

# Informe ambiental y territorial del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del municipio de Aspe



sistemas  
medioambientales

Gestión sostenible

Febrero 2024

## 1. ANTECEDENTES, OBJETO Y JUSTIFICACIÓN

A iniciativa del Ayuntamiento de Aspe, en fecha 5 de noviembre de 2019 se tramita al Servicio de Evaluación Estratégica de la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica de la Generalitat Valenciana, la solicitud del Ayuntamiento de Aspe para iniciar proceso de evaluación ambiental territorial estratégica del borrador del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante PMUS) de Aspe junto con el Documento Inicial estratégico (en adelante DIE), quedando la documentación constituida por estos tres documentos. Ante la presentación de dichos documentos, la Subdirección General de Evaluación Ambiental comunica la apertura del expediente (Exp. 094/2019-EAE) en escrito de fecha 3 de diciembre de 2019.

Se emite una solicitud de Evaluación Ambiental en fecha de 10 de diciembre de 2019 a la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica de la Generalitat Valenciana sobre los ámbitos con posibles afecciones negativas dentro del municipio. El Servicio Territorial de Medio Ambiente de la GVA elabora dos informes referidos al expediente de referencia con entrada posterior al pronunciamiento ambiental del Informe Ambiental y Territorial Estratégico, para su consideración en las siguientes fases previas a la aprobación del PMUS:

El primer informe (N/Ref: 10394 BC con S/Ref: 094/2019-EAE), en fechado del 24 de marzo de 2020 y emitido por la Sección Forestal de la Dirección Territorial de Alicante, señala la obligación de cumplir con las normativas vigentes. El informe recibe la aprobación del Jefe del Servicio Territorial y Medio Ambiente, así como de la Ingeniera Técnica Forestal del Servicio Territorial de Medio Ambiente.

Posteriormente, (N/Ref: BEIA 77/2019 con S/Ref: 094/2019-EAE), en fecha 18 de mayo de 2021, la Dirección Territorial de Alicante emite un informe favorable sobre materia acústica. Además, en dicho informe se sugiere contemplar en las zonas indicadas en el PMUS, debido a la remodelación del tráfico rodado, la necesidad de no superar los correspondientes "Niveles de recepción externos" establecidos en el Anexo II "Niveles sonoros" de la Ley 7/2022, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica.

Tras llevar a cabo el análisis y diagnóstico en el Documento Inicial Estratégico, se establecen los siguientes objetivos de planificación:

### **OBJETIVO1. Contribuir a una mayor calidad de vida de la ciudadanía de Aspe**

- Fomentar los modos de transporte no motorizados
  - Incrementar la cuota de los modos no motorizados en el reparto modal de la movilidad urbana actualmente existente en Aspe
  - Ampliar el espacio destinado al peatón y la bici en el reparto de la superficie viaria, en detrimento del vehículo privado.
  - Aumentar el atractivo del espacio peatonal.
  - Desarrollar y, en su caso, mejorar, una conexión estructural no motorizada de todos los centros generadores de desplazamientos detectados a tal efecto.
  - Desarrollar una política y/o plan integral para la potenciación de la movilidad ciclista en Aspe.
- Perseguir la igualdad de accesibilidad a servicios, usos urbanos y equipamientos para todos los colectivos usuarios del viario público.
  - Promover la eliminación de barreras estructurales, permeabilizando el tránsito peatonal y ciclista (de forma cómoda y segura) a través de las mismas.

- Ampliar la autonomía de los niños y niñas, personas con discapacidad y personas mayores en el uso del espacio público.
- Garantizar la total accesibilidad, mediante intervenciones en el espacio público, a los centros generadores de desplazamiento de las personas con cualquier tipo de discapacidad.
- Alcanzar unos mayores niveles de seguridad vial, reduciendo la siniestralidad existente.
  - Reducir la velocidad del tráfico en las calles
  - Informar a conductores y ciclistas sobre el respeto de las normas de circulación para una correcta convivencia de todos los modos de transporte.

