrollar se corregirán las aplicaciones de medidas enfocadas al nuevo escenario de partida y al nuevo plan de desarrollo.

5. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

La redacción del análisis y diagnóstico del PMUS de Massanassa se ha desarrollado en las diferentes fases:

Fase I. Diagnóstico de la situación actual

El diagnóstico de la situación actual lo componen los siguientes puntos:

- Fase I.1 Introducción.

En este apartado se define lo que es el PMUS, sus principios y objetivos, así como las fases en la que se desarrolla.

- Fase I.2 Características generales.

En este apartado se han definido las características principales del municipio y los aspectos socioeconómicos que determinan o pueden determinar su movilidad, así como su contexto territorial y los usos de suelo del casco urbano.

- Fase I.3 Recopilación de información básica. Toma de datos.

En este apartado:

- ⇒ Se ha recopilado y examinado la documentación disponible y/o facilitada por parte del Ayuntamiento de Massanassa, que de alguna manera pueda proporcionar información sobre la evolución de la movilidad y su diagnóstico actual.
- ⇒ Se ha definido la campaña de campo a realizar. Dicha campaña ha tenido como objetivo captar, mediante la toma de datos, toda aquella información representativa desde el punto de vista de la oferta y la demanda. En este caso, se ha llevado a cabo una grabación con GPS en la que se han registrado las vías del municipio.
- ⇒ Además, con los datos obtenidos de las diferentes de encuestas (*online* e "in situ") que se han realizado, se ha completado la información facilitada por el Ayuntamiento de Massanassa.

- Fase I.4 Análisis y diagnóstico de la situación actual. Oferta.

En este apartado se ha analizado en profundidad la oferta de infraestructuras y servicios de movilidad actual en Massanassa, desde diferentes aspectos: la accesibilidad externa al municipio; la infraestructura peatonal existente, la infraestructura ciclista, los espacios reservados al transporte público y privado, las plazas de aparcamiento, las plazas destinadas a uso de carga y descarga u otros usos del espacio en calzada, etc.

- Fase I.5 Análisis y diagnóstico de la situación actual. Demanda.

En este apartado se han analizado detalladamente las necesidades que tienen los diferentes actores que participan en la movilidad del municipio: los requerimientos para los desplazamientos peatonales y ciclistas, la necesidad de plazas de aparcamiento, las áreas de influencia de las plazas de carga y descarga, las ubicaciones de los centros generadores y atractores de movimientos, las plazas de aparcamiento para personas de movilidad reducida (PMR), etc.

- Fase I.6 Análisis DAFO y Diagnóstico integrado.

Esta fase constituye un análisis de los aspectos positivos y negativos tanto de origen interno como externo, influyentes en la movilidad, clasificándolos como Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades.

Asimismo, incorpora un diagnóstico integrado de los principales problemas detectados y clasificados de manera jerarquizada.

Tras un conocimiento exhaustivo tanto de la problemática como de las potencialidades existentes mediante trabajos de campo, información aportada por entidades competentes y encuesta online efectuadas, se han analizado y tratado los resultados de los mismos llevando finalmente a conocer la oferta y demanda de movilidad existente en el término municipal, estableciéndose finalmente un DAFO con el fin de complementar esa oferta y demanda existente.

Fase II. Programa de actuaciones

- Fase II.1 Introducción

En esta fase se han desarrollado los aspectos generales de las propuestas a implementar para fomentar la movilidad mediante modos de transporte más sostenibles.

- Fase II.1 Objetivos específicos

En este apartado se definen algunos objetivos específicos a alcanzar con el PMUS y que sirven como directrices para definir el conjunto de propuestas y medidas a aplicar, dichos objetivos se definen con base en el diagnóstico y lo recabado en las distintas actividades de participación ciudadana.

- Fase II.2 Plan y desarrollo de propuestas

En este punto se han desarrollado y planificado las diferentes propuestas de actuación y se han clasificado según su tipología. Describiéndolas de forma detallada en forma de fichas de actuación. Asimismo se ha realizado un cronograma de las actuaciones.

- Fase II.3 Cálculo de emisiones relacionadas con la movilidad

Se han definido y calculado las emisiones relacionadas con el transporte en el casco urbano de Massanassa, en un escenario actual, así como estimado la reducción de las emisiones con la aplicación del PMUS.

Fase III. Comunicación y seguimiento

- Fase III.1 Introducción

En esta fase se han descrito diferentes programas de sensibilización, comunicación y promoción de la movilidad sostenible que podrían aplicarse en el municipio.

- Fase III.2 Comunicación y divulgación

Dichos programas de movilidad se han dividido según tres tipologías: global, al trabajo y a centros escolares.

- Fase III.3 Seguimiento

Se han seleccionado unos indicadores determinados para el seguimiento y evaluación de las actuaciones propuestas en el PMUS, estableciendo valores iniciales y objetivo.

Finalmente, en base a toda la información recopilada y tratada en fases anteriores, se definen una serie de propuestas de actuación clasificadas según importancia y plazo de ejecución.

Se elabora, por tanto, el cronograma que se muestra a continuación, indicando cada una de las actuaciones, su duración en el tiempo, el momento idóneo de su implantación y la prioridad sobre otras actuaciones.

Para ello se muestran, en dos colores, las etapas de cada implantación.



En la planificación de las actuaciones del PMUS el color verde oscuro marca un primer periodo de estudio de la propuesta o ejecución, para posteriormente presentar una segunda fase de continuación, representado con el color verde claro. Los periodos de corto y medio plazo se estiman en 2 años cada uno, mientras que para las propuestas instaladas en el largo plazo se considera una prolongación de 10 años, hasta un año horizonte fijado en 2031.

Corto plazo

El horizonte temporal de las propuestas a corto plazo comprende desde el año 2022 al año 2023 tal y como se muestra en parte inferior de la siguiente tabla.

	Corto plazo	
	2022	2023
2.1. Gestión de la movilidad (G.i)		
Redacción del plan de accesibilidad		
Redacción de ordenanza de movilidad		
Adhesión al pacto valenciano por la movilidad segura y sostenible		
2.2. Movilidad peatonal (P.i)		
Creación de zonas pacificadas		
Ampliación zonas de prioridad invertida		
Homogeneización por tipo de vía		
Mejora de itinerarios peatonales principales		
Caminos escolares seguros		
Renovación de aceras		
Coherencia señalización por tipo de vía		
Adaptación de bolardos		
Iluminación y limpieza en aceras		
Mejora de conexión peatonal con la Marjal		
Adaptación de pasos peatonales		
Massanassa - metro minuto		
2.3. Movilidad en bicicleta/VMP (B.i)		
Red ciclista/VMP interna		
Estacionamientos para bicicletas/VMP		
Fomento de movilidad en bicicleta/VMP		
Implementación del sistema metropolitano coordinado de bicicleta pública en el municipio		
2.4. Transporte público (TP.i)		
Mejora de información al usuario (bus interurbano)		
Mejora de plataforma de paradas en la c/ Blasco Ibáñez		
2.5. Vehículo privado y red viaria (V.i)		
Reordenación de sentidos de circulación		
Inventario y mejora de señalización		
Regulación y calmado de tráfico		
Sección viaria		
Puntos de recarga vehículos eléctricos		
Campañas de concienciación y control del estacionamiento no permitido		
Renovación de la flota de vehículos del ayuntamiento		
2.6. Aparcamiento (Ap.i)		
Gestión de plazas de carga y descarga		
Aparcamientos disuasorios		
Reducción de aparcamiento en aceras		
Aparcamientos para motocicletas/ciclomotores		
Reconfiguración de tipología de aparcamiento		
	2022	2023

Medio plazo

El horizonte temporal de las propuestas a medio plazo comprende desde el año 2024 al año 2025 tal y como se muestra en parte inferior de la siguiente tabla.

Largo plazo

El horizonte temporal de las propuestas a largo plazo comprende desde el año 2026 al año 2031 tal y como se muestra en parte inferior de la siguiente tabla.

	Medio plazo	
	2024	2025
2.1. Gestión de la movilidad (G.i)		
Redacción del plan de accesibilidad	■	
Redacción de ordenanza de movilidad		
Adhesión al pacto valenciano por la movilidad segura y sostenible		
2.2. Movilidad peatonal (P.i)		
Creación de zonas pacificadas	■	■
Ampliación zonas de prioridad invertida	■	■
Homogeneización por tipo de vía	■	■
Mejora de itinerarios peatonales principales	■	■
Caminos escolares seguros		
Renovación de aceras	■	■
Coherencia señalización por tipo de vía	■	■
Adaptación de bolardos	■	■
Iluminación y limpieza en aceras	■	■
Mejora de conexión peatonal con la Marjal	■	■
Adaptación de pasos peatonales	■	■
Massanassa - metro minuto		
2.3. Movilidad en bicicleta/VMP (B.i)		
Red ciclista/VMP interna	■	■
Estacionamientos para bicicletas/VMP		
Fomento de movilidad en bicicleta/VMP	■	■
Implementación del sistema metropolitano coordinado de bicicleta pública en el municipio	■	■
2.4. Transporte público (TP.i)		
Mejora de información al usuario (bus interurbano)		
Mejora de plataforma de paradas en la c/ Blasco Ibáñez	■	■
2.5. Vehículo privado y red viaria (V.i)		
Reordenación de sentidos de circulación		
Inventario y mejora de señalización	■	■
Regulación y calmado de tráfico	■	■
Sección viaria	■	■
Puntos de recarga vehículos eléctricos	■	■
Campañas de concienciación y control del estacionamiento no permitido	■	■
Renovación de la flota de vehículos del ayuntamiento	■	■
2.6. Aparcamiento (Ap.i)		
Gestión de plazas de carga y descarga		
Aparcamientos disuasorios	■	■
Reducción de aparcamiento en aceras	■	■
Aparcamientos para motocicletas/ciclomotores	■	■
Reconfiguración de tipología de aparcamiento	■	■

	Largo plazo					
	2026	2027	2028	2029	2030	2031
2.1. Gestión de la movilidad (G.i)						
Redacción del plan de accesibilidad						
Redacción de ordenanza de movilidad						
Adhesión al pacto valenciano por la movilidad segura y sostenible						
2.2. Movilidad peatonal (P.i)						
Creación de zonas pacificadas	■	■	■			
Ampliación zonas de prioridad invertida	■	■	■	■	■	■
Homogeneización por tipo de vía	■	■	■	■	■	■
Mejora de itinerarios peatonales principales	■	■	■			
Caminos escolares seguros						
Renovación de aceras	■	■	■	■	■	■
Coherencia señalización por tipo de vía						
Adaptación de bolardos						
Iluminación y limpieza en aceras						
Mejora de conexión peatonal con la Marjal	■					
Adaptación de pasos peatonales	■	■	■	■	■	■
Massanassa - metro minuto						
2.3. Movilidad en bicicleta/VMP (B.i)						
Red ciclista/VMP interna	■	■	■	■	■	■
Estacionamientos para bicicletas/VMP						
Fomento de movilidad en bicicleta/VMP						
Implementación del sistema metropolitano coordinado de bicicleta pública en el municipio	■	■	■	■	■	■
2.4. Transporte público (TP.i)						
Mejora de información al usuario (bus interurbano)						
Mejora de plataforma de paradas en la c/ Blasco Ibáñez						
2.5. Vehículo privado y red viaria (V.i)						
Reordenación de sentidos de circulación	■	■	■			
Inventario y mejora de señalización	■	■	■			
Regulación y calmado de tráfico						
Sección viaria	■	■	■	■	■	■
Puntos de recarga vehículos eléctricos			■	■		
Campañas de concienciación y control del estacionamiento no permitido						
Renovación de la flota de vehículos del ayuntamiento						
2.6. Aparcamiento (Ap.i)						
Gestión de plazas de carga y descarga						
Aparcamientos disuasorios	■	■	■	■	■	■
Reducción de aparcamiento en aceras	■	■	■			
Aparcamientos para motocicletas/ciclomotores						
Reconfiguración de tipología de aparcamiento	■	■	■			

6. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y DEL TERRITORIO ANTES DE LA APLICACIÓN DEL PLAN EN EL ÁMBITO AFECTADO

Massanassa es un municipio perteneciente a la provincia de Valencia, concretamente forma parte de la comarca de L’Horta Sud, a 8 kilómetros al sur de la capital autonómica (Valencia). Cuenta con una superficie de aproximadamente 6 kilómetros cuadrados, dividiéndose en cuatro ámbitos: casco urbano, polígono industrial, marjal y Albufera. El término municipal limita al norte con Alfajar, al sur con Catarroja, al Este con Alfajar y La Albufera, y al Oeste con Paiporta y Catarroja.

A continuación, se muestra la distribución de los usos del suelo en el término municipal de Massanassa, obtenida del Sistema de Información sobre Ocupación del Suelo de España (SIOSE). Se observa como el núcleo urbano se encuentra al noroeste del municipio, dentro del continuo urbano de Albal-Catarroja-Massanassa-Alfajar-Benetússer. Al este del núcleo se encuentra la vía del ferrocarril y el polígono industrial, que conecta con la V-31 y seguidamente con La Marjal y la Albufera.

