



**GENERALITAT
VALENCIANA**

NOTIFICACIÓ/COMUNICACIÓ - ACTE ADMINISTRATIU
NOTIFICACIÓN/COMUNICACIÓN
- ACTO ADMINISTRATIVO

**GVA-
MEDIOAMBIENTE_PR-4006661**

Cod. Verificació / Cód. Verificación:
B9CDI83T:DRRH9VIU:SJTRIUUT

A NOTIFICACIÓ/COMUNICACIÓ / NOTIFICACIÓN/COMUNICACIÓN

Se li notifica/comunica mitjançant el present document i adjunts la resolució o actuació administrativa dictada d'acord amb les dades aportades a continuació.

Se le notifica/comunica mediante el presente documento y adjuntos la resolución o actuación administrativa dictada de acuerdo con los datos aportados a continuación.

B DADES DE L'INTERESSAT / DATOS DEL INTERESADO

NIF / NIF: **P4625200C** Nom / Nombre: **Entidad** Cognoms / Apellidos: **AYUNTAMIENTO DE VALENCIA**

C DADES DEL PROCEDIMENT ASSOCIAT / DATOS DEL PROCEDIMIENTO ASOCIADO

Procediment / Procedimiento: **MEDIOAMBIENTE_PR: Solicitud de Evaluación Ambiental**

Identificador de la sol·licitud / Identificador de la solicitud: **GVA-MEDIOAMBIENTE_PR-4006661**

Data de la sol·licitud / Fecha de la solicitud: **30/06/2025**

Número de Registre / Número de Registro: **GVRTE/2025/3068697**

Data de Registre / Fecha de Registro: **30/06/2025**

Codi de verificació del acusament / Código de verificación del acuse: **8ICK5VFG:Y4Q8BQ47:8XD8T9TM**

D OBSERVACIONS / OBSERVACIONES

Se le notifica acuerdo de la Comisión de Evaluación Ambiental de la Mod. Puntual del PMUS de Valencia

E DOCUMENTACIÓ QUE S'ADJUNTA / DOCUMENTACIÓN QUE SE ADJUNTA

- 06.01 IATE MP PMUS
06.01-iate-mp-pmus_1757575049623.pdf

València, 11 de setembre de 2025

INFORME AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO

Objeto:	Modificación Puntual del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de València para incluir Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)
Trámite:	Evaluación Ambiental Estratégica del Plan
Promotor:	Ayuntamiento de València
Autoridad Sustantiva:	Ayuntamiento de València
Ubicación:	València (Valencia)
N.º Expediente:	58-2025-EAE
Expte. Táctica:	4006661

La Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada el 8 de septiembre de 2025, adoptó el siguiente:

ACUERDO:

En fecha 30 de junio 2025 ha tenido entrada en el Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica la solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica de la **Modificación Puntual del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) València para incluir Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), (València)**.

A) FUNDAMENTOS POR LOS QUE EL PLAN SE SOMETE A EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

La Evaluación Ambiental Estratégica es el instrumento de prevención, establecido en la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de junio, para la integración de los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos. Dicha Directiva se incorpora al derecho interno español mediante la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, y al derecho autonómico mediante el Decreto Legislativo 1/2021 de 18 de junio del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje de la Comunitat Valenciana (TRLOTUP).

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

Conforme a lo estipulado en el artículo 46.3 del TRLOTUP, el órgano ambiental y territorial determinará, teniendo en consideración los criterios del Anexo VIII, el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental y territorial ordinario o simplificado, en función de la certidumbre en la determinación de la existencia de efectos significativos sobre el medio ambiente, previa consulta a las Administraciones Públicas afectadas a las que se refieren los artículos 48.d) y 53 del TRLOTUP.

B) DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

B.1. Documentación aportada

Con fecha 30 de junio de 2025 tuvo entrada en el Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica la solicitud del Ayuntamiento de València para iniciar el proceso de evaluación ambiental y territorial estratégica de la Modificación Puntual del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para incluir Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).

La documentación aportada es conforme a lo establecido en el artículo 50 del Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje (TRLOTUP).

La documentación queda constituida por:

1. Memoria (Borrador) (2025).
2. Documento Inicial Estratégico (DIE) (2025).
3. Nueva ficha para incluir en el programa de actuaciones del PMUS.
4. Informe de la Asesoría Jurídica del Ayuntamiento sobre la modificación puntual del PMUS.
5. PMUS de Valencia (2013).
6. Acta del Pleno del Ayuntamiento que aprueba el PMUS de 2013.
7. Proyecto técnico de ZBE y Ordenanza municipal de ZBE (2024).
8. Informes de los servicios municipales.
9. Documentación adicional.

La Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental comunica al Ayuntamiento de València la apertura del expediente (58/2025-EAE) el 15 de julio de 2025.

B.2. Información territorial

València, capital de la provincia homónima, pertenece a la comarca de València. Es la tercera ciudad, y área metropolitana, más poblada de España. Está ubicada sobre la llanura aluvial de los ríos Júcar y Turia, al sur del sector ibérico, a unos 4 km de la costa. La depresión aluvial alberga pequeñas lomas como el Cabeçol de El Puig. Los paisajes tradicionales son los campos de cultivo de la huerta y las zonas húmedas. El término municipal limita al Norte con Alboraiá, Tavernes Blanques, Bonrepòs i Mirambell, Vinalesa, Alfara del Patriarca y Moncada; al Oeste con Rocafort, Godella, Burjassot, Paterna, Quart de Poblet, Mislata, Xirivella, Picanya, Paiporta, Benetússer, Alfafar, Sedaví, Massanassa, Catarroja, Albal y Silla; al Sur con Sollana y Sueca, y al Este con el Mar Mediterráneo. La ciudad ocupa una superficie de 134,65 km² y cuenta con una población de 825.948 habitantes, sin contar con el área metropolitana (según datos del INE, 2024).

El sur del término municipal está incluido dentro del límite del Parque Natural de *l'Albufera*, del LIC *l'Albufera* y de la ZEPA *l'Albufera*. El perímetro noroeste del término está incluido parcialmente en el Paisaje de Relevancia Regional PRR 32 *Albufera y arrozales de Valencia*.

El ámbito de la Modificación Puntual propuesta no está incluido en ninguno de estos espacios.

B.3. Planeamiento Vigente

El planeamiento vigente en el municipio consiste en un Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) aprobado definitivamente por Resolución, de 28 de diciembre de 1988, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, ratificado por acuerdo del Consell, el 30 de diciembre de 1988, y publicado en el DOCV, de 16 de enero de 1989. El Plan no fue evaluado ambientalmente.

Posteriormente, ha sido objeto de varias modificaciones.

B.4. Objeto de la propuesta

Diagnóstico previo

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de València se aprobó el 27 de diciembre de 2013 en sesión Plenaria, tomando como punto de partida 10 objetivos que desarrollan 17 estrategias. El objetivo 6 plantea «favorecer la descarbonización del sistema de transporte para reducir la contaminación, disminuir el ruido y mejorar la calidad ambiental consiguiendo una movilidad más respetuosa con el medio ambiente y más eficiente energéticamente que contribuya a valorizar el entorno urbano con mayor calidad». Así mismo, la estrategia 16 desarrolla la descarbonización del sistema de transportes. En el PMUS no se habla de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) aunque el objetivo 6 plantea acciones como la promoción de vehículo eléctrico o la jerarquización del viario para ordenar el espacio urbano.

Por otra parte, el municipio cuenta con un Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València aprobado el 29 de noviembre de 2018 que plantea la propuesta EE04 «Definición y gestión de Zonas de Bajas Emisiones-ZBE».

Con posterioridad, entró en vigor la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética cuyo art. 14.3 indica que los municipios de más de 50.000 habitantes adoptarán planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad como el establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones.

Justificación de la Modificación Puntual

El establecimiento de una zona de bajas emisiones está ligado a la implementación de medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones, a la mejora de la calidad del aire y la mitigación del cambio climático, así como promover el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica, el impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles y la promoción de la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte. La medida más característica es la implementación de restricciones a los vehículos más contaminantes. En la documentación presentada se indica que, si bien el PMUS no contiene ninguna medida específica enfocada a tal fin, sí cuenta con propuestas de actuación relacionadas. Se señala que la no inclusión de restricciones al vehículo privado se debió, probablemente, a que la obligación legal de crear las Zonas de Bajas Emisiones (2021) fue posterior a la aprobación del PMUS (2013), aunque esta iniciativa sí se incorporó al Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València, de carácter supramunicipal (2018).

Objetivos de la Modificación Puntual

La Modificación Puntual tiene como objetivo elaborar una propuesta que desarrolle la iniciativa de creación de Zonas de Bajas Emisiones para su inclusión en el vigente Plan de Movilidad Urbana Sostenible, dando así cumplimiento a la obligación legal contenida en el art. 14.3 de la Ley 7/2021, y asegurando su interrelación con las medidas vigentes para evitar que la ZBE se conciba como una propuesta aislada.

El **ámbito** de la Modificación Puntual será municipal puesto que corresponde a los municipios la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medio ambientales.