#### **OBJETIVO2. Contribuir a una reducción del impacto ambiental del transporte en Aspe**

- Alcanzar una reducción en la emisión de CO2 y otras partículas contaminantes generadas por el actual sistema de movilidad
- Reducir el nivel de ruido viario en el viario urbano, acometiendo medidas paliativas para los colectivos que sufren por encima de los niveles admisibles.
- Disminuir la contaminación atmosférica en el espacio público causada por el transporte
- Reducir la presencia de vehículos privados en el espacio público

#### **OBJETIVO3. Conseguir un mejor balance energético en Aspe**

- Reducir el consumo energético basado en combustibles fósiles

Incidir en una conducta eficiente de la movilidad urbana, buscando que una importante parte de la población esté en disposición de modificar parte de sus pautas de movilidad con mayor impacto ambiental y territorial.

- Fomentar en la medida de lo posible, el uso de transporte público y de la movilidad compartida en los desplazamientos en los que ello sea económica, social y ambientalmente viable.

#### **OBJETIVO4. Fomentar una movilidad individual más responsable y sostenible en Aspe**

- Modificar la cultura de la movilidad para dar más relevancia a los modos más sostenibles y equilibrar ésta con otras necesidades sociales.
- Reducir la necesidad de desplazamientos forzados por una mayor cercanía del empleo, servicios y equipamientos a la residencia.
- Facilitar el acceso autónomo de los niños, niñas y jóvenes a sus centros educativos.
- Reducir la conflictividad de las horas punta de acceso a los puestos de trabajo y centros educativos. Fomentar los programas de transporte colectivo.
- Modificar la cultura de la movilidad para dar más relevancia a los modos más sostenibles y equilibrar con otras necesidades sociales.

**OBJETIVO5. Contribuir a promover un planeamiento urbanístico sostenible en Aspe**

- Promover el desarrollo y la implantación de nuevas pautas urbanísticas que no estimulen el uso del vehículo privado como fundamento de su interconectividad y movilidad, no priorizando la especialización de usos e incentivando la multifuncionalidad territorial.
- Establecer normas de urbanización que favorezcan la movilidad no motorizada.
- Garantizar niveles adecuados de accesibilidad peatonal y ciclista a los principales centros generadores de desplazamientos de la malla municipal.

**2. PLANEAMIENTO VIGENTE**

El vigente Plan General de Aspe fue aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Alicante en sesión de fecha 24 de mayo de 1.995, siendo publicado dicho acuerdo (con transcripción de las Normas Urbanísticas) en el B.O.P. de fecha 28 de junio de 1.995.

Desde la perspectiva pertinente a la movilidad, se observan diversas dimensiones en las que el PGOU incide en su relación. Sin embargo, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) actual aboga por la identificación y ubicación de los terrenos urbanizables actuales pendientes de desarrollo, así como por su vinculación con la movilidad actual. Se destaca la existencia de una extensa franja de terrenos urbanizables que circunda la totalidad del núcleo urbano, donde se encuentran zonas con calificación industrial (S7-Carretera de Alicante; Avenidas de Elche y 3 de agosto y Avenida de Navarra), con diferentes niveles de desarrollo y consolidación, como se especifica en la Memoria 25 (M25) del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) vigente de Aspe:

- Unidad de Ejecución (U.E.) 7 en Avda. de Navarra, con una superficie de 32,07 hectáreas, dividida a su vez en cinco unidades de ejecución.
- U.E. 8 en Avda. de Elche, con una superficie de 2,55 hectáreas, sin desarrollar y con un cambio de uso previsto a residencial según acuerdo previo de 2005.
- U.E. 9 en Avda. 3 de agosto, con una superficie de 4,88 hectáreas, sin desarrollar y con un cambio de uso previsto según acuerdo previo de 2005.
- Zona S7 en Carretera Alicante, con una superficie de 19,75 hectáreas, adjudicada y a la espera de la aprobación del proyecto de urbanización, con un alto grado de consolidación de edificaciones industriales antiguas.
- Parcela denominada Tres Hermanas con una superficie de 401.749 metros cuadrados, ya ejecutada.
- Zona S8 Tres Hermanas Ampliación con una superficie de 364.316 metros cuadrados, ejecutada y colmatada.