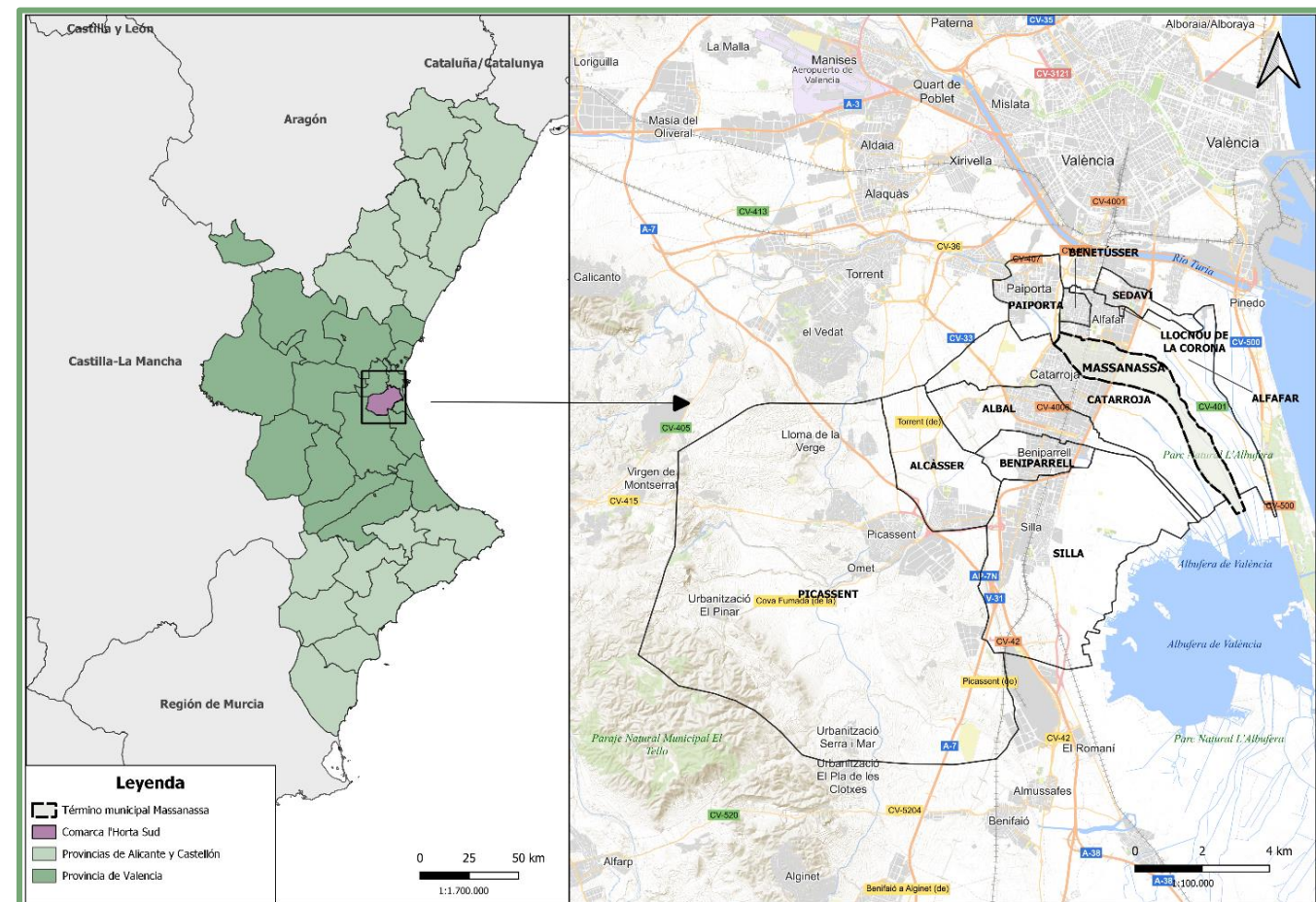


Ilustración 1. Situación y emplazamiento

Fuente: Elaboración propia

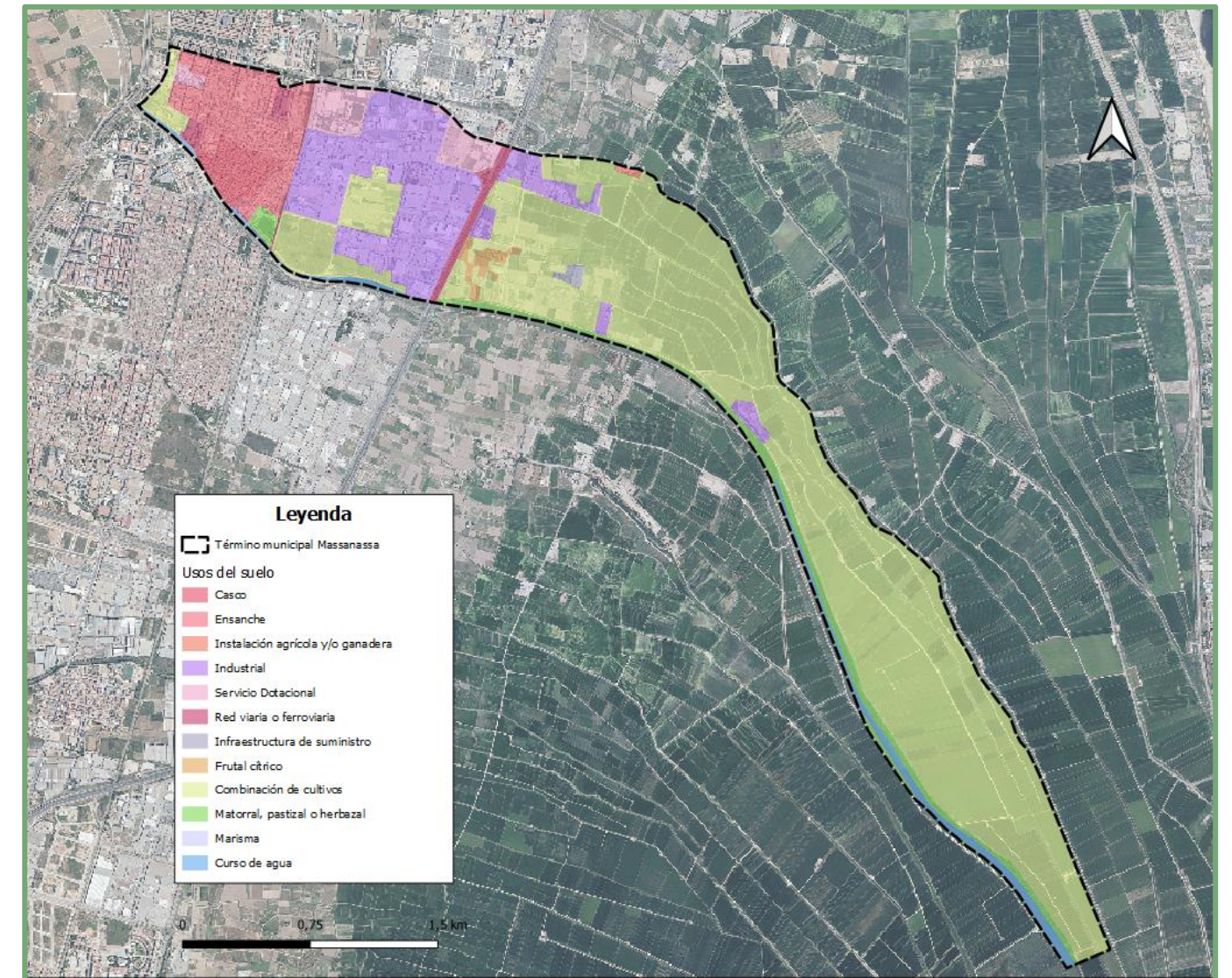


Ilustración 2. Usos del suelo en Massanassa

Fuente: Elaboración propia

Seguidamente se muestra la clasificación del suelo según el Plan General de Ordenación Urbana vigente (aprobado definitivamente el 18 de diciembre de 1990).

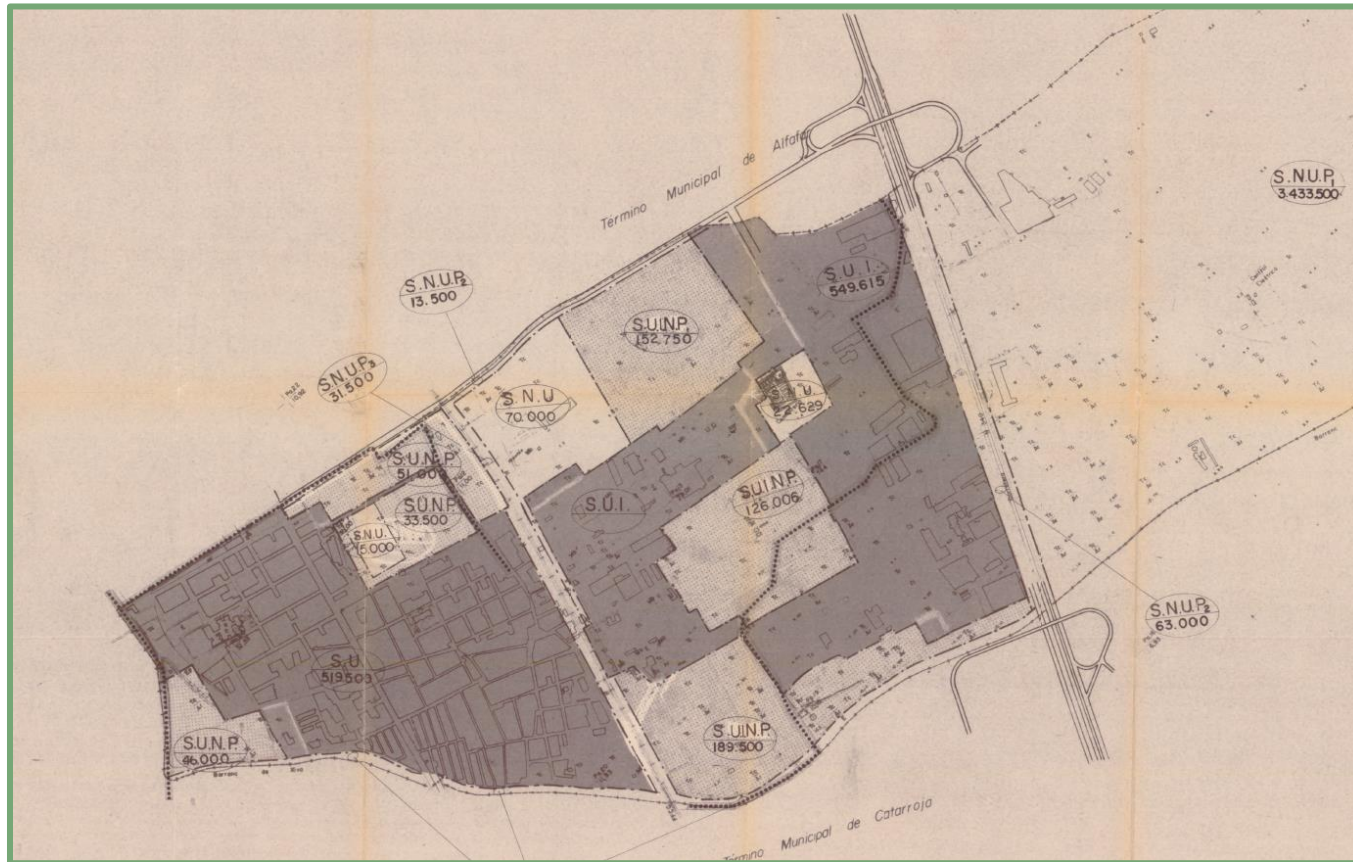


Ilustración 3. Clasificación del suelo en casco urbano de Massanassa

Fuente: PGOU Massanassa

En la imagen se pueden ver tanto la zona del casco urbano como el polígono industrial. Se diferencian, por un lado, las zonas ya urbanizadas (S.U. y S.U.I.), por otro el suelo urbanizable (S.U.N.P.), y por último el suelo protegido (S.N.U.P.). Hay que destacar que al aprobarse el Plan hace más de 30 años, existen suelos clasificados como urbanizables que en realidad ya se encuentran urbanizados, como los alrededores del IES de Massanassa.

6.1. DIAGNÓSTICO MEDIOAMBIENTAL

Como se ha mencionado, Massanassa se encuentra en una fisiografía completamente plana. Tal y como puede observarse en la siguiente imagen obtenida del visor cartográfico ICV de la Generalitat Valenciana, el casco urbano es plano, así como el entorno y los recorridos hacia los municipios vecinos de Alfara y Catarroja, lo cual es un factor muy favorable para el uso de medios de transporte no motorizados en los desplazamientos cortos.

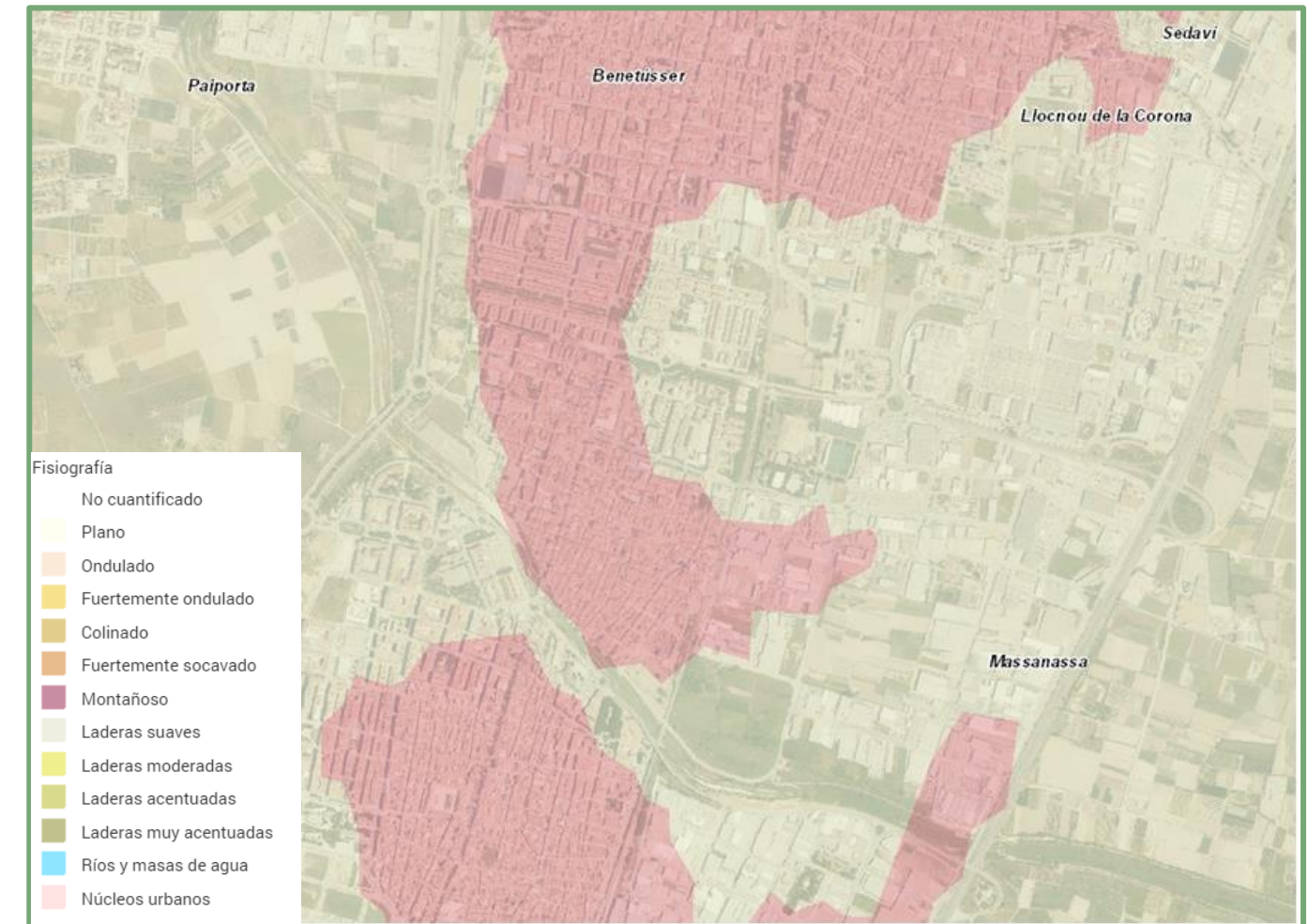


Ilustración 4. Fisiografía en casco urbano de Massanassa

Fuente: Visor cartográfico ICV (consulta septiembre 2022)

Todo el casco urbano presenta **pendientes** inferiores a 15°, exceptuando algunos tramos de la Rambla del Poyo (o de Chiva, o de Torrent), el cual es un curso de agua estacional que vierte sus aguas a la Albufera de Valencia.



Ilustración 5. Pendientes del terreno en casco urbano de Massanassa

Fuente: Visor cartográfico ICV (consulta septiembre 2022)

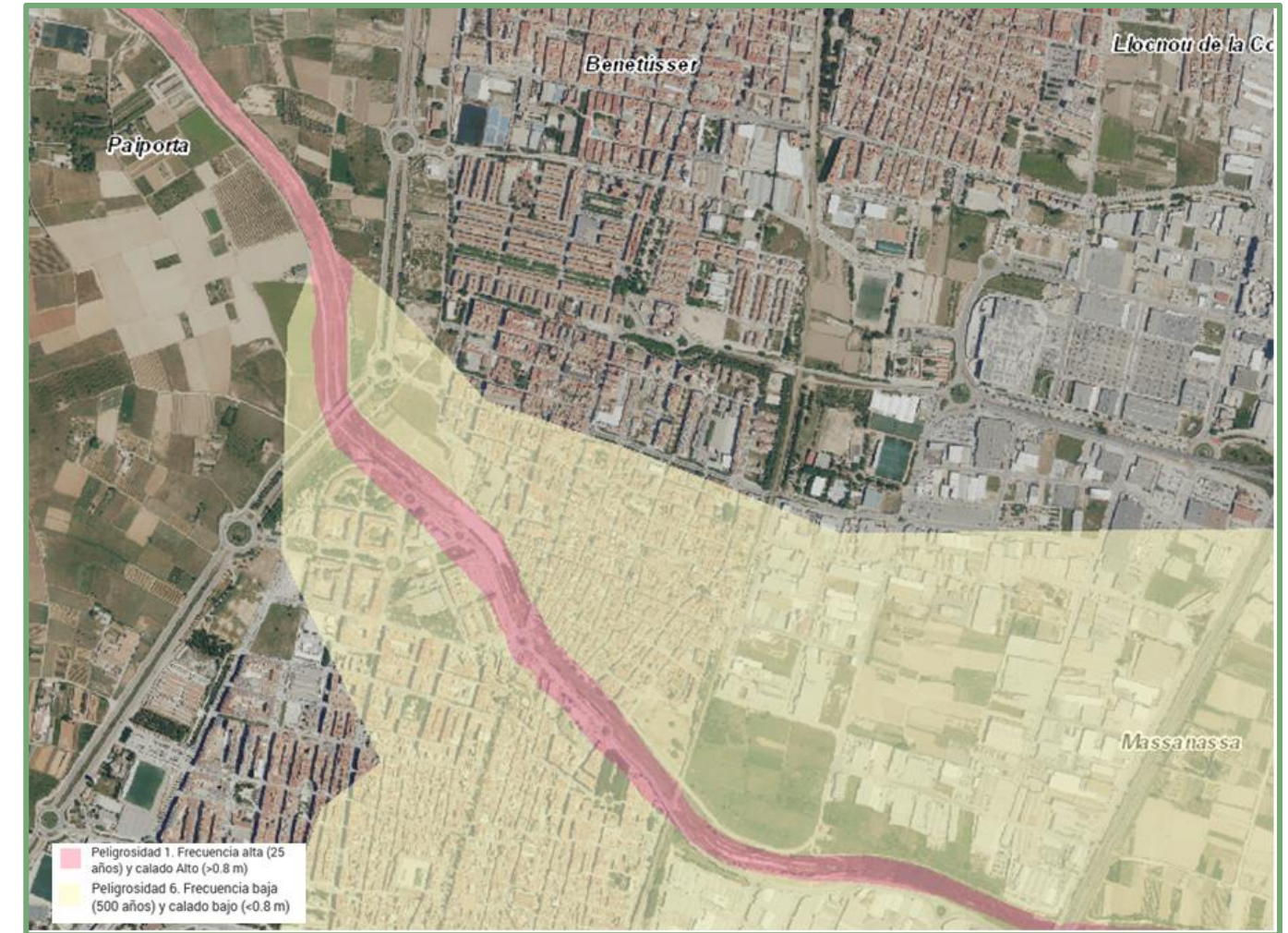


Ilustración 6. Peligrosidad de inundación (PATRICOVA)

Fuente: Visor cartográfico ICV (consulta septiembre 2022)

Respecto a la hidrología superficial y riesgos naturales asociados, destacar en el término municipal de Massanassa la mencionada Rambla del Poyo (o de Chiva, o de Torrent), el cual en la zona correspondiente al cauce lleva asociado a una **peligrosidad de inundación de Nivel 1 según PATRICOVA** (frecuencia de 25 años y calado mayor a 0,8 m) y alrededor del mismo, **la peligrosidad de inundación pasa a ser de Nivel 6** (frecuencia baja de 500 años y calado menor a 0,8 m) en un área que cubre prácticamente la mitad sur del casco urbano de Massanassa y la mayor parte del polígono industrial, dicha área es la que se muestra en color amarillo en la ilustración siguiente.