Relacionado con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, se han evaluado distintas figuras de planeamiento tanto a nivel supramunicipal como de desarrollo del Plan General, que tienen relación con la movilidad y que deben ser consideradas en el presente trámite ambiental:

- El Plan de Acción Territorial de Áreas Metropolitanas de Alicante-Elche: Aún pendiente de aprobación definitiva, cuenta con un Documento de Alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico fechado el 1 de agosto de 2017 (Expediente 05/2017-EAE). Desde el prisma ambiental, se enfoca en

la visión de las Infraestructuras de Movilidad, coordinadas con el Plan Metropolitano de Movilidad (PMoMe), concebido como un plan sectorial metropolitano en la materia.

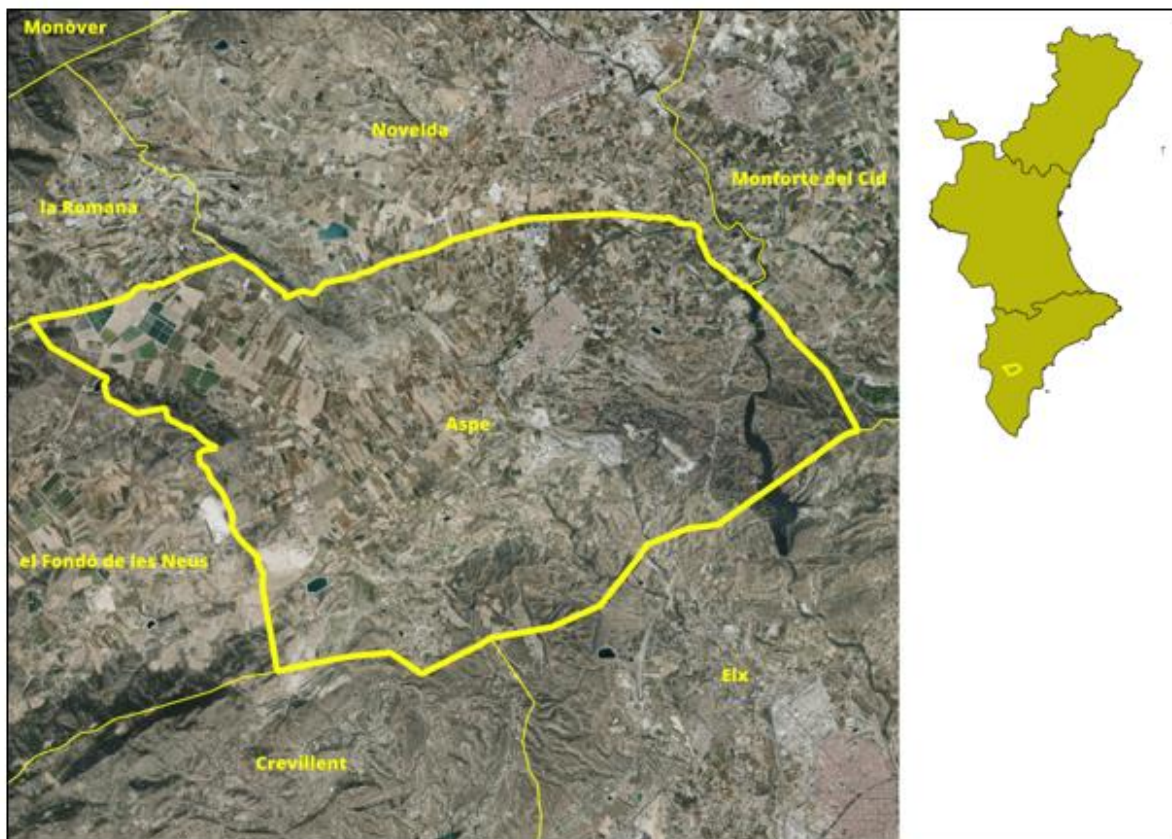
- El Plan de Movilidad Metropolitana de Alicante-Elche (PMoMe): También en estado de pendiente de aprobación definitiva, dispone de un Documento de Alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico avalado por la Comisión de Evaluación Ambiental el 7 de marzo de 2019 (Expediente 53/2018-EAE).

A pesar de la no inclusión de Aspe en dicha área metropolitana, se reconoce su relevancia debido a sus conexiones con Alicante y, de manera especial, con Elche. La misión del PMoMe de Alicante-Elche radica en considerar estas áreas como metrópolis eficientes, integrando funcionalmente sus núcleos poblacionales, promoviendo el transporte público, optimizando las infraestructuras peatonales y ciclistas, aumentando la seguridad vial, facilitando la accesibilidad para personas con movilidad reducida y mitigando la contaminación acústica y atmosférica.