Además, la Rambla del Poyo (o de Chiva, o de Torrent) lleva asociado terrenos forestales PATFOR catalogados como tal a partir del cruce con la V-31 en la mitad este del término municipal, tal y como se observa en la ilustración siguiente.



Ilustración 7. Terrenos forestales PATFOR

Fuente: Visor cartográfico ICV (consulta septiembre 2022)

Destacar como **principal elemento ambiental, paisajístico y cultural**, el **Parque Natural de La Albufera**, Espacio de la Red Natura 2000 (LIC y ZEPA) que ocupa la mitad este del término municipal de Massanassa y si bien está separada físicamente por la autovía V-31 del casco urbano y el acceso en modos no motorizados desde el mismo debe atravesar el polígono industrial, es un entorno al cual se deben garantizar itinerarios adecuados y lo más atractivos posible.



Ilustración 8. Red Natura 2000 en Massanassa

Fuente: Visor cartográfico ICV (consulta julio 2022)

El Parque Natural de la Albufera está regulado bajo dos instrumentos de planificación territorial como son el Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) y el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG), cuyos límites coinciden con la autovía V-31 (ver imagen adjunta) y por tanto no será de aplicación puesto que las actuaciones propuestas se centran en el casco urbano del municipio.



El Parque Natural de La Albufera, también lleva asociada la presencia de **Hábitats de Interés Comunitario** abarcando un área menor que lo que ocupa el espacio protegido correspondiente al extremo este del término municipal de Massanassa, que si bien no se proponen actuaciones en dicha zona puesto que se centran en el casco urbano del municipio se deberá garantizar su preservación.

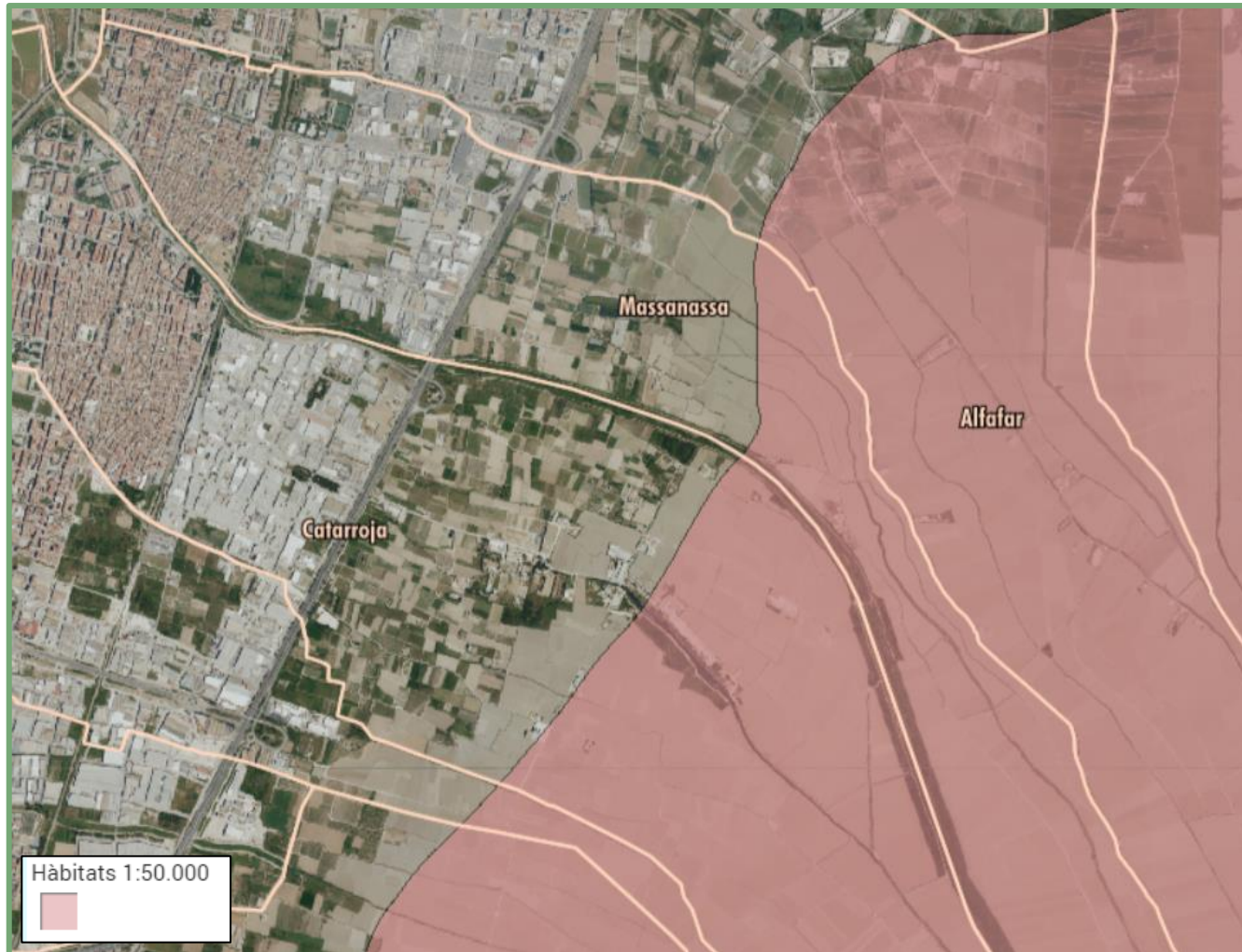


Ilustración 9. Hábitats de Interés Comunitario en Massanassa

Fuente: Visor cartográfico ICV (consulta julio 2022)

Como **instrumento de planificación territorial** a destacar en el término municipal está el **Plan de Acción Territorial de la Huerta de València**, puesto que la totalidad del término municipal de Massanassa se encuentra dentro de su ámbito estricto de aplicación, estando asociado al Parque Natural de la Albufera terrenos de protección de huerta por el propio valor natural del espacio y junto al caso urbano en el extremo oeste del municipio un área calificada en el plan como "zonas rurales comunes" que en caso de plantear propuestas próximas a dicha zona se deberá estudiar la compatibilidad con la misma.



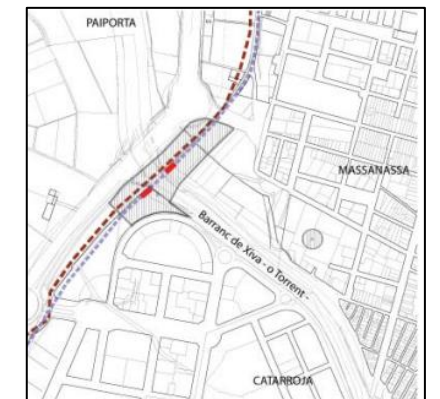
Ilustración 10. Plan de Acción Territorial de la Huerta de València en Massanassa

Fuente: Visor cartográfico ICV (consulta julio 2022)

En referencia a **recursos paisajísticos**, además de los propios terrenos de huerta ya mencionados tras consulta al visor cartográfico del ICV, no se han encontrado más recursos en el término municipal

En referencia a los **elementos patrimoniales** existentes en el término municipal, el PGOU de Massanassa no dispone de Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos, si bien se ha consultado los asociados a los terrenos de huerta en el catálogo de protecciones del PAT de la Huerta de València, encontrándose en el término municipal de Massanassa los siguientes elementos patrimoniales:

- EPH 18.02 Cano de Catarroja (Aq. Favara) BRL-TAG: Elemento Patrimonial Hidráulico catalogado como Bien de Relevancia Local (BRL) situado en el límite entre Massanassa y Catarroja, junto al barranco de Catarroja (rambla el Poyo o barranco de Xiva o de Torrent).



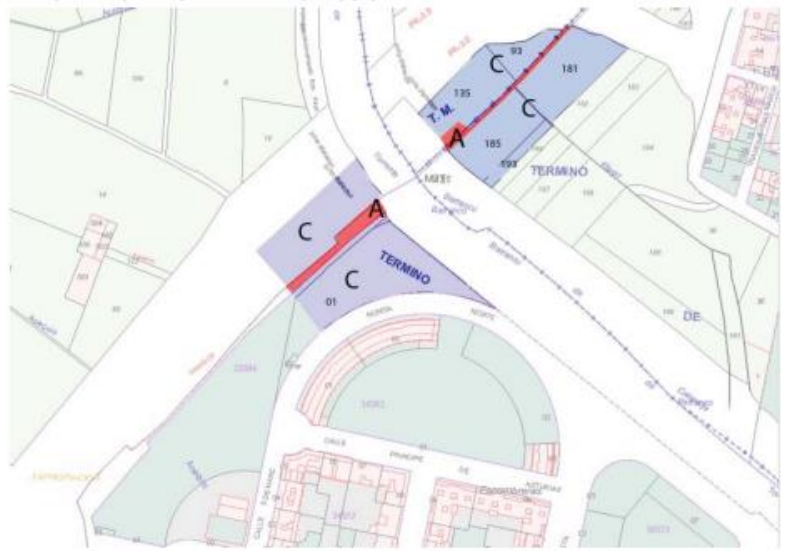
Se trata de un gran sifón o conducción subterránea que permite a la acequia de Favara cruzar el cauce del barranco de Catarroja, entre los términos de Massanassa y dicha población. Sin duda es una de las construcciones menos usuales y más peculiares de la arquitectura hidráulica de la Huerta de Valencia pues tan sólo existen otros dos sifones similares, uno de la acequia de Montcada, en Alfara del Patriarca, y otro en la de Rascanya, en Tavernes Blanques.



Seguidamente se incluye ficha de protección de dicho elemento patrimonial:

NORMAS DE INTERVENCIÓN - PROTECCIÓN DE ELEMENTOS DE PRIMER NIVEL BIC BRL

1. ÁMBITO DE INCIDENCIA DE LA PROTECCIÓN :



A.- BIEN A PROTEGER (CANÓ DE CATARROJA)

C.- ÁREA DE RESTAURACIÓN PAISAJÍSTICA
 Área de intervención donde debe desarrollarse un proyecto de restauración del Cano unido a una intervención paisajística que valore el bien, restituya el paisaje arrasado o deteriorado en su caso y ajuste los parámetros formales para la adecuada percepción del bien a proteger.
 En este caso existe la acequia en la ladera izquierda del Barranco de Chiva en un tramo relativamente importante, capaz para entender el concepto del bien en el sistema hidráulico de la red de la Huerta, por ello es posible la restauración del bien a ambos lados del Barranco

NIVEL DE PROTECCIÓN
 Protección Arqueológica. Intervención paisajística que permita recuperar el bien, sus restos, trazas, etc.
 Recuperación de las trazas de la Acequia Histórica de Favara y del Camí Vell de Picassent
 En las áreas de protección paisajística no debe construirse volumen alguno, estable o perecedero, que distorsione el valor del elemento a proteger. En este caso la intervención es posible y quedaría dentro de una zona de parque en zona urbana del Término de Catarroja y SNU en el Término de Paiporta

REFERENCIAS DOCUMENTALES:
 El patrimoni hidràulic de les sèquies del Tribunal de les Aigües de València. Gunot, Selma y Llori. València 2013
 Catálogo e inventario de los elementos del patrimonio hidráulico. www/chj.es
 Revisión del PGOU de Picanya. Estudios de Paisaje.

OBSERVACIONES:
ÁREA DE VIGILANCIA ARQUEOLÓGICA

- EPE 21.02 Chimenea Forsán (BRL): Elemento de patrimonio etnológico catalogado como Bien de Relevancia Local (BRL). Del conjunto de edificios queda únicamente en la actualidad la chimenea, que formó parte de una fábrica de ladrillos, cuyo origen se sitúa en la tercera década del siglo XX.



Se ubica en la zona norte del casco urbano, tomando de eje la Avenida Blasco Ibañez, antigua carretera a Madrid, donde se desarrollará en esta época el hábitat de población obrera.

Seguidamente se incluye ficha de protección de dicho elemento patrimonial:

1. ÁMBITO DE INCIDENCIA DE LA PROTECCIÓN : GRADO DE PROTECCIÓN HUERTA EVA H1 H2 H3

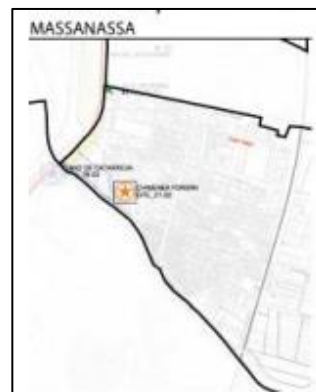


A.- BIEN A PROTEGER

B'- ÁREA DE PROTECCIÓN
 En área urbana se establece un radio de protección de 20 metros alrededor del bien. Este ámbito, debe tener un tratamiento que proteja cada una de las chimeneas y permita su comprensión y percepción visual, conservando a ser posible los restos arqueológicos existentes.

ÁREA DE VIGILANCIA ARQUEOLÓGICA

- IP 04 Camí Vell de Picassent: Itinerario Patrimonial existente por el margen oeste del término municipal. El Camí Vell de Picassent es uno de los principales caminos que unían la ciudad con las huertas del sur. En la actualidad es reconocible su trazado y ofrece muchas posibilidades estructurantes a partir de la Ronda Sur, entre el Cementerio General y el Parque de la Rambleta. Seguidamente se incluye ficha de protección de dicho elemento patrimonial:



ÁMBITO DE INCIDENCIA DE LA PROTECCIÓN

A.- BIEN A PROTEGER

Trazado del Camí Vell de Picassent

B.- ÁREA DE PROTECCIÓN

Totalidad de la superficie de las parcelas que limitan directamente con el trazado del camino y que puedan afectar al mismo, tanto visual como físicamente, con cualquier intervención que se realice sobre ellas.

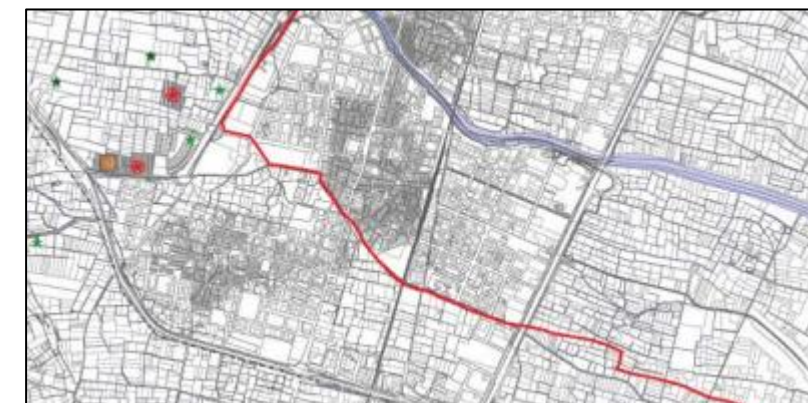
En las zonas rurales el entorno se mantendrá con parcelas de riego por inundación o selectivo, conservando las acequias, con su trazado y cajeadado, parcelación, accesos a los campos, sendas y caminos con su trazado, anchura y características. Sistemas de cultivo en invernadero siempre que sean de altura inferior a 60 cm. En caso distinto deberá desarrollarse un proyecto técnico que incluya un estudio pormenorizado del impacto ambiental, con las correcciones paisajísticas y volumétricas necesarias en el entorno, firmado por arquitecto o paisajista.

En las zonas urbanas del sur del trazado serán necesarias intervenciones paisajísticas puntuales para garantizar la continuidad del itinerario hasta llegar al andén existente en la última parte.

- BRL AH 06 Acequia de Favara: Acequia histórica catalogada como Bien de Relevancia Local (BRL), la cual cruza el Camí Vell de Picassent y continua por la huerta hasta llegar a la Albufera.



Seguidamente se muestra el trazado de la acequia en el término municipal de Massanassa y la ficha de protección de la misma.



— A- BIEN A PROTEGER — B- ÁREA DE PROTECCIÓN PAISAJÍSTICA

2. PROTECCION DE ELEMENTO PATRIMONIAL

ÁMBITO DE INCIDENCIA DE LA PROTECCIÓN

En el caso de las acequias se proponen como BRL únicamente los tramos de la acequia madre indicada en cada caso más los brazos principales expresamente indicados con sus nombres en las fichas correspondientes.

La afección en suelo no urbano, ni urbanizable, salvo los casos particulares y de cierta singularidad, lo forman las parcelas que se encuentran en los 10 metros entorno a la acequia, salvo en los ámbitos relativos a los entornos de Lenguas, Partidores y Molinos reseñados como BRL, en los cuales el ámbito de protección se amplía a lo indicado en la ficha del bien correspondiente. La protección general de la acequia, dada su naturaleza, es la ambiental, excepto en las inmediaciones reseñadas anteriormente de Lenguas, Molinos y Partidores antes citados, donde se entiende su trazado y cajero con protección integral.

La autorización para cualquier intervención en estas acequias o brazos corresponderá al Ayuntamiento.

NIVEL DE PROTECCIÓN

En distintos colores se indica el nivel de protección de las acequias y sus brazos principales, siendo de aplicación en cada caso lo indicado en el articulado sobre acequias en las Normas de este Catálogo

En zonas rurales las parcelas colindantes conservarán el uso agrario con campos de huerta o arbolado sobre parcelas de riego por inundación o selectivo, valorando en el paisaje: trazado y carácter de la propia acequia madre, acequias finales que llevan a los campos, parcelación tradicional, caminos y sendas con su trazado, anchura y características. Se permiten sistemas de cultivo en invernadero siempre que sean de altura inferior a 60 cm.

PARTES INTEGRANTES A CONSERVAR

Trazado de la acequia y sus brazos principales. Toponimia tanto de la acequia madre como de los brazos y derivaciones. Artefactos e instalaciones hidráulicas y arquitectónicas propias del sistema tradicional de riego. Paisaje circundante potenciando los recursos paisajísticos propios de la huerta: sistema de riego, parcelas, caminos, cultivos, etc.

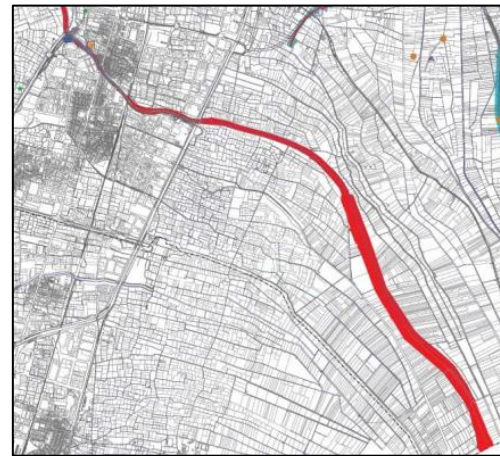
2.b) PROCEDIMIENTO DE INTERVENCIÓN E INTERVENCIONES PERMITIDAS

Podrán realizarse actuaciones de mantenimiento, conservación, limpieza, desbroce, y dragado de la acequia, incluso aquellas que supongan reposición de elementos o acabados, siempre que estos se realicen con materiales similares a los existentes en la acequia. Así como, actuaciones de mejora de las condiciones hidráulicas, incluso la incorporación de obras o instalaciones de regulación, compuertas, con materiales similares a los existentes. Podrán realizarse obras puntuales de paso a campos, y cubrición para paso de caminos, e incluso nuevas derivaciones a los campos.

En los tramos con PA que discurren por suelo no urbanizable, en la banda de 10 mts de entorno, solo se restringirán aquellas actuaciones que tengan incidencia paisajística. Con autorización municipal se admitirán expresamente obras de infraestructura en el trazado protegido y en particular, ampliación de caminos existentes por razones de seguridad y salubridad.

En los tramos con PA incluidos en futuros suelos urbanizables, la concreción del tratamiento de la acequia se diferirá al correspondiente planeamiento pormenorizado, en el marco de los criterios patrimoniales que se incluyen en las fichas de los sectores y el preceptivo Estudio de Integración paisajística.

- AH 11 Barranco de Xiva o de Torrent: La rambla del Poyo (también llamado barranco de Chiva o barranco de Torrente) es un río-rambla que tiene una extensión de 462 kilómetros cuadrados. Tiene un valor etnológico-hidráulico y su nivel de protección es de primer orden. Seguidamente se muestra el trazado del barranco en el término municipal de Massanassa y la ficha de protección del mismo.



2. PROTECCION DE ELEMENTO PATRIMONIAL

A.- BIEN A PROTEGER: BARRANC DE XIVA (Protección Ambiental)

NIVEL DE PROTECCIÓN

Protección Ambiental, conservando el trazado del barranco y la toponimia del mismo, combinando la protección integral del cauce en los puntos singulares: Puentes de Torrent-Alacuas, y áreas de paisajes diversos: secanos, huertas y áreas pantanosas en la Albufera.

Las zonas rurales colindantes conservarán el uso agrario -campos de huerta o arbolado- con parcelas de riego por inundación o selectivo, parcelación, accesos a los campos, sendas y caminos con su trazado, anchura y características. Sistemas de cultivo en invernadero siempre que sean de altura inferior a 60 cm. las zonas urbanas se ajustarán a lo dispuesto en las normativas municipales. Las zonas de pesca de la desembocadura podrán tener el tipo tradicional de barracas ligeras de pesca en parte palafíticas.

2.a) PARTES INTEGRANTES

Trazado del barranco conservando en sus posibles configuraciones o secciones los elementos hidráulicos, arquitectónicos y etnológicos existentes en sus bordes. Valorando particularmente los tipos de paisajes por los cuales circulan.

2.b) PROCEDIMIENTO DE INTERVENCIÓN E INTERVENCIONES PERMITIDAS

Quedan autorizadas labores de limpieza y obras de conservación y mantenimiento del barranco y sus márgenes o de los elementos patrimoniales reseñados en su entorno y señalados en los planos, atendiendo a las recomendaciones señaladas en ellos.

Cualquier intervención en el Barranco que se ajuste a las determinaciones establecidas en el catálogo será el propio organismo competente quien conceda o deniegue la autorización, notificando posteriormente su resolución a la Conselleria de Cultura.

Para intervenciones que impliquen variación de trazado, o cualquier otra condición, deberá redactarse ante el organismo competente un proyecto técnico que garantice el correcto funcionamiento del Barranco y de los elementos vinculados a ella, si existiesen, además de conservar una correcta lectura histórica del trazado y garantizar el valor paisajístico de su entorno.

Las intervenciones deben centrarse en conservar el valor funcional del cauce como desagüe natural, procurando defensas y paseos de borde que permitan el disfrute paisajístico del barranco y conservando la flora tradicional de la zona de gran riqueza.

Destacar la existencia de tres **vías pecuarias** que discurren por Massanassa, en primer lugar, un pequeño tramo de la Vereda del Cementerio de Valencia atraviesa la zona oeste del municipio, la Colada-Azagador del Realengo cruza el casco urbano, el polígono industrial y parte del parque natural, y por último el Cordel del Camino Viejo de Ruzafa pasa por el polígono industrial para continuar por Catarroja al sur y Alfafar al norte.



Ilustración 11. Vías pecuarias en Massanassa

Fuente: Visor cartográfico ICV (consulta julio 2022)

En lo que respecta a la **contaminación acústica**, el término municipal de Massanassa, no dispone de un Plan Acústico Municipal, ni de estudios acústicos en sus planes urbanísticos, si bien si se disponen de Mapas Estratégicos de Ruido (MER) tanto de la carretera CV-400 como de la autovía V-31 (extremos oeste y este respectivamente del término municipal) así como de la antigua N-340, que discurre por en medio del casco urbano, actualmente denominada a su paso por Massanassa "C/Blasco Ibáñez". Además, se ha consultado el mapa acústico de la línea de ferrocarril Xàtiva-València Nord.

Para el caso de la carretera CV-400 si se disponen de Mapas Estratégicos de Ruido (MER), efectuados por la Generalitat Valenciana de los Grandes Ejes Viarios en tercera fase (año 2017), donde se constata una clara afección acústica asociada a la carretera en el borde oeste del casco urbano afectando a zona residencial y a centros docentes, tal y como se detalla en estudio acústico efectuado.

En lo que respecta a la autovía V-31 también se disponen de Mapas Estratégicos de Ruido (MER), efectuados por el Ministerio de la Red de Carreteras del Estado en segunda fase (año 2013), donde se constata una clara afección acústica asociada a la autovía en el oeste del término municipal, afectando a terrenos industriales y al borde este del casco urbano con uso residencial principalmente y en este caso afectando un centro docente.

La antiguamente denominada N-340 que en la actualidad corresponde a la C/ Blasco Ibañez, también se dispone de Mapas Estratégicos de Ruido (MER), efectuados por el MITECO, de la Red de Carreteras del Estado en segunda fase (año 2013), siendo la que más afecta acústicamente al casco urbano, puesto que es la vía de comunicación entre poblaciones y discurre por el centro del mismo afectando principalmente a zonas residenciales contiguas a dicha infraestructura.

Finalmente, en referencia a la línea del ferrocarril Xàtiva-València Nord dispone de Mapas Estratégicos de Ruido (MER), efectuados por ADIF de los Grandes Ejes Ferroviarios en tercera fase (año 2020), estando afectado acústicamente además de la zona industrial de la zona oeste, zonas residenciales, dos centros docentes y un centro de salud.

Por tanto, **se adjunta como anexo un Estudio acústico efectuado** donde de las mediciones acústicas realizadas "in situ" se concluye que el nivel de ruido preoperacional asociado al tráfico rodado tanto de las infraestructuras lineales que limitan el municipio, como del tráfico interno del casco urbano por acceso a zonas de trabajo en hora punta, actualmente no cumple con los límites establecidos para uso predominante residencial en periodo diurno. No obstante, debido a que se trata de unas mediciones puntuales en hora punta, condición más desfavorable, no superando los 10 dB(A), no se requiere de un Plan de Mejora de la Calidad Acústica, tal y como se define en el artículo 53.2 de la Ley 7/2002.

Una vez ejecutado el PMUS, en periodo diurno (periodo estudiado por ser el más desfavorable por estar asociado el ruido al tráfico rodado), se ha estimado que una vez desarrollado el mismo se alcanzará una reducción de las intensidades medias de tráfico (IMD) del 8%, la cual va directamente relacionada con una reducción en los niveles sonoros de recepción externos asociados al tráfico rodado, contribuyendo positivamente al mismo, mejorando los niveles acústicos existentes.

Finalmente, remarcar, tras el diagnóstico medioambiental efectuado, se concluye que los espacios y recorridos de actuación más relevantes en el municipio y, que se consideran adecuados, por tanto, para su incorporación a la Infraestructura Verde municipal, son:

- Toda la parte Este que constituye **el espacio Red Natura 2000 del Parque Natural de La Albufera**, así como todos los Hábitats de Interés Comunitario presentes en el mismo y toda la matriz agrícola regulada por el PAT de la Huerta de Valencia con gran valor natural en la zona de dicho espacio protegido.
- El **barranco de Xiva o de Torrent** como cauce más importante, bordeando el extremo sur del casco urbano y posible corredor ecológico a potenciar en el municipio.
- Como **elementos patrimoniales**, se destacan los catalogados por el PAT de la Huerta de València en Massanassa (Cano de Catarroja, Chimenea Forsán, Camí Vell de Picassent, Acequia de Favara y Barranco de Xiva o de Torrent).
- Las **vías pecuarias** de la Vereda del Cementerio de Valencia que atraviesa la zona oeste del municipio, la Colada-Azagador del Realengo que cruza el casco urbano, el polígono industrial y parte del parque natural, y por último el Cordel del Camino Viejo de Ruzafa.

Cabe remarcar que dicha propuesta no exime de la inclusión de otros espacios y/o recorridos que por sus valores o su funcionalidad como elementos de conexión e integración de espacios urbanos se consideren adecuados en estudios posteriores en el municipio.

6.2. DIAGNÓSTICO TERRITORIAL Y DE MOVILIDAD

Diagnóstico territorial

El término municipal de Massanassa, tal y como se ha comentado al inicio del apartado 6, se encuentra regulado mediante el PGOU el cual fue aprobado en 1990.

Tal y como queda remarcado en el PGOU de Massanassa, el término municipal tiene como elementos estructurantes que configuran todo su territorio:

- La carretera CV-4125.
- La Rambla del Poyo.
- La CV-400.
- La autovía V-31.

En las siguientes imágenes obtenidas del comparador del ICV, se observa que el núcleo poblacional de Massanassa en el año 1956 ha variado sustancialmente en comparación con el año 2000, aumentando su superficie en la zona noroeste del municipio, aumentando de tamaño el casco urbano. Comparando la imagen del visor del año 2021 con la del año 2000 se observa una clara diferencia en la parte noreste del municipio en la que se ha desarrollado el polígono industrial, además se puede apreciar también la consolidación del área urbanizada de viviendas alrededor del IES, y la construcción del centro educativo.



Diagnóstico movilidad

Tal y como se desprende del diagnóstico efectuado para el presente PMUS de Buñol y reflejado a su vez en el borrador del plan que acompaña al presente documento, en términos de movilidad, se refleja a continuación el estado actual de las infraestructuras viarias y modos de transporte en el municipio.

Como se observa, las principales vías de acceso al municipio de Massanassa son la carretera estatal V-31, la carretera autonómica CV-400 y la vía férrea. La primera de ellas conecta la ciudad de Valencia y la V-30 con la autovía A-7 y la Autopista AP-7 en el municipio de Silla. Por otra parte, la carretera autonómica CV-400 une Valencia con Albal, pasando por los municipios de Paiporta y Catarroja. Finalmente, la línea de tren de Cercanías conecta Valencia con los municipios del sur de la provincia.

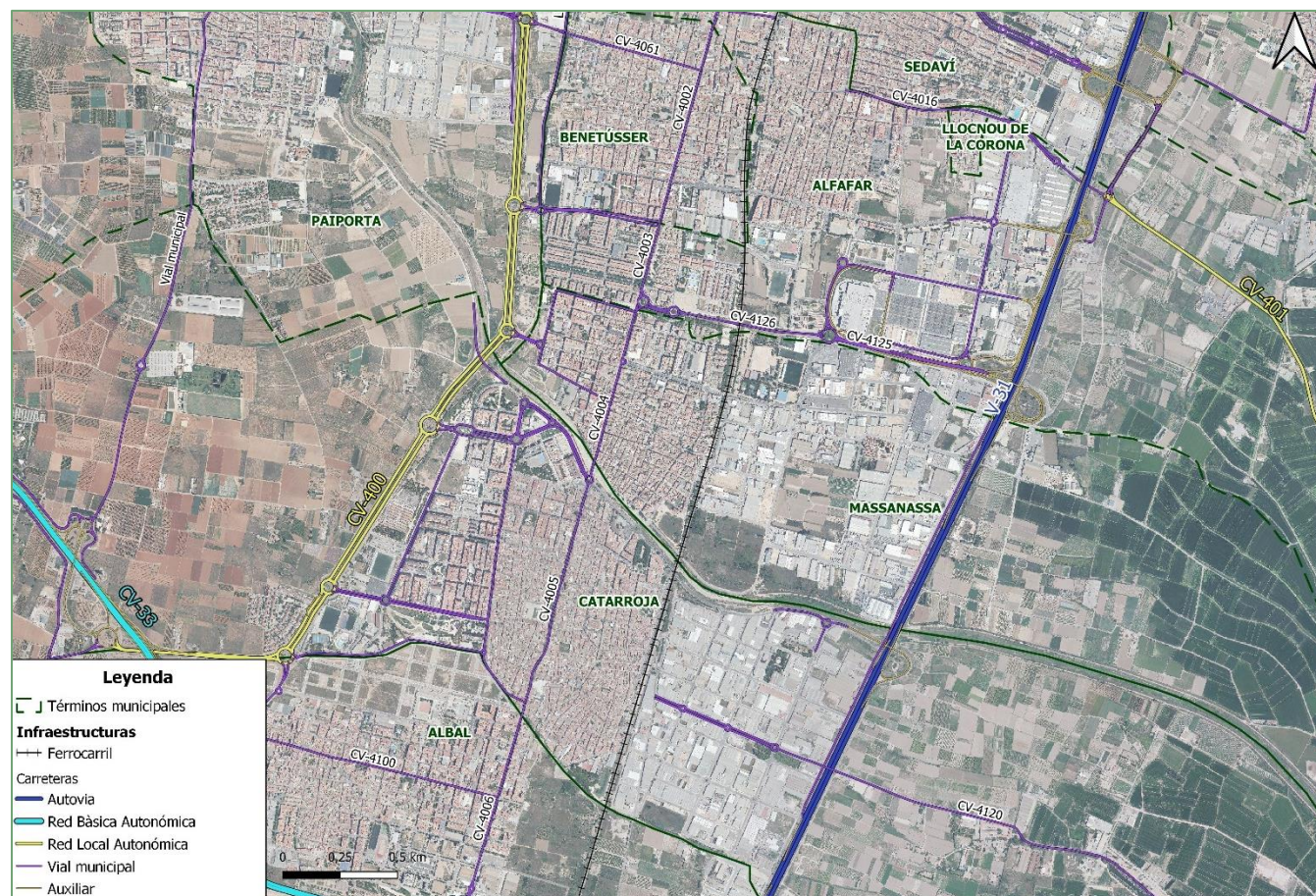


Ilustración 12. Accesos al término municipal

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Sistema de Información sobre Ocupación del Suelo de España (SIOSE).

Infraestructura peatonal

En cuanto a la red de aceras y zonas peatonales se observa que las calles con aceras y calzadas representan una longitud de 15,53 km (88 %), las calles plataforma única 1,91 km (11 %) y las calles peatonales, 0,25 km (1 %).

Asimismo, con el objetivo de identificar aquellos itinerarios que son prioritarios a mejorar, se han clasificado las aceras conforme a si tienen una anchura mayor o inferior a 1,20 m, teniendo que las aceras menores a 1,20 m, son 14,98 km (61 %) y las aceras mayores a 1,20 m representan un total de 9,68 km (39 %).