Estos aspectos guardan una relación directa e indirecta con la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Aspe, lo cual puede servir como respaldo para su desarrollo, asegurando la cohesión entre ellos. Por consiguiente, los objetivos del plan de movilidad metropolitano se integrarán en la confección del PMUS de Aspe.

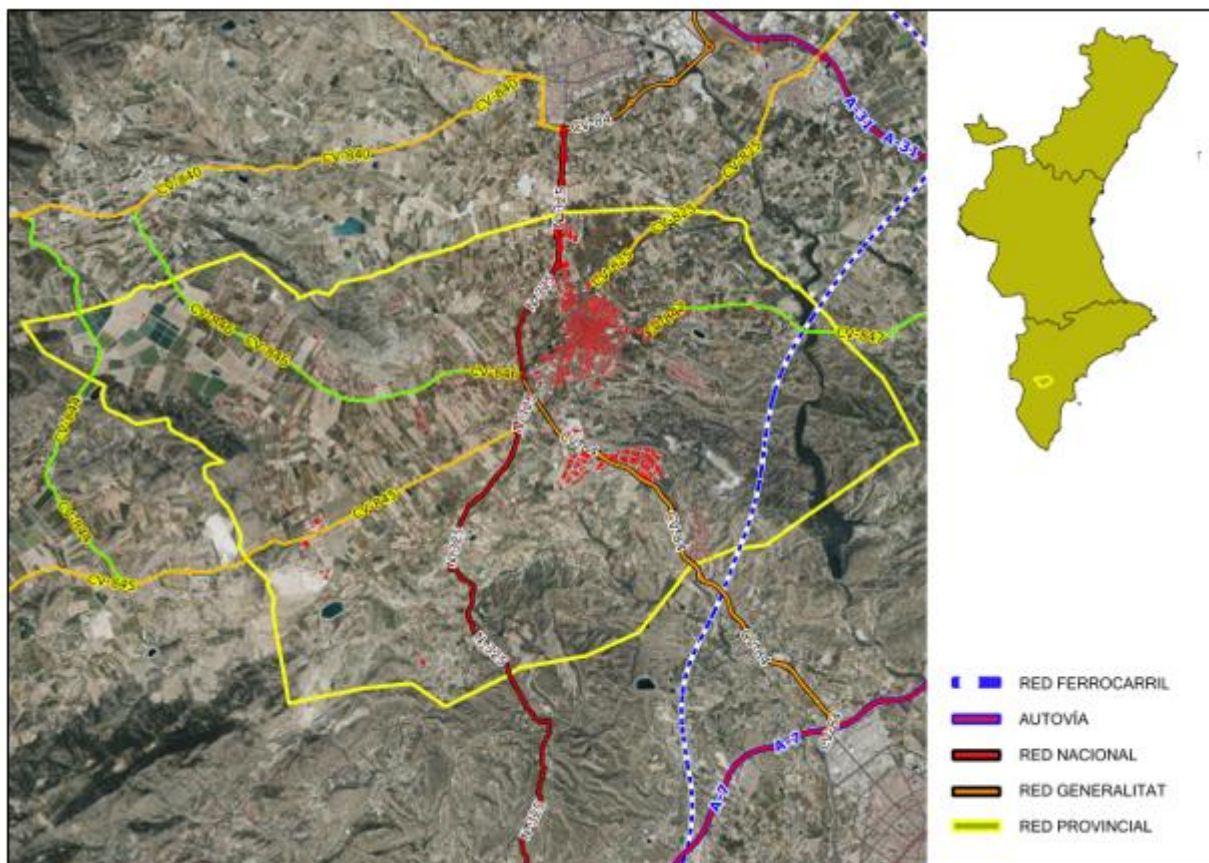
Por otro lado, existen diversos planes a nivel municipal que influyen transversalmente en la definición de principios y acciones asociadas a la movilidad, aunque no proyectan una política específica como derivación directa de ellos.

Entre estos planes se incluyen el PGOU, el Plan de Acción Comercial (PAC) y la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (EDUSI) de Aspe. En estos documentos, la movilidad municipal se aborda de manera específica en secciones dedicadas a la descripción de la red viaria y el transporte peatonal y motorizado, sin ofrecer propuestas concretas y específicas más allá de las vinculadas al desarrollo urbano y comercial.