Ilustración 13. Clasificación de aceras

Fuente: Elaboración propia

Infraestructura ciclista

En cuanto a infraestructura ciclista el municipio de Massanassa posee carriles bici que enlazan con otros municipios, principalmente en un recorrido paralelo a la CV-400, así como la red programada en la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats (XINM), de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

Dentro del casco urbano únicamente se tiene un carril bici al noreste del casco urbano, poco utilizado por no estar cerca de centros de atracción. Respecto a aparcabicies se cuenta con 5: Biblioteca pública municipal, el Ayuntamiento, parque infantil Font Cabilda, estación de tren y frente al Colegio San José y San Andrés.



Ilustración 14. Infraestructura ciclista

Fuente: Elaboración propia

Infraestructura para el transporte público

En referencia al transporte público, los medios que dan servicio en Massanassa cuenta con varias líneas de autobús interurbano, del servicio denominado con la clave CV-108 y con el nombre València Metropolitana Sud, las líneas que cruzan el casco urbano a través de la calle Blasco Ibáñez son: L1, L3, L4, L5, y la línea nocturna L5N.

Las líneas que dan servicio a Massanassa tienen las siguientes conexiones principales:

- L1 enlaza con Picassent al sur y con el Saler al este
- L3 con Valencia y Paiporta al norte y con Albal al sur
- L4 con Valencia al norte y con Picassent al sur
- L5 y L5N con Valencia al norte y con Silla al sur

De ellas la principal, por número de expediciones diarias es la L3, que se divide en dos servicios, la L3A Valencia – Albal y la L3B Transversal Paiporta – Albal.

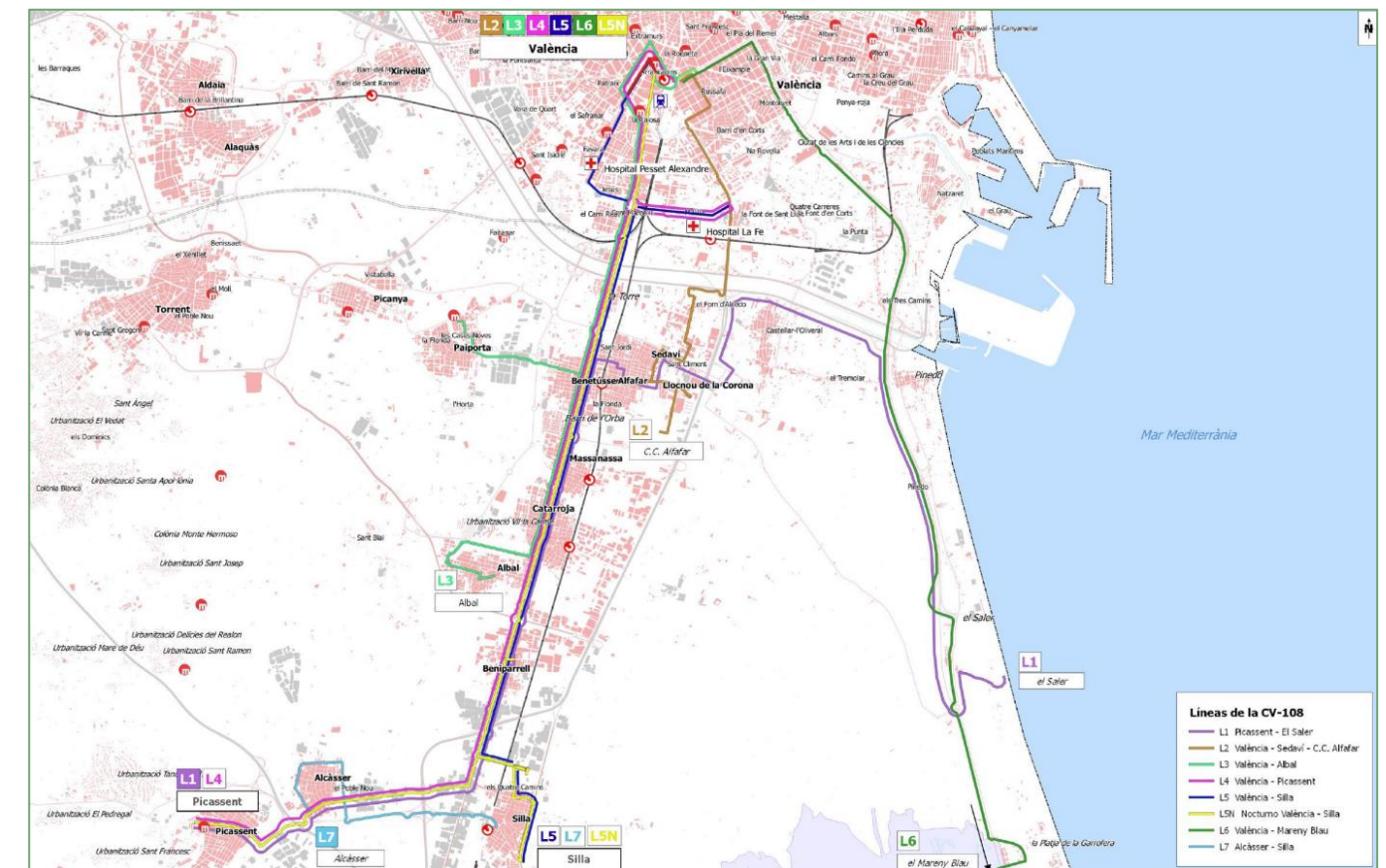


Ilustración 15. Líneas de la concesión CV-108

Fuente: Proyectos de servicio público de transportes, Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad

Adicionalmente, por el municipio de Massanassa discurren las líneas C1 y C2 de la red de Cercanías de Valencia, las cuales discurren de la estación València Nord hacia Gandía y Moixent respectivamente.

El tiempo desde la estación de Massanassa hasta la estación València Nord es de 15 minutos aproximadamente, y al discurrir dos líneas, la frecuencia es en promedio menor a 15 minutos igualmente.

Respecto a la estación cabe mencionar que esta se encuentra adaptada para PMR y cuenta con ascensores a ambos lados de la vía, así como con aparcamiento para bicicletas en su interior. Asimismo, los cruces peatonales más próximos también están adaptados a PMR, aunque se considera que se podrían señalar algunos cruces adicionales en la calle de la estación y la Pl. Regne de Valencia.

Infraestructura para el transporte privado

En lo que respecta a la movilidad por medio del vehículo privado, las vías se han jerarquizado en tres categorías: Vías de comunicación primarias, vías de comunicación distribuidoras o secundarias y vías de comunicación locales (en verde en el mapa 21)

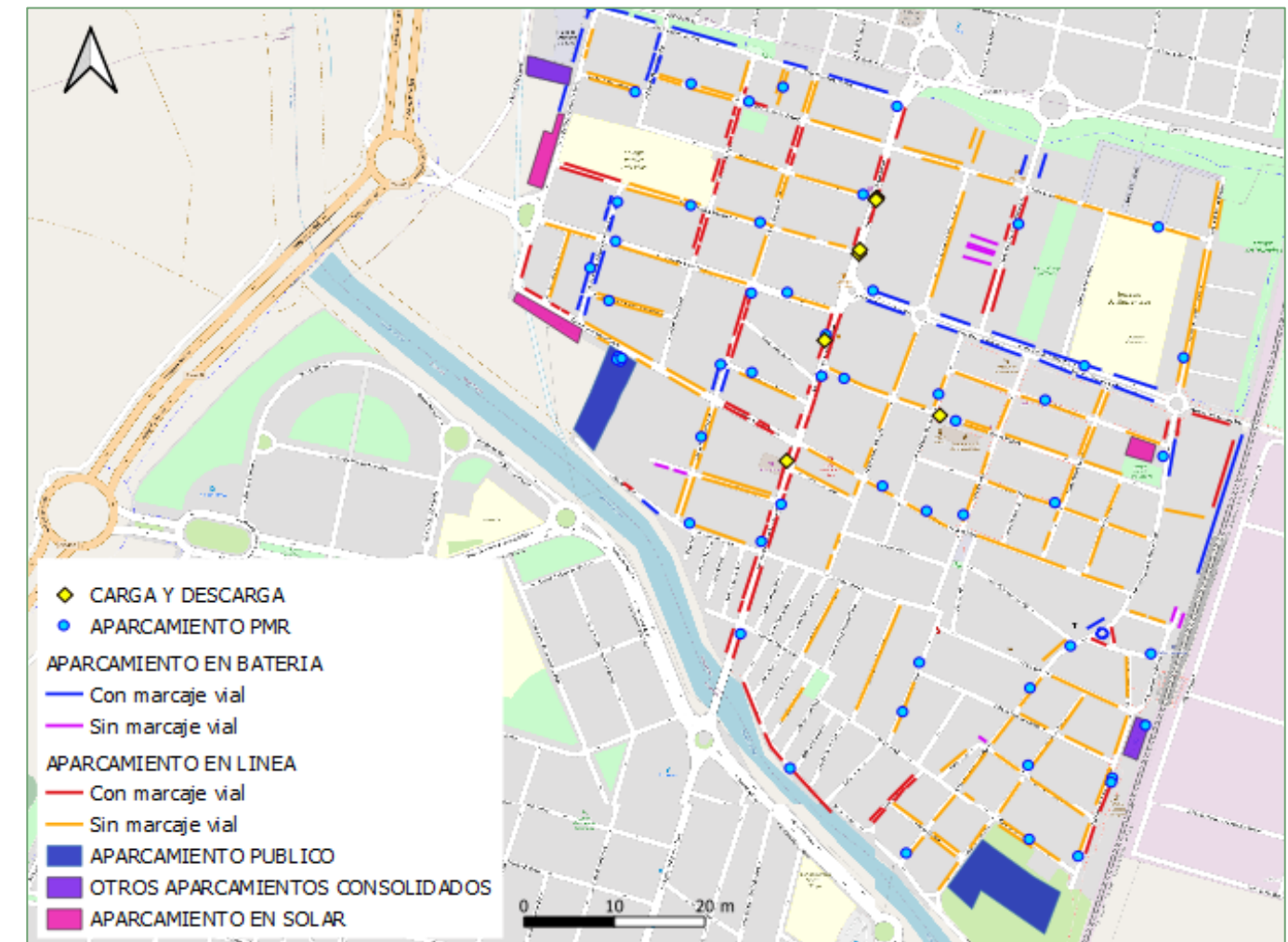


Il·lustración 16. Jerarquización viaria

Fuente: Elaboración propia

Para el PMUS se ha realizado un inventario y diagnóstico del estado de las señales verticales en los itinerarios principales, pues si bien se considera que en lo general es adecuada, suficiente y no se encuentran deficiencias que puedan afectar la seguridad vial, se ha detectado que las características de calidad de las señales verticales no son óptimas. Por lo que en algunos casos, como se muestran a continuación, se ven deterioradas rápidamente por acciones meteorológicas, haciéndolas menos visibles y deformables, lo que ocasiona que su reemplazo deba hacerse de forma más frecuente.

Asimismo, se ha realizado una clasificación del aparcamiento, teniendo un total de 53 plazas para PMR repartidas en el casco urbano, y un total de 7 plazas de Carga/Descarga, próximas a las zonas de servicios, supermercados, etc. Mientras que, en el resto del viario, se ha categorizado también aquellas plazas en las que se permite el aparcamiento aunque estas no estén señalizadas con marcaje vial, ya sea en batería o en línea en calzada o espacios como descampados.



Il·lustración 17. Distribución de plazas aparcamientos por tipología

Fuente: Elaboración propia

7. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

La tendencia previsible del estado del medioambiente y dinámicas del territorio en ausencia de una planificación de la movilidad sostenible en el término municipal de Massanassa, es a un aumento de los efectos negativos mencionados en el apartado anterior (insuficiencia de aceras con un ancho superior de 1,5 m y de zonas peatonales, falta de conectividad entre elementos atractores, contaminación acústica y atmosférica...), agravado por los efectos del cambio climático.

En el término municipal de Massanassa existe claramente un predominio del vehículo privado motorizado en detrimento de la movilidad ciclo-peatonal por la composición del viario urbano, así como por las costumbres locales. Un escaso 12% del mismo está destinado a calles peatonales o de plataforma invertida.

El término municipal de Massanassa dispone de un gran recurso ambiental, paisajístico y cultural como es el Parque Natural de La Albufera (lleva asociada Hábitats de Interés Comunitario...), que ocupa la mitad este del término municipal, junto con toda la matriz agrícola existente y coincidente con dicho espacio que está regulado por el PAT de la Huerta de València y corredores ecológicos como el barranco de Catarroja (lleva asociado terrenos forestales PATFOR) requieren de su puesta en valor, estando actualmente en conflicto con los usos urbanísticos.

El no desarrollar planes de carácter supramunicipal ni planes de carácter municipal (PMUS de Massanassa) que establezcan directrices para la ocupación del territorio y la movilidad sostenible en el mismo solo puede conllevar a efectos negativos sobre el territorio.

El mantenimiento de las dinámicas actuales, desde el punto de vista de la ocupación del territorio, tendrá consecuencias importantes, sobre todo a nivel supramunicipal, produciendo un gran consumo de suelo, uso masivo del vehículo privado, incrementos de emisiones acústicas y atmosféricas...

La movilidad sostenible va unida a la ocupación del territorio, si éste no se efectúa de una manera ordenada y planificada, plantear una movilidad no motorizada en áreas dispersas urbanizadas aumentaría los tiempos de recorrido y se mantendría el uso de vehículo privado frente a medios de transporte más sostenibles.

Es por ello, que el PMUS de Massanassa debe promover las conexiones del entorno urbano con la Infraestructura Verde, en coordinación con el Plan General del municipio, manteniendo los valores agrícolas, forestales e hidrológicos presentes en el municipio, así como los elementos culturales protegidos asociados a los mismos, que permita mantener la identidad del municipio y la continuidad de los espacios abiertos.

En este sentido, las propuestas efectuadas en el PMUS no incidirán negativamente en el paisaje urbano, sino todo lo contrario, son propuestas que mejorarán el mismo y potenciarán la movilidad sostenible y el acceso a paisajes de gran valor como es el Espacio de Red Natura 2000 de la Albufera de Valencia.

8. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES

En este apartado se analizan las posibles repercusiones importantes que pueda tener el PMUS de Massanassa en relación con otros planes tanto territoriales supramunicipales como sectoriales de diferente temática vigentes o en proceso de aprobación.

Plan General de Ordenación Urbana (PGOU)

El Plan General de Ordenación Urbana vigente (aprobado definitivamente el 18 de diciembre de 1990) constituye la clasificación del suelo de todo el término municipal.

Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del riesgo de inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA)

El término municipal de Massanassa coincide con la Rambla del Poyo existiendo Peligrosidad de Inundación Nivel 1 y Nivel 6 asociado a la presencia del barranco de Catarroja, por lo que le es de aplicación el **Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA)**.

Cabe destacar que las **propuestas definidas en el presente PMUS se centran en la zona urbana del municipio** y además, las actuaciones propuestas no implican la ejecución de obras que puedan alterar el drenaje natural de la zona.

Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunitat Valenciana

El Plan de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunidad Valenciana, actualmente pendiente de aprobación, de carácter sectorial, tiene un doble objeto, por una parte, la caracterización, valoración y protección del paisaje a escala regional y por otra la identificación y delimitación de la Infraestructura Verde de la Comunitat Valenciana a esta escala.

Sin embargo, el propio Plan debe establecer criterios para concretar sus determinaciones a otras escalas, supramunicipal y municipal, tanto en lo referente al paisaje como a la Infraestructura Verde, por lo que, en este sentido, queda incluido el término municipal de Massanassa.

Entre los objetivos del Plan, además de considerar la infraestructura verde desde procesos planificadores del territorio (delimitarla), está el establecer estrategias como definir los criterios y directrices para mejora visual de accesos a núcleos urbanos, así como protección de vistas desde los principales recorridos mediante actuaciones como redacción de guías metodológicas al respecto.

En este sentido, aunque el PMUS de Massanassa establece propuestas que deberán materializarse en algunos casos posteriormente en proyectos de construcción, deberá tener en cuenta las directrices fijadas por dicho PAT, sobre todo en aquellos itinerarios peatonales y/o ciclistas con interés ambiental-paisajístico o cultural.

Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV)

El PMUS de Massanassa a nivel municipal se apoya a la hora de formular propuestas de actuación en los principios directores en materia de transportes y movilidad definidos en la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, reforzando el sistema nodal, vinculando la accesibilidad a nuevos usos en el territorio, potenciando los sistemas de transporte no motorizados y fomentando el uso del transporte público, incluyendo la infraestructura verde mediante conexión de espacios de interés a sistemas de transporte no motorizados o transporte público, fomento de sistemas de transporte más eficientes desde el punto de vista del consumo energético, reducción contaminación acústica y atmosférica...

Enmarcados dentro de dicha Estrategia Territorial autonómica quedan, entre otros, los siguientes instrumentos de planificación ya mencionados: PATRICOVA, Plan de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunitat Valenciana (pendiente de aprobación), etc.

Estrategia Valenciana de lucha contra el Cambio Climático (EVCC)

El PMUS de Massanassa a nivel municipal, está íntimamente ligado con la Estrategia Valenciana de lucha contra el Cambio Climático, siendo las propuestas del presente PMUS muy próximas en cuanto a enfoque a las definidas en la Revisión de la estrategia Valenciana ante el cambio climático en materia de movilidad y transportes (2013-2020), que son las siguientes:

- Propuestas en materia de reducción de la movilidad obligada/recurrente.
- Propuestas en materia de mejora del reparto modal.
- Propuestas en materia de vehículos.

El primer nivel engloba líneas de actuación a largo plazo, muy vinculadas con el modelo territorial. El segundo nivel implica la estrategia de potenciación de determinados modos de transporte que emiten

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

menores cantidades de GEI frente a otros que emiten más, mientras que el tercer nivel se centra en las actuaciones sobre la flota de vehículos que dan soporte a las relaciones de movilidad.

Tal y como se detalla en este documento y en el propio PMUS, las líneas de actuación definidas son coherentes en cuanto a enfoque a las dispuestas en la estrategia.

Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS)

La Estrategia Española de Movilidad Sostenible pretende ser un marco estratégico que recoja líneas directrices y un conjunto de medidas en las áreas prioritarias de actuación cuya aplicación permita avanzar hacia la consecución de un modelo de movilidad sostenible. Este marco se tendrá en cuenta en los procesos planificadores que afecten al sector transporte, como es el caso del PMUS de Massanassa a nivel municipal.

Las directrices generales de actuación establecidas en la Estrategia Española de Movilidad Sostenible sobre las que se diseña la nueva orientación del transporte se resumen en el fomento del transporte público y del no motorizado, la intermodalidad y el desarrollo de la movilidad mediante programas de cooperación entre las Administraciones Públicas competentes.

Conforme a lo expuesto, el PMUS de Massanassa a nivel municipal recoge y desarrolla las directrices establecidas en la estrategia, dentro de un ámbito más concreto, integrando la movilidad sostenible en la ordenación del territorio y en la planificación urbanística consiguiendo reequilibrar el actual reparto modal y planificando la movilidad de cara a la consecución de un urbanismo que disminuya las necesidades de desplazamiento, especialmente de los desplazamientos motorizados, y promueva el uso de los modos de transporte más eficientes y sostenibles.

En el PMUS de Massanassa, se da prioridad a los modos de transporte más sostenibles como son: la bicicleta y caminar, incrementando las facilidades para la utilización del transporte público y restringiendo cada vez más el uso del vehículo privado en los núcleos urbanos, sin eliminar el acceso a los residentes o personal destinado a estas zonas más sensibles, siendo los tres pilares básicos sobre los que se debe sustentar un PMUS:

1. Reducir los **costes económicos** del transporte y las externalidades negativas del mismo.
2. Reducir los **costes sociales** del transporte.
3. Reducir los **costes ambientales** de la movilidad actual.

Así las propuestas definidas en el PMUS, van en consonancia a lo dispuesto en la EEMS, no afectando al mismo sino cumpliendo las directrices.

9. MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR Y/O REDUCIR EFECTO NEGATIVO SOBRE EL MEDIO AMBIENTE, TENIENDO EN CUENTA LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO

De acuerdo a los dos apartados anteriores, tomando en consideración el cambio climático, se observa que los efectos previstos son de carácter positivo. Por lo que, no es necesario adoptar medidas para prevenir, reducir o compensar efectos negativos.

Con la implantación del PMUS en Massanassa se implementarán estrategias y actuaciones que permitirán fomentar desplazamientos de manera sostenible, reduciendo el consumo energético y las emisiones contaminantes mediante el uso de modos de transporte no motorizados o medios de transporte públicos, que tienen como objetivo mejorar calidad de vida para los ciudadanos y el entorno natural en el que se encuentran.

Las medidas previstas para conseguir los efectos positivos quedan recogidas en el PMUS en el que se indican los objetivos y propuestas del mismo, además de incluirse un listado de las mismas en el apartado 5 del presente documento.

Además cabe remarcar, que las **propuestas finalmente planteadas** no son fruto únicamente de un análisis técnico del término municipal, sino que **responden a** una consulta ciudadana a través de un **proceso de participación pública** dentro del proceso del PMUS en el que se ha involucrado a los habitantes del municipio y que tras esa participación ciudadana y tras estudio de documentos clave tanto a nivel municipal como a nivel supramunicipal se han definido propuestas viables y que respondan a necesidades reales y demandadas por la población.

En esta línea, a nivel municipal del presente PMUS, la participación pública en políticas de ordenación del territorio y movilidad, es elemento clave para preservar espacios públicos de interés para los habitantes, y permita preservar y disfrutar de espacios de gran valor ambiental, cultural, paisajístico o de espacios claves para la viabilidad de la Infraestructura Verde, situando al ciudadano como eje central de las políticas de ordenación del territorio, tal y como indica la ETCV.

9.1. PROPUESTA DE MOVILIDAD PEATONAL

Las propuestas como: **creación de zonas pacificadas** (propuesta P.1), **ampliación de zonas de prioridad invertida** (propuesta P.2), **creación y mejoramiento de itinerarios peatonales principales y caminos escolares seguros** (propuestas P.4 y P.5), contribuyen a un desplazamiento sostenible frente a otros más contaminantes, incidiendo positivamente en el medio ambiente mejorando la calidad del aire y reduciendo el consumo energético.

Estas medidas además de contribuir a una mejora ambiental, al igual que el resto de propuestas orientadas al fomento de transporte sostenible frente al uso de vehículo privado, pueden contribuir además a la puesta en valor de recursos naturales, paisajísticos y culturales que configuran la infraestructura verde del término municipal, si se acompañan con paneles didácticos con itinerarios culturales, ambientales.....estableciendo recorridos que además de servir para acercar al peatón a servicios básicos, comercios, centros de trabajo..., sirvan como recorridos escénicos de turismo, ocio y deporte en los que se dé a conocer los activos naturales, paisajísticos y culturales que el municipio alberga.

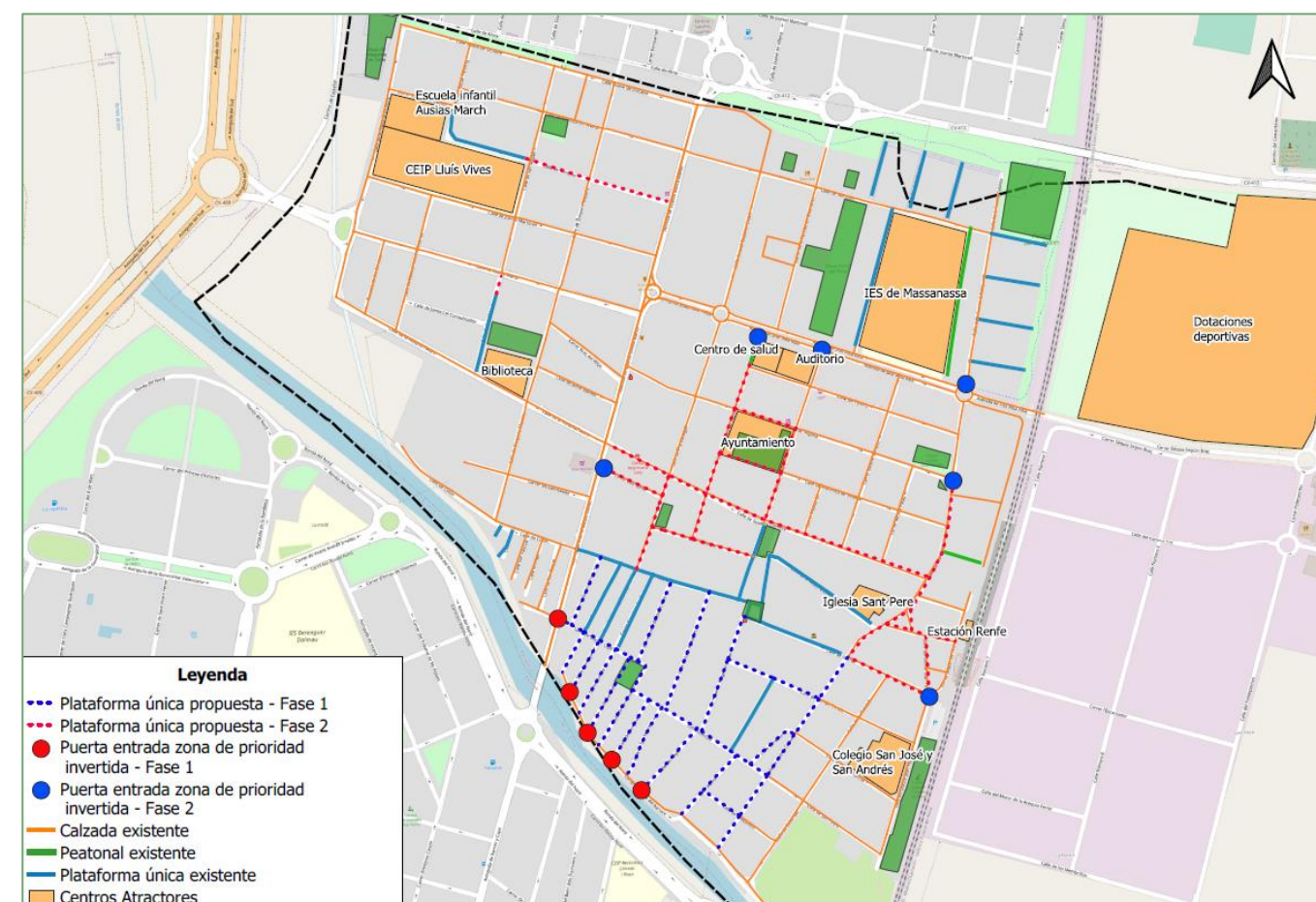


Ilustración 18. Propuesta movilidad peatonal (plataforma única)

Fuente: Elaboración propia

9.2. PROPUESTA DE MOVILIDAD EN BICICLETA

Las propuestas definidas en el presente PMUS en referencia a la movilidad ciclista se dividen en **propuesta de red VMP/ciclista interna** (casco urbano), propuesta de estacionamientos seguros, homogéneos y suficientes, así como propuesta de compatibilización de puntos de bicicletas publicas con nuevos sistemas de alquiler.

En referencia a la red ciclista interna, se plantea el establecimiento de carriles bici en las calles donde sus dimensiones lo permiten; así como ciclo-calles en el interior del casco urbano donde no es posible segregar un carril por presencia de edificaciones, que complementen a las zonas de prioridad invertida.

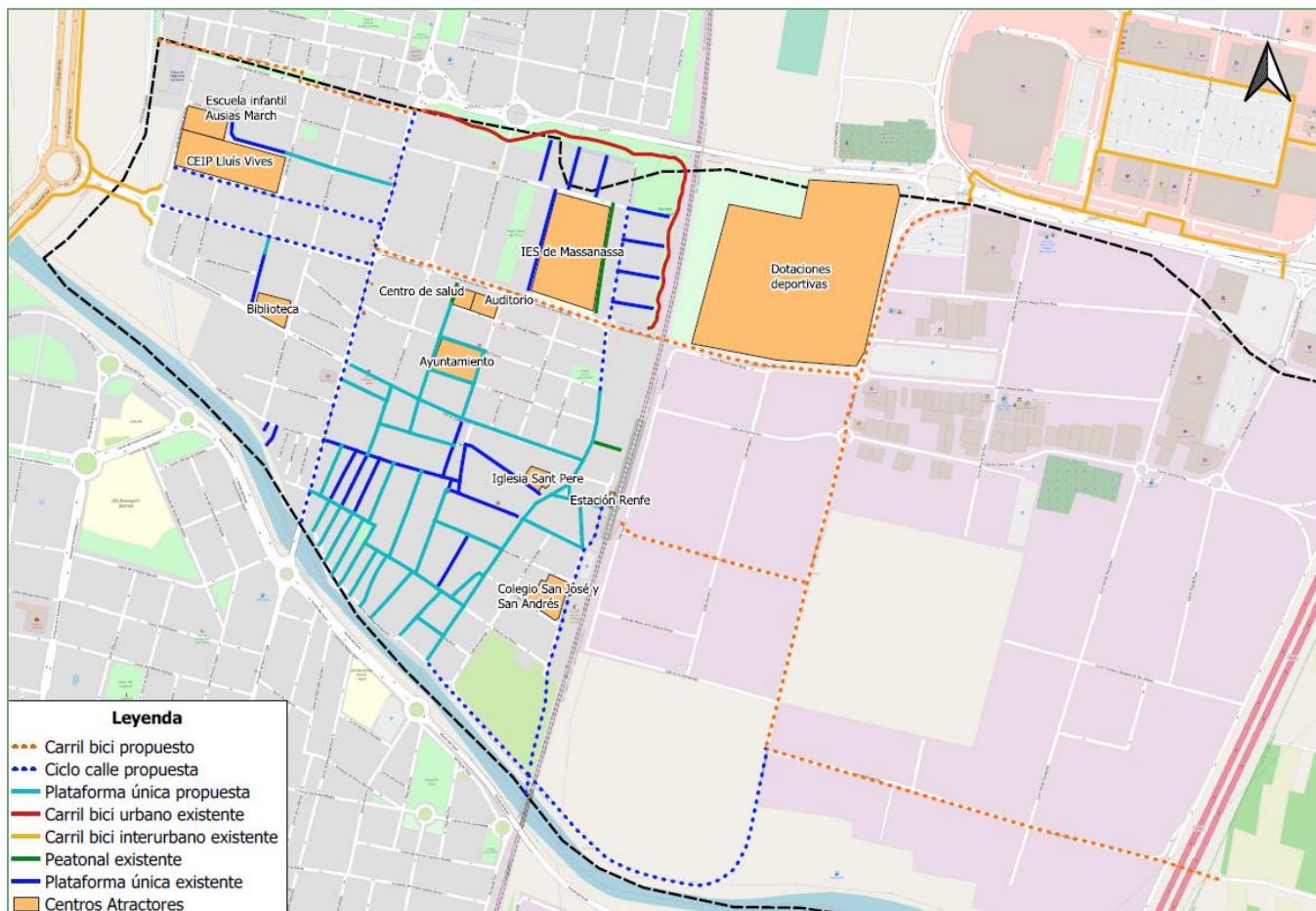


Ilustración 19. Propuesta ciclista, red VMP/ciclista interna

Fuente: Elaboración propia

9.3. PROPUESTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD

Propuestas reflejadas en el presente PMUS como la mejora de información al usuario (TP.1) o la mejora de la plataforma de paradas (4) en la Av. Blasco Ibáñez (TP.2) **fomentan el desplazamiento en autobús, y en consecuencia contribuyen a una mejora de la calidad del aire dentro del municipio.**

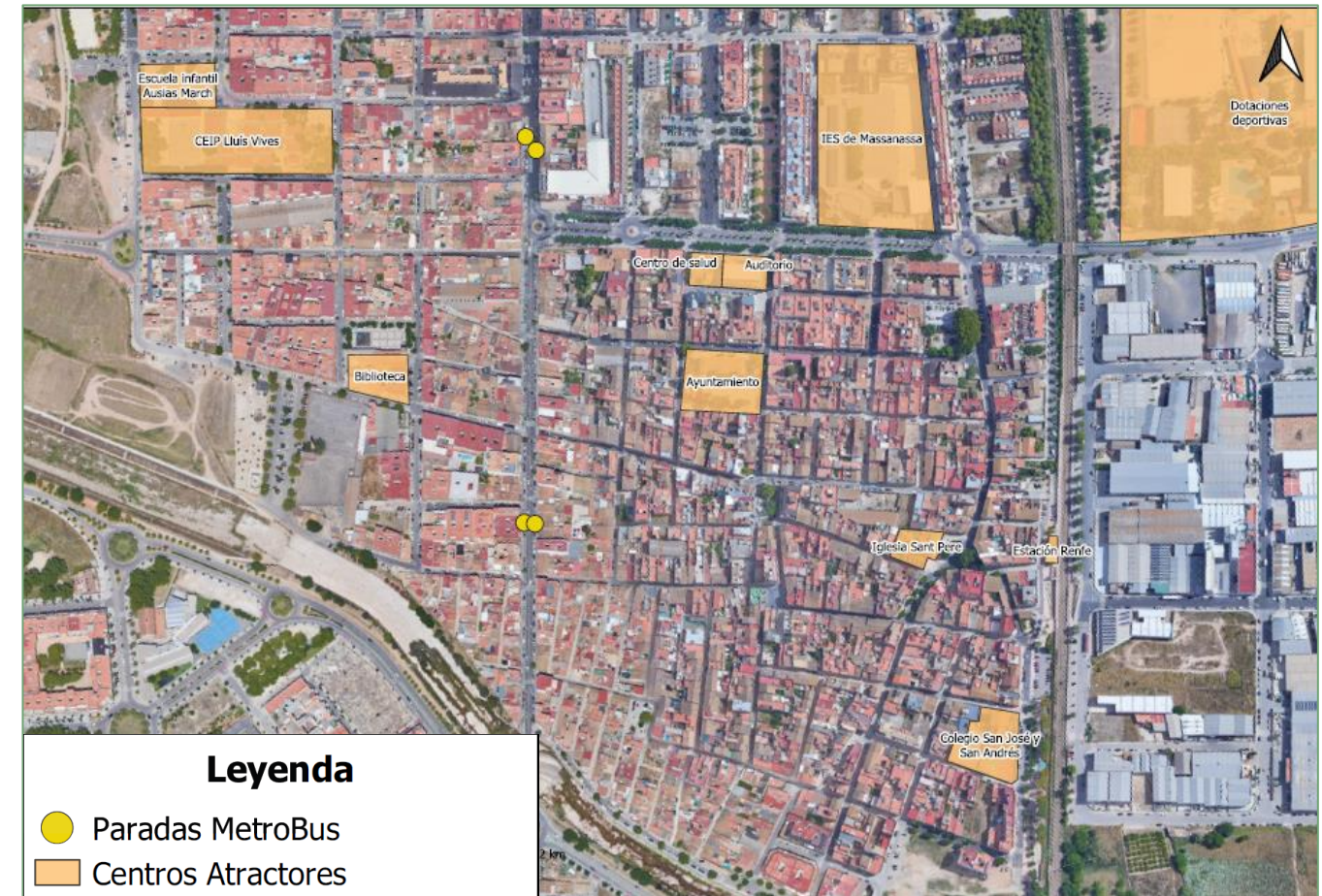


Ilustración 20. Paradas de Metrobus

Fuente: Elaboración propia

9.4. PROPUESTA DIRIGIDAS AL VEHÍCULO PRIVADO

Finalmente, en la fase de desarrollo del diagnóstico del PMUS, se ha detectado el **elevado uso del vehículo privado en los desplazamientos en el municipio**. En consecuencia, se han planteado propuestas en este sentido para reducir este uso.