En lo referente a las vías de comunicación, el acceso al municipio de Aspe se efectúa desde Alicante a través de la carretera CV-847, conectada a la Autovía Alicante-Madrid (A-31), y desde Madrid por la N-325 y la CV-825 procedentes de Monforte del Cid. Asimismo, se puede acceder desde la Autovía del Mediterráneo (A-7) tomando la salida Elche-Aspe y utilizando la carretera CV-84. Dentro del propio municipio, se origina la carretera CV-845 en dirección a Hondón de los Frailes y Barbarroja, en el límite con la Región de Murcia. Desde la Vega Baja, el acceso se realiza por la N-325 desde Crevillente.

En cuanto a las opciones de transporte público, la red ferroviaria se encuentra a una distancia de 7 km (Estación Aspe-Novelda), mientras que el Aeropuerto de Alicante-Elche (El Altet) se ubica a 22 km dentro del término municipal de Elche. Además, Aspe dispone de una estación de autobuses situada en la Calle Lepanto, que ofrece servicios regulares hacia diversos destinos dentro de la provincia y otras ciudades españolas.



El ámbito de aplicación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) abarca exclusivamente el territorio municipal de Aspe. En este contexto, el plan debe diseñar intervenciones de índole municipal, si bien se deben considerar dentro de su alcance las actuaciones supramunicipales en materia de movilidad que están integradas en el Plan de Movilidad Metropolitana de Alicante-Elche (PMoMe Alicante-Elche). Estas acciones están siendo sometidas a una Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica Ordinaria.

El PMUS de Aspe engloba, por tanto, las intervenciones de competencia municipal, las cuales están mayormente situadas en áreas urbanizadas consolidadas. A excepción de la conexión del núcleo urbano con las áreas de desarrollo residencial (hacia el este) e industrial (hacia el sur), las cuales se conectan con terrenos no urbanizables a través de infraestructuras viarias existentes. Además, se contempla la inclusión de una zona de estacionamiento disuasorio al norte del núcleo urbano.

## 2.1 PROPUESTA DE MODIFICACIÓN

Las alternativas consideradas en el documento del Plan Municipal de Movilidad Urbana Sostenible presentadas por el Ayuntamiento de Aspe, han sido valoradas por el mismo en función de parámetros urbanísticos, territoriales, ambientales, económicos y sociales. El agente urbanizador ha proporcionado un análisis detallado con el objetivo de identificar la opción más adecuada para el desarrollo del área en cuestión.

El Plan de Movilidad del municipio debe abordar el desafío de solucionar los problemas de movilidad en futuros escenarios, avanzando hacia un modelo óptimo en términos de accesibilidad y sostenibilidad. En este sentido, se han establecido diversos escenarios de movilidad con el propósito de analizar el impacto de las diferentes propuestas contempladas en el plan de Aspe. Se han considerado las variables que influyen en la evolución de la movilidad tanto sin la implementación del Plan como con la aplicación de las propuestas de actuación diseñadas para satisfacer las necesidades de movilidad identificadas.

De acuerdo con el borrador del PMUS y el DIE, el Plan de Movilidad del municipio de Aspe debe responder al resto de resolver la movilidad en escenarios futuros, avanzando hacia un modelo deseable en términos

de accesibilidad y sostenibilidad. La definición de dichos escenarios viene caracterizada por la evolución de variables con respecto a una situación de partida de variables temporales, socioeconómicas, territoriales y de oferta

Así, como únicas alternativas, se han definido dos escenarios, que determinan únicamente la situación actualmente vigente y aquella que se producirá tras la implantación del PMUS, y que se desarrollan en el Cap.1 del Volumen 2 de la propuesta de PMUS:

### Alternativa 0. Escenario tendencia o Do Nothing

El escenario tendencial o *do nothing* representa la proyección o simulación de las tendencias basadas en el actual modelo de movilidad, caracterizado por un incremento progresivo de las demandas de movilidad, un aumento en las distancias de desplazamiento y, un crecimiento continuo de los modos de transporte motorizados en detrimento de los modos más sostenibles y respetuosos con el entorno urbano. Este escenario no contempla la implementación de políticas activas para revertir estas tendencias.