Entre las propuestas planteadas cabe destacar el **Aparcamiento disuasorio** (Ap. 2), así como **los puntos de recarga de vehículos eléctricos** (V.5), lo que permitirá liberar las calles principales del casco urbano para un uso más peatonal y ciclista, limitando el paso de vehículos esencialmente para vecinos, así como la propuesta de **reordenación de sentido de circulación** (V.1) modificando los sentidos de circulación de las calles donde se observen problemas de seguridad vial, de excesos de velocidad, de funcionamiento no óptimo, o en zonas para crear espacios peatonales o de prioridad peatonal.

Además, cabe destacar las **medidas de calmado del tráfico** (V.3) con actuaciones como ejecución de resaltes, reducción de la sección, pasos peatonales elevados... con el fin de reducir la velocidad de los vehículos en zonas de prioridad peatonal, como se ha comentado con la propuesta de reordenación de sentido de circulación, y de uso compartido con bicicletas principalmente.

Todas las medidas que fomenten la reducción del empleo de vehículo privado frente a medios más sostenibles contribuyen a una mejora de la calidad acústica y atmosférica y a una reducción del consumo energético, reduciendo los efectos del cambio climático.

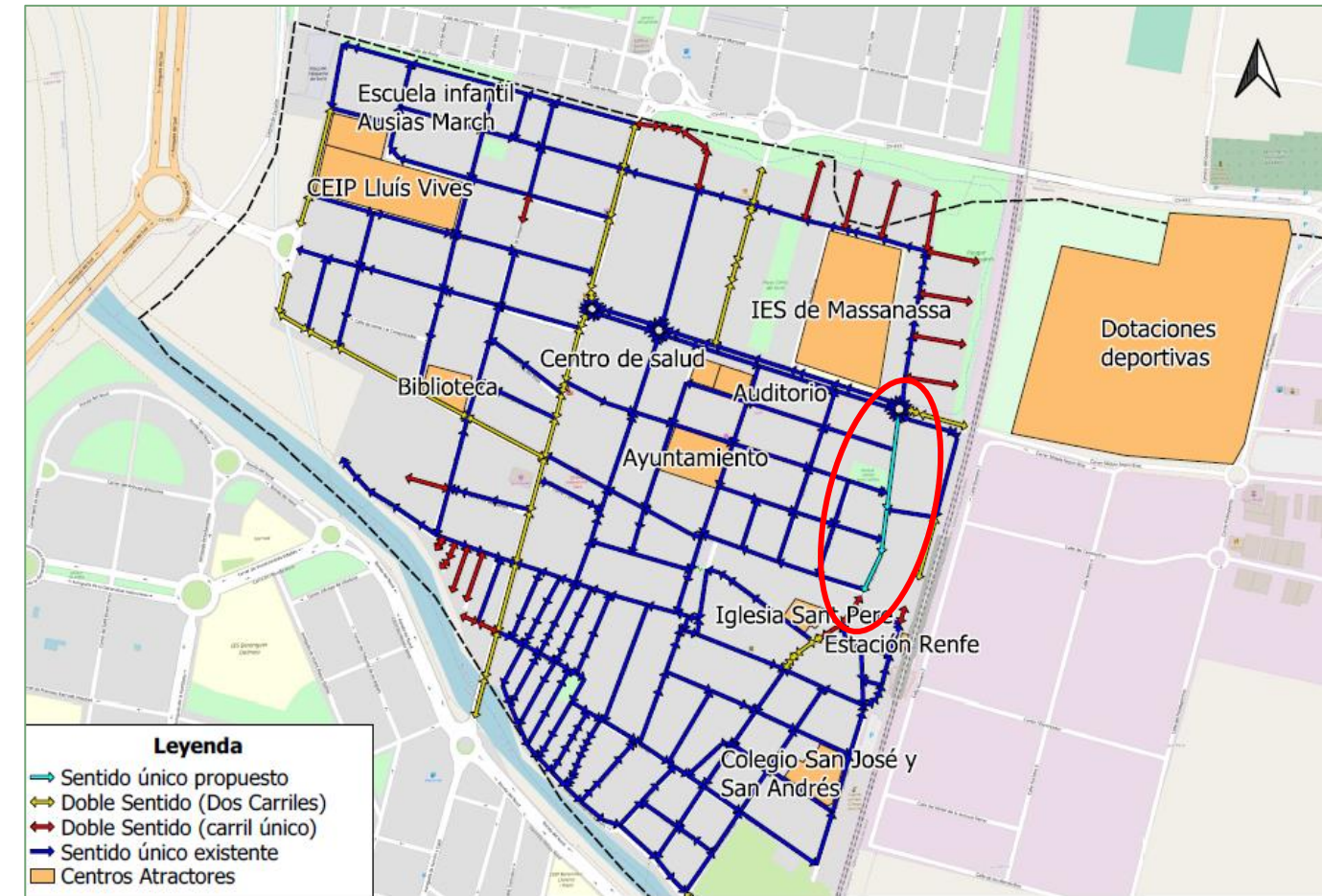


Ilustración 21. Propuesta reordenación del sentido de circulación

Fuente: Elaboración propia

9.5. PROPUESTAS DIRIGIDAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

En referencia a las propuestas dirigidas al transporte de mercancías, cabe destacar la referente a **la gestión de plazas de carga y descarga**.

Esta medida combinada junto a otras ya definidas para el casco urbano como las propuestas de movilidad peatonal y ciclista, aparcamiento disuasorio...contribuyen a una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos al reducir niveles de ruido y de contaminación haciendo más eficiente el uso del espacio público ordenando las distintas actividades que se desarrollan en él.

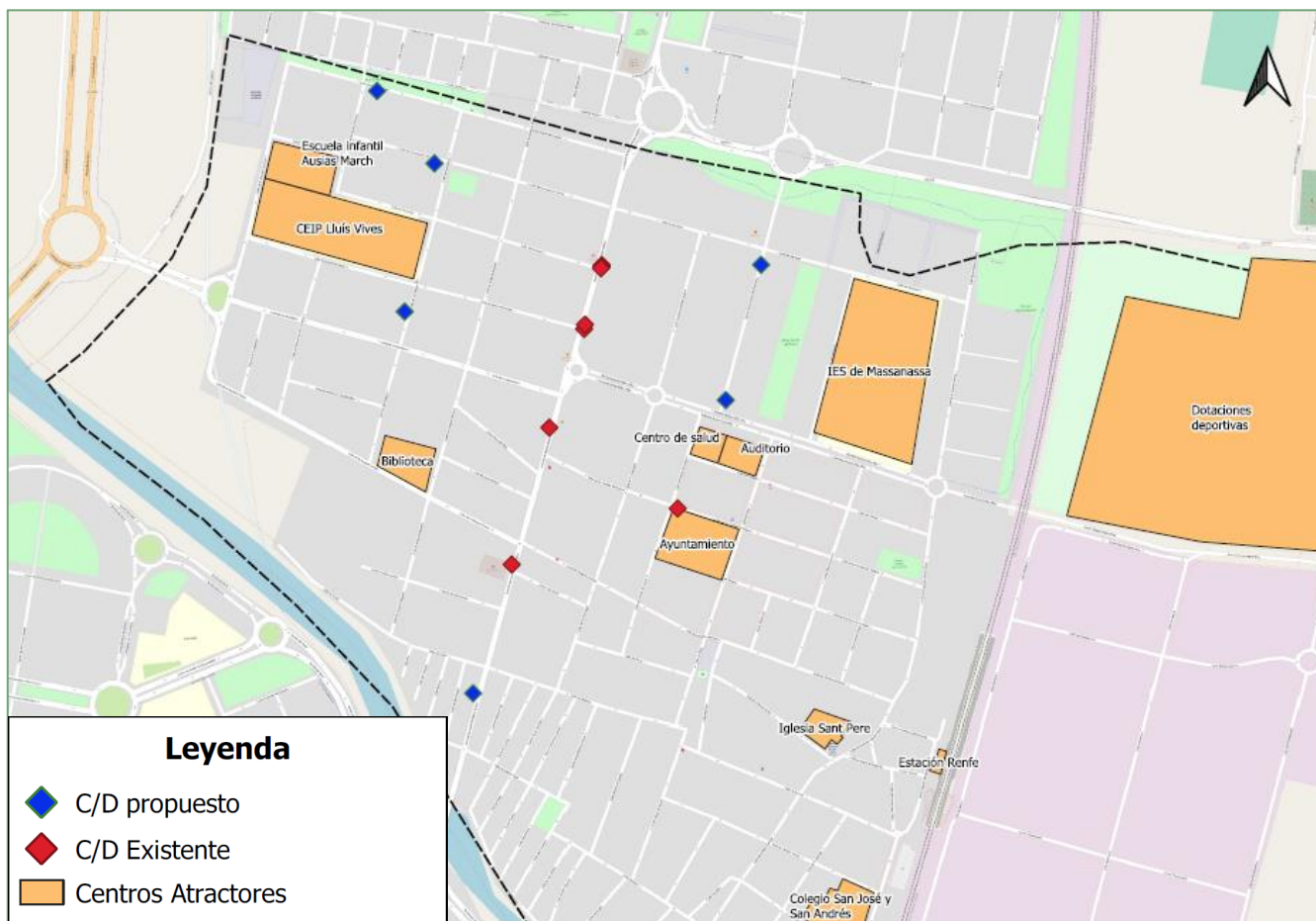


Ilustración 22. Propuesta transporte de mercancías, plazas de carga y descarga

Fuente: Elaboración propia

10. MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO DEL PLAN

A pesar de que el PMUS de Massanassa no tiene efectos negativos previsibles sobre los factores ambientales estudiados, sino todo lo contrario, la planificación de una movilidad sostenible implica una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos además de una reducción de la contaminación acústica, atmosférica, **es importante el establecer un control de la efectividad de las propuestas de actuación de forma global en relación con el medio ambiente.**

En la Fase II: Propuestas se han diseñado unos indicadores de seguimiento del plan, proponiendo a la administración municipal, que aplique los indicadores que más se adecuen a las propuestas a implantar con el objetivo de conseguir una evaluación progresiva del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, y que permita variaciones de las propuestas ante eventuales desvíos de los resultados esperados.

Estos indicadores, que a continuación se reflejan, además de medir el cumplimiento de los objetivos inicialmente planteados en términos de movilidad, aportan información sobre la efectividad ambiental de dichas propuestas en aspectos tales como reducción del consumo energético, mejora de la calidad del aire (disminución contaminación acústica y atmosférica) y conservación de la infraestructura verde del municipio y su puesta en valor.

El cronograma de propuestas de actuación del PMUS además de incluir una serie de indicadores de seguimiento para cada una de las propuestas, incluye la relación con el cumplimiento de los objetivos planteados, sustentados en 3 pilares fundamentales de reducción de **costes económicos** (objetivo nº1 en la tabla), **sociales** (objetivo nº2 en la tabla), o **ambientales** (objetivo nº 3 en la tabla), que generan los desplazamientos.

- 1_Reducir los costes **económicos** del transporte y las externalidades negativas del mismo
- 2_Reducir los costes **sociales** del transporte
- 3_Reducir los costes **ambientales** de la movilidad actual



Propuesta de actuación PMUS

A continuación, se reflejan las **propuestas de actuación finalmente adoptadas para el PMUS de Massanassa**, donde se puede observar que la gran mayoría de las propuestas reducen los costes ambientales asociados al transporte (objetivo nº 3 en la tabla).

Cumplimiento de pilares básicos de un PMUS				Indicadores	
1	2	3			
2.1. Gestión de la movilidad (G.i)					
			G.1	Redacción del plan de accesibilidad	101, 103
			G.2	Redacción de ordenanza de movilidad	101, 103
			G.3	Adhesión al pacto valenciano por la movilidad segura y sostenible	101, 103, 144
2.2. Movilidad peatonal (P.i)					
			P.1	Creación de zonas pacificadas	102, 103, 107, 113, 117, 118, 161
			P.2	Ampliación zonas de prioridad invertida	102, 103, 107, 113, 117, 118, 161
			P.3	Homogeneización por tipo de vía	103, 107, 117, 118, 121, 150, 153, 161
			P.4	Mejora de itinerarios peatonales principales	103, 107, 113, 114, 115, 117, 118, 121, 150, 153, 161
			P.5	Caminos escolares seguros	103, 107, 115, 116, 117, 118, 121, 161, 164
			P.6	Renovación de aceras	113, 117, 118, 119
			P.7	Coherencia señalización por tipo de vía	103, 107
			P.8	Adaptación de bolardos	103, 120, 123
			P.9	Iluminación y limpieza en aceras	103, 112, 119, 120, 163, 164, 161, 164
			P.10	Mejora de conexión peatonal con la Marjal	107, 113, 119, 121, 122, 164
			P.11	Adaptación de pasos peatonales	103, 124, 161, 164
			P.12	Massanassa - metro minuto	103, 107, 113, 149, 163
2.3. Movilidad en bicicleta/VMP (B.i)					
			B.1	Red ciclista/VMP interna	125, 126, 127, 128, 129, 130, 133, 135, 136, 161, 165
			B.2	Estacionamientos para bicicletas/VMP	125, 129, 131, 132, 136, 161, 165
			B.3	Fomento de movilidad en bicicleta/VMP	103, 125, 129, 134, 136, 102, 161, 165
			B.4	Implementación del sistema metropolitano coordinado de bicicleta pública	103, 107, 125, 129, 135, 136
2.4. Transporte público (TP.i)					
			TP.1	Mejora de información al usuario (bus interurbano)	137, 138, 139, 143, 144, 161
			TP.2	Mejora de plataforma de paradas en la c/ Blasco Ibáñez	137, 138, 139, 140, 141, 142, 144, 161
2.5. Vehículo privado y red viaria (V.i)					
			V.1	Reordenación de sentidos de circulación	104, 105, 106, 118, 149, 152
			V.2	Inventario y mejora de señalización	107, 114, 117, 120, 142, 152
			V.3	Regulación y calmado de tráfico	115, 117, 120, 150, 151, 153, 154
			V.4	Sección viaria	103, 107, 117, 118, 121, 150, 153, 154
			V.5	Puntos de recarga vehículos eléctricos	104, 105, 106, 149, 155
			V.6	Campañas de concienciación y control del estacionamiento no permitido	102, 103
			V.7	Renovación de la flota de vehículos del ayuntamiento	104, 105, 106, 149, 155
2.6. Aparcamiento (Ap.i)					
			AP.1	Gestión de plazas de carga y descarga	156, 157, 118
			AP.2	Aparcamientos disuasorios	104, 105, 106, 107, 145, 146, 147, 148, 149, 158
			AP.3	Reducción de aparcamiento en aceras	104, 105, 106, 118, 123, 146, 149, 154, 159
			AP.4	Aparcamientos para motocicletas/ciclomotores	104, 105, 150, 160
			AP.5	Reconfiguración de tipología de aparcamiento	104, 105, 150, 159, 160

A cada una de las propuestas arriba referenciadas, se le han asociado una serie de indicadores de control y seguimiento para medir su efectividad y su grado de implementación. Se adjunta listado de los mismos a continuación.

Indicadores de control y seguimiento del PMUS

En referencia a los indicadores de la gestión de la movilidad va a medir la mejora de la movilidad en el municipio, así como el número de infraestructura adecuada para garantizar una accesibilidad universal.