### Alternativa 1. Escenario corregido

Para definir este escenario, se evalúa el impacto esperado de las medidas y acciones propuestas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Estas medidas están dirigidas a implementar correcciones en la distribución modal, favoreciendo los modos de transporte más sostenibles, como el no motorizado y el transporte público, mientras que se desincentivan los modos de transporte privados.

La propuesta seleccionada es la *Alternativa 1. Escenario corregido*, este escenario se identifica como "corregida" dado que resulta de la aplicación y ejecución de las medidas y acciones propuestas por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible sobre la *Alternativa 0* o la situación actual. Este enfoque se centra en la implementación de medidas destinadas a corregir las crecientes demandas de movilidad motorizada y promover de manera evidente los sistemas de transporte basados en modos sostenibles, como el peatón y la bicicleta. Este escenario se enfoca en:

- Favorecer la utilización de los modos de transporte tradicionales del Mediterráneo, como caminar y andar en bicicleta, a través de la creación de zonas ambientales, áreas con límite de velocidad de 30 km/h y la implementación de corredores o rutas que faciliten el desplazamiento peatonal o en bicicleta.
- Implementar una política integral de estacionamiento que regule la oferta de estacionamiento en el municipio, limitando de alguna manera el acceso al vehículo privado y reduciendo el tráfico en las áreas centrales del casco urbano. El espacio urbano destinado a fomentar el uso de modos de transporte no contaminantes debería obtenerse principalmente a partir del espacio dedicado al estacionamiento en la calzada.
- Promover la gestión de la movilidad mediante medidas que busquen cambiar los hábitos de desplazamiento de los ciudadanos en sus viajes diarios necesarios, como los relacionados con el trabajo y los estudios, así como los viajes no necesarios relacionados con el ocio y las compras.

## 3. RESOLUCIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL E INFORME POSTERIOR DE LA GENERALITAT VALENCIANA

A fecha de 10 de diciembre de 2029 se solicita Evaluación Ambiental a la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica de la Generalitat Valenciana adjuntando los documentos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Aspe junto con el Documento Inicial Estratégico (DIE).

Por parte de la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica, de acuerdo con el artículo 53.1 de la TRLOTUP, la documentación aportada se sometió a consulta a las siguientes administraciones públicas afectadas:



FECHA SOLICITUD	FECHA RESPUESTA INFORME	RESPUESTA INFORME	ADMINISTRACIÓN CONSULTADA
31/01/2020	13/01/2020	FAVORABLE	Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración. Dirección Territorial de Valencia. Servicio de Urbanismo.
31/01/2020	12/02/2020	FAVORABLE	Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración. Subdirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje. Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje.
10/12/2019	22/05/2020	FAVORABLE	Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad SubGral Ord. Movilidad. Serv. Movilidad
31/01/2020	06/05/2020	FAVORABLE	Conselleria Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Clim. y Desarr. Rural SubGral Medio Natural. Servicio Ordenación y Gestión Forestal.
31/01/2020	23/12/2019	FAVORABLE	Conselleria Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Clim. y Desarr. Rural SubGral Cambio Climático y Calidad Ambiental.
31/01/2020			Conselleria Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Clim. y Desarr. Rural Dirección Territorial de Alicante. Servicio Territorial de Medio Ambiente.

Tras la revisión del borrador del PMUS, el DIE y los informes de las consultas realizadas, la Comisión de Evaluación Ambiental emite Informe Ambiental Territorial Estratégico FAVORABLE en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Aspe de acuerdo con los criterios del Anexo VII de la TRL0TUP en fecha del 2 de junio de 2021, por no tener efectos significativos sobre el medio ambiente, correspondiendo continuar la tramitación de dicha modificación conforme a su normativa sectorial, siempre y cuando su ajuste a la documentación presentada así como a lo establecido en la legislación vigente y los informes emitidos respecto a los que se tendrán en cuenta la siguiente consideración en la redacción definitiva del PMUS de Aspe los siguientes aspectos:

1. *El PMUS debe contener un capítulo relativo a la Infraestructura Verde con los contenidos señalados en el informe emitido por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje.*