Dentro de los indicadores de gestión de la movilidad, aquellos que miden la huella de carbono en base a emisiones de CO₂, su disminución va a ser a su vez indicador de una mejora de la calidad del aire (acústica y atmosférica) y reducción del consumo energético por empleo de un medio de transporte público frente al uso masivo del vehículo privado.

Como indicador de accesibilidad se destaca el referido al porcentaje de pasos peatonales adaptados para PMR's respecto del total de pasos de peatones.

1. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I01. Elaboración de ordenanza que favorezca la movilidad sostenible	0	1	Ayuntamiento de Massanassa
I02. Número de talleres de concienciación para la movilidad sostenible celebrados	0	4	Ayuntamiento de Massanassa
I03. Inversión económica en otras propuestas y programas relacionados con la movilidad	A determinar	+	Ayuntamiento de Massanassa
I04. Emisiones de CO ₂ (Tn/año)	2.290	1.943	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I05. Emisiones de Gases Efecto Invernadero (CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O) (Tn CO ₂ /año)	2.290	1.943	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I06. dB (LAeq media) de nivel sonoro de recepción externo producido por el tráfico (promedio de todos los puntos de medición)	57	54	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I07. Instalación de señalización sobre el tráfico, señalética peatonal, ciclista...	0	12	Ayuntamiento de Massanassa

Respecto a los indicadores de movilidad ciclo-peatonal, aquellos que miden porcentaje de desplazamientos y número de viajes peatonales y ciclistas respecto al total, su aumento va a ser a su vez indicador de una mejora de la calidad del aire (acústica y atmosférica) y reducción del consumo energético por empleo de un medio de transporte sostenible frente al uso del vehículo privado motorizado.

Otros indicadores tales como longitud total de aceras estrechas, además de que su disminución vaya unido también a una mejora de la calidad ambiental y reducción del consumo energético, pueden cuantificar la mejora de la conectividad de la infraestructura verde y su puesta en valor.

2. MOVILIDAD PEATONAL			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I08. Nuevos pasos de peatones adaptados para PMR	0	35	Ayuntamiento de Massanassa
I09. Número de nuevos reductores de velocidad	4	8	Ayuntamiento de Massanassa
I10. Número de campañas de concienciación plazas de aparcamiento para PMR	0	4	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I11. Número de luminarias nuevas instaladas en itinerarios peatonales	A determinar	+	Ayuntamiento de Massanassa
I12. Inversión económica en accesibilidad (barandillas, pintura en escalones)	A determinar	+	Ayuntamiento de Massanassa
I13. % desplazamientos peatonales respecto del total desplazamientos anual	68	72	Encuestas en PMUS y futuras
I14. Número de nuevos pasos peatonales demarcados respecto del total de pasos peatonales	0	42	Ayuntamiento de Massanassa
I15. Número de nuevos resaltos en cruces viales	20	25	Ayuntamiento de Massanassa
I16. Longitud de "camino escolar" implantado (m)	0	3.830	Ayuntamiento de Massanassa, Centros escolares
I17. Longitud zonas de prioridad invertida (m)	2.158	6.168	Ayuntamiento de Massanassa
I18. % de los m de aceras de anchura inferior a 1,20 m respecto del total	61	56	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I19. Número de accidentes con implicación de peatones respecto del total anual	0	0	Ayuntamiento de Massanassa
I20. Número de peatones heridos por atropello al año	0	0	Ayuntamiento de Massanassa
I21. Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad peatonal	A determinar	+	Ayuntamiento de Massanassa
I22. m de aceras ampliadas, renovadas o tratadas	0	1.065	Ayuntamiento de Massanassa
I23. m de calles peatonalizadas	251	351	Ayuntamiento de Massanassa
I24. Inversión económica en mejora de plazas y espacios públicos	A determinar	+	Ayuntamiento de Massanassa

3. MOVILIDAD EN VMP/BICICLETA			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I25. % desplazamientos en VMP/bicicleta respecto del total desplazamientos anual	8	11	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I26. Longitud de infraestructura VMP/ciclista (km)	12,3	18,6	Ayuntamiento de Massanassa
I27. Total de km ciclables (longitud de carriles bici/VMP y calles con prioridad invertida)	14,46	24,77	Ayuntamiento de Massanassa
I28. Ratio m lineal de infraestructura ciclista/habitante	0,14	0,28	Ayuntamiento de Massanassa
I29. Número de viajes en VMP/bicicleta por habitante y día	A determinar	+	Ayuntamiento de Massanassa
I30. Km de carril bici urbanos con 1,5m de ancho para carriles bici unidireccionales y 2 a 2,5m para bidireccionales	A determinar	+	Ayuntamiento de Massanassa
I31. Número total de puntos de aparcamiento seguro para bicicletas en centros atractores	5	13	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I32. Número total de puntos de aparcamiento seguro para VMP en centros atractores	0	13	Ayuntamiento de Massanassa
I33. IMD de VMP/Bicicletas en itinerarios definidos en el PMUS	A determinar	+	Ayuntamiento de Massanassa
I34. Número de accidentes con implicación de ciclistas/VMP anual	0	0	Ayuntamiento de Massanassa
I35. Número de bicicletas públicas en el municipio	0	+ A determinar	Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad
I36. Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad ciclista/VMP	A determinar	+	Ayuntamiento de Massanassa

En referencia a los indicadores de transporte público y vehículo privado, son otros indicadores los que van a medir la mejora ambiental en el municipio.

Dentro de los indicadores de transporte público y vehículo privado, aquellos que miden porcentaje de desplazamientos y número de viajes respecto al total, su aumento (transporte público) y disminución (vehículo privado) va a ser a su vez indicador de una mejora de la calidad del aire (acústica y atmosférica) y reducción del consumo energético por empleo de un medio de transporte público frente al uso masivo del vehículo privado.

4. TRANSPORTE PÚBLICO			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I37. % desplazamientos en transporte público respecto del total de desplazamientos anuales	4	6	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I38. % desplazamientos escolares en transporte público anual	A determinar	+	Ayuntamiento de Massanassa
I39. Paradas de autobús con información completa del servicio interurbano al usuario	0	4	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I40. Número de paradas de autobús con plataformas >= 10m	0	4	Ayuntamiento de Massanassa
I41. Longitud de plataforma BRT (m)	0	750	Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad
I42. Paradas con señalización vial adecuada	0	4	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I40. Número de personas transportadas en transporte público anualmente (miles pasajeros/año)	A determinar	+	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I44. Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad en transporte	A determinar	+	Ayuntamiento de Massanassa

5. VEHÍCULO PRIVADO Y RED VIARIA			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I45. Índice de motorización	1,24	1,19	Estadísticas municipales de Massanassa
I46. % desplazamientos principales en vehículo privado dentro del casco urbano	20	11	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I47. % desplazamientos secundarios en vehículo privado dentro del casco urbano	28	20	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I48. % de población con vehículo privado	86	78	Estadísticas municipales de Massanassa
I49. Contaminantes a la atmósfera procedentes de la combustión del tráfico rodado: CO2 antes y después PMUS (Tn/año)	2.290	1.943	Ayuntamiento de Massanassa
I50. % de red viaria de zona de prioridad invertida respecto del total	12	35	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I51. Número de accidentes con implicación del vehículo privado con víctimas al año	0	0	Policía Local de Massanassa
I52. m de calles de doble sentido convertidas a sentido único	0	1.300	Ayuntamiento de Massanassa
I53. Número de cruces peatonales con resalto nuevos	20	25	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I54. % de calles plataforma única	10	33	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I55. Número de puntos de recarga para vehículos eléctricos	3	7	Ayuntamiento de Massanassa

Con referencia a los indicadores de aparcamiento, el aumento de número de plazas en aparcamientos disuasorios va a favorecer la reducción de plazas en itinerarios peatonales pudiendo destinar ese espacio a la movilidad de los peatones. Dentro de los indicadores de aparcamiento se podrá medir el número de plazas de carga/descarga y analizan su proximidad a comercios, contribuyen mejorar la eficacia del reparto urbano de mercancías, disminuyendo el número de viajes y por lo tanto incidiendo indirectamente a una mejora de la calidad del aire (atmósfera y ruido) y una reducción del consumo energético.

6. APARCAMIENTO			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I56. Oferta de plazas de carga y descarga totales existentes	7	13	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I57. % de comercios sin plaza de carga y descarga en un radio menor de 50 m respecto del total de comercios	A determinar	-	Ayuntamiento de Massanassa
I58. Número de plazas en aparcamientos disuasorios	0	701	Ayuntamiento de Massanassa
I59. Número de plazas reconfiguradas por la tipología de aparcamiento	0	208	Ayuntamiento de Massanassa
I60. Número de plazas de aparcamiento para motocicletas	10	25	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa

Se incluyen as su vez indicadores de equidad de género así como indicadores medioambientales, los cuales sirven para el seguimiento de emisiones y contaminación acústica.

Como indicador más específico de medición de la contaminación atmosférica se destaca el referido a consulta de datos de volumen de elementos contaminantes procedentes de la combustión del tráfico rodado (NOx, CO...).

7. EQUIDAD DE GÉNERO			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I61. % de niñas que se desplazan en modos sostenibles a centros escolares	A determinar	+	Ayuntamiento de Massanassa
I62. Número de talleres de concienciación celebrados	0	4	Ayuntamiento de Massanassa
I63. Inversión económica en propuestas y programas relacionados con la igualdad en la movilidad	A determinar	+	Ayuntamiento de Massanassa
I64. Número de farolas que no obstaculicen itinerarios peatonales implementadas	A determinar	+	Ayuntamiento de Massanassa
I65. % de mujeres con disponibilidad de VMP/bicicleta	64	72	Ayuntamiento de Massanassa

8. MEDIOAMBIENTALES			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I04. Emisiones de CO ₂ (Tn/año)	2.290	1.943	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I06. dB (LAeq media) de nivel sonoro de recepción externo producido por el tráfico (promedio de todos los puntos de medición)	57	54	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I66. Emisiones de CO (Tn/año)	5,339	4,530	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I67. Emisiones de COVNM (Tn/año)	0,727	0,617	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I68. Emisiones de NO ₂ (Tn/año)	19,079	16,186	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I69. Emisiones de N ₂ O (Tn/año)	0,012	0,010	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa
I70. Emisiones de Pb (Tn/año)	0,012	0,010	PMUS y Ayuntamiento de Massanassa

11. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE TRAMITACIÓN AMBIENTAL SIMPLIFICADA

La tramitación ambiental de Planes y Programas en la Comunidad Valenciana está regulada por el recientemente aprobado **Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobació del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje (TRLOTUP)**.

El artículo 46 de la TRLOTUP, en su apartado primero, establece que serán objeto de evaluación ambiental y territorial estratégica ordinaria los planes, 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, entre otros la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, los planes de acción territorial, los planes generales estructurales, los proyectos de inversiones estratégicas sostenibles o cualesquiera otros planes y aquellas modificaciones de los antes enunciados que establezcan o modifiquen la ordenación estructural, y así lo establezca el órgano ambiental.

Asimismo, el mismo artículo 46, en su apartado tercero letra a, indica que el órgano ambiental y territorial establecerá si el procedimiento es simplificado u ordinario para las modificaciones menores de los planes mencionados en el apartado primero.

Será decisión del órgano ambiental el procedimiento de evaluación ambiental y territorial, si bien, conforme al artículo 52 de la TRLOTUP se debe justificar la procedencia del procedimiento simplificado, si así se solicita en el documento de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica.

Por tanto, si atendemos al contenido del artículo 47 de la TRLOTUP, en este se fijan los objetivos de cualquier evaluación ambiental y territorial estratégica, del tal modo que esta se basará en:

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

En el caso que nos ocupa, no nos encontramos ante un planeamiento que transforme desde el inicio un ámbito. Es el PGOU de Massanassa instrumento que debe establecer las reservas de suelo que permitan llevar a cabo las actuaciones definidas en el presente PMUS de Massanassa, a nivel municipal.

Uno de los objetivos preliminares del PMUS de Massanassa, es el de "Reducir emisiones contaminantes, ruido y garantizar un consumo energético más eficiente en el ámbito de la movilidad", para ello es imprescindible plantear medidas encaminadas a mejorar la movilidad sostenible entre municipios y planteando actuaciones en entornos urbanos y metropolitano

(antropizados), mejorando accesos, potenciando el uso de transporte público, así como de vehículos no motorizados o movilidad a pie.

Para ello, es fundamental seleccionar actuaciones teniendo en cuenta los criterios medioambientales, paisajísticos y culturales garantizando que todas las propuestas de actuación de todos los escenarios planteados sean compatibles con el entorno natural, paisajístico, patrimonial y cultural en el que se enmarcan.

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

Con el objetivo de asegurar la efectiva participación pública de las instituciones, ciudadanía o asociaciones afectadas por la elaboración del PMUS de Massanassa, durante su desarrollo se realizó un taller de participación ciudadana como puede observarse en el documento Borrador del PMUS.

Este taller contribuyó a tratar la movilidad desde una visión global, en la que todos los agentes implicados pudieron aportar sus impresiones e inquietudes, para conseguir del presente plan una herramienta útil y global para el desarrollo futuro de la movilidad.

En el taller se propusieron diferentes debates sobre la temática en cuestión (movilidad peatonal, ciclista, transporte público, accesibilidad, vehículo privado y estacionamiento) y se recopiló para su posterior análisis toda la información aportada por los participantes.

Por otro lado, es importante resaltar que durante la elaboración del documento diagnóstico del PMUS se han realizado diferentes encuestas (escolares y online) para conocer los hábitos de desplazamiento de la población y todas ellas han incluido un apartado de respuestas abiertas u observaciones.

Toda esta información recopilada en los procesos de participación pública se ha empleado para enfocar las posibles soluciones a los problemas de movilidad de Massanassa y marcar las líneas de actuación de las medidas que se aplicarán para conseguir un municipio más seguro, limpio y sostenible y que mejore la calidad de vida de los habitantes.

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

La tendencia previsible del estado del medioambiente y dinámicas del territorio en ausencia de una planificación de la movilidad sostenible en el término municipal de Massanassa es a un aumento de los efectos negativos (contaminación acústica, atmosférica, afección a espacios naturales...) agravados por los efectos del cambio climático.

Por tanto, es necesario adaptarse y contrarrestar dichos efectos mediante la planificación eficiente tanto en el territorio (Planes de Acción Territorial...) como en términos de movilidad sostenible (el

presente PMUS de Massanassa), adoptando medidas que directa y/o indirectamente incidan positivamente sobre dichos factores, definiendo criterios básicos de actuación en diversos ámbitos que sirvan de apoyo y guía para la ejecución de actuaciones puntuales integradas en el entorno y compatibles con el mismo.

El PMUS de Massanassa, pretende resolver problemas u errores específicos en términos de movilidad en un ámbito urbano concreto sin que tengan una influencia ambiental, mejorando en todo caso el desarrollo urbanístico pre-existente, al resolver problemas de dimensión económica e incluso social, ya que su no resolución supone consecuencias a los ciudadanos y al entorno natural-cultural más próximo.

Bajo estas premisas y de acuerdo a lo dispuesto en Anexo VIII del Decreto Legislativo 1/2021, se considera necesario llevar a cabo el Inicio del procedimiento de la **Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada** en cumplimiento del artículo 61 del Decreto Legislativo, con el fin de obtener en un plazo de 4 meses Informe Ambiental Estratégico favorable.

València, a 30 de septiembre de 2022.



Paula Selma Villalonga

Ingeniera Técnica Agrícola y Licenciada
en Ciencias Ambientales

CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD
Y MEDIO AMBIENTE, S.L.

Listado de ilustraciones

Ilustración 1. Situación y emplazamiento	9
Ilustración 2. Usos del suelo en Massanassa	9
Ilustración 3. Clasificación del suelo en casco urbano de Massanassa	10
Ilustración 4. Fisiografía en casco urbano de Massanassa.....	10
Ilustración 5. Pendientes del terreno en casco urbano de Massanassa.....	11
Ilustración 6. Peligrosidad de inundación (PATRICOVA).....	11
Ilustración 7. Terrenos forestales PATFOR.....	12
Ilustración 8. Red Natura 2000 en Massanassa.....	12
Ilustración 9. Hábitats de Interés Comunitario en Massanassa.....	13
Ilustración 10. Plan de Acción Territorial de la Huerta de València en Massanassa.....	13
Ilustración 11. Vías pecuarias en Massanassa	16
Ilustración 12. Accesos al término municipal.....	19
Ilustración 13. Clasificación de aceras.....	19
Ilustración 14. Infraestructura ciclista	20
Ilustración 15. Líneas de la concesión CV-108.....	20
Ilustración 16. Jerarquización viaria	21
Ilustración 17. Distribución de plazas aparcamientos por tipología	21
Ilustración 18. Propuesta movilidad peatonal (plataforma única)	25
Ilustración 19. Propuesta ciclista, red VMP/ciclista interna	26
Ilustración 20. Paradas de Metrobus	26
Ilustración 21. Propuesta reordenación del sentido de circulación	27
Ilustración 22. Propuesta transporte de mercancías, plazas de carga y descarga	28