2. *Respecto a las consideraciones relativas a cambio climático, contaminación acústica y calidad del aire, el PMUS tendrá en cuenta las consideraciones del informe del servicio de Lucha Contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera, especialmente en lo referido a:*

1. *Incorporar metodología y cálculo de la huella de carbono derivada del modelo de movilidad propuesto y los indicadores de seguimiento de carácter medioambiental que se estimen adecuados, en concreto, emisiones CO<sub>2</sub> equivalente.*

2. *Incorporar procedimiento para el seguimiento de la contaminación acústica derivada del modelo de movilidad propuesto y el indicador correspondiente del nivel sonoro externo.*

3. *Completar la propuesta de indicadores de seguimiento con los valores iniciales y los valores objetivos a alcanzar.*

3. *El PMUS incorporará finalmente las cuestiones realizadas por el informe del Servicio de Ordenación y Gestión Forestal relativo a la consideración de las vías pecuarias y su adecuación a la normativa.*

4. *Se definirán los espacios para aparcamientos disuasorios en suelo urbano o urbanizable, evitando su implantación en suelo no urbanizable común y en todo caso, si fuera absolutamente necesario, se debería justificar que no se genera efecto significativo ni riesgo para la salud o el medio ambiente.*

El 5 de julio de 2021, por parte del Jefe de Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica se adjuntan informes del Servicio Territorial de Medio Ambiente referidos al expediente de referencia con entrada

posterior al pronunciamiento ambiental del Informe Ambiental y Territorial Estratégico, para su consideración en las siguientes fases previas a la aprobación del PMUS.

En dicho documento se adjuntaba a fecha del 24 de marzo de 2020 informe favorable en materia ambiental y, a fecha del 18 de mayo de 2021 informe favorable en materia de acústica.

#### 4. VALORACIÓN DE LA INCLUSIÓN DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS POR LA GENERALITAT VALENCIANA EN LA VERSIÓN REVISADA DE LA PROPUESTA DE LA MODIFICACIÓN

Después de la resolución positiva emitida por la Comisión de Evaluación Ambiental sobre el Informe Ambiental Territorial Estratégico, se han tenido en cuenta diversas medidas cruciales que han sido incorporadas en la redacción final del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Aspe, conforme a lo especificado en el apartado 3 de este documento.

Una de las consideraciones fundamentales aborda la necesidad de incluir un capítulo dedicado a la Infraestructura Verde en el PMUS, siguiendo las directrices establecidas en el informe emitido por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje.

Además, en relación con las preocupaciones asociadas al cambio climático, la contaminación acústica y la calidad del aire, el PMUS ha integrado las recomendaciones del informe del Servicio de Lucha Contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera. Esto implica, entre otros aspectos, la incorporación de una metodología y cálculo de la huella de carbono derivada del modelo de movilidad propuesto, así como la inclusión de un procedimiento para el seguimiento de la contaminación acústica y la definición de indicadores ambientales, incluyendo valores iniciales y objetivos a alcanzar.

Asimismo, se han abordado las inquietudes planteadas por el informe del Servicio de Ordenación y Gestión Forestal, en particular en lo referente a la consideración de las vías pecuarias y su conformidad con la normativa aplicable.

Finalmente, el PMUS ha contemplado la necesidad de definir con precisión los espacios destinados a aparcamientos disuasorios, evitando su implantación en suelo no urbanizable común y, en caso de ser estrictamente necesario, justificando que no generará efectos significativos ni riesgos para la salud o el medio ambiente.

Esta integración de medidas específicas en el PMUS refuerza su coherencia con los estándares ambientales y territoriales, garantizando así su contribución positiva al entorno local.

#### 5. CONCLUSIONES

Tras revisar el proceso completo de tramitación del procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégico del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Aspe, de acuerdo con los criterios del Anexo VII de la TRLOTUP, SM Sistemas Medioambientales considera correctas las modificaciones realizadas en el borrador del PMUS después de las consultas realizadas y la recepción del Informe Ambiental Territorial Estratégico.

Se considera que no tiene efectos significativos en el medio ambiente, cumpliendo con las determinaciones incluidas en el borrador del PMUS tras la resolución del Informe Ambiental y Territorial Estratégico FAVORABLE en el procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica por el Secretario de la Comisión de Evaluación Ambiental, con fecha del dos de junio de 2021.