B.5. Estudio de alternativas

La documentación aportada plantea 3 alternativas:

- **Alternativa 0:** alternativa no normativa. No desarrollar el art. 14.3 de la Ley 7/2021 y apoyarse en otro tipo de instrumentos no vinculantes. Implicaría la utilización de medidas no regulatorias destinadas a la consecución de los mismos objetivos, pero sin implantar prohibiciones o exacciones fiscales.

Se indica que estas medidas deberían consistir en informar a la ciudadanía sobre la naturaleza e importancia del problema y sobre las medidas a tomar voluntariamente para avanzar en la consecución de los objetivos prefijados. Las medidas se pueden complementar con ayudas o subvenciones públicas.

Ventajas de la alternativa:

- Las cargas y obligaciones para la ciudadanía son mínimas.

Inconvenientes de la alternativa:

- Se deja en manos de la responsabilidad social ciudadana, en general, el avanzar o no en la consecución de los objetivos.
- Los resultados son muy inciertos, pudiendo llegar a ser prácticamente inexistentes.
- Los efectos sobre el presupuesto municipal son negativos contando con que, en relación con los gastos, está el coste de las medidas a implantar, pero respecto a los ingresos el saldo es nulo, con lo que el balance es claramente negativo.

Se concluye que no es recomendable seleccionar esta alternativa.

- **Alternativa 1:** alternativas normativas, prohibiciones de acceso (alternativa seleccionada). Consiste en desarrollar una ordenanza basada en restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos dentro del ámbito de la ZBE que se basarán en la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones.

Las restricciones se entienden en el sentido de limitaciones absolutas o prohibiciones. Se establece una tipificación de infracciones y las correspondientes sanciones. El Ayuntamiento de València ya ha establecido este sistema para la implantación del Área de Prioridad Residencial (APR) Ciutat Vella.

La alternativa se basa en los siguientes elementos:

- Definición de una o varias Zonas de Bajas Emisiones, entendidas como un ámbito espacial donde las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento son homogéneas.
- Fijación de derechos de acceso de los vehículos en función de su nivel de emisiones, en función de la normativa vigente.
- Establecimiento de la cronología de entrada en vigor de las restricciones para las distintas zonas.

Ventajas de esta alternativa:

- Eficacia máxima de la norma dado que se establece una prohibición absoluta.
- Sistema transparente y fácil de entender basado en un Dispositivo Ambiental, que llevará cada coche, que le permite conocer las restricciones de acceso.
- Respecto a la estabilidad presupuestaria, los ingresos derivados de las sanciones suelen superar ampliamente los costes de gestión del sistema, aunque es esperable que el número de sanciones tenga una reducción continua y paulatina.

Inconvenientes de la alternativa:

- La opción adolece de una óptima proporcionalidad y eficiencia ya que la emisión real de un vehículo depende esencialmente de su nivel de emisiones (caracterizado por el Distintivo Ambiental) y del número de kilómetros recorridos. En la norma se tiene en cuenta el primer factor, pero no el segundo (los kilómetros recorridos).
 - Es una medida muy restrictiva puesto que es una prohibición de plano. La única alternativa para evitar ser sancionado es no usar el vehículo.
 - Rechazo social a la imposición de una restricción de acceso de carácter general para un colectivo grande de vehículos.
- **Alternativa 2:** alternativa normativa, tasas de acceso. Contempla la imposición de tasas de acceso; las restricciones consistirían en reducir o constreñir, no de forma absoluta, sino mediante una tasa propuesta en el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible. La tasa debería tener el efecto de limitar o reducir el número de vehículos que acceden, circulan y estacionan en la ZBE y se establecería según el nivel de emisiones del vehículo.

Ventajas de esta alternativa:

- Una tasa nunca será tan eficaz en limitar una conducta inadecuada, pero, en función de su importe, puede ser muy desincentivadora.

- Obedece al principio de «quien contamina paga» satisfaciendo el nivel de proporcionalidad al ajustar la tasa al tipo de vehículo y a las veces que accede a la ZBE.
- La tasa permite que el usuario decida cuándo le resulta óptimo soportarla o sustituir el vehículo para cada caso particular.
- Puede permitir una introducción paulatina.
- Si la tasa está bien diseñada, debería tener un efecto neutro sobre los presupuestos municipales.

Inconvenientes de la alternativa:

- Conforme al art. 128.2 de la Ley 39/2015, los reglamentos y disposiciones administrativas no podrán establecer tributos, exacciones parafiscales u otras cargas o prestaciones personales o patrimoniales de carácter público. Su imposición a través del desarrollo de la correspondiente Ordenanza Fiscal requeriría de la previa aprobación del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.
- Rechazo social de un nuevo tributo que dependería en gran medida del importe del mismo.

Se opta por la alternativa 1, implantación de restricciones absolutas, considerándola la única viable dado el marco normativo actual.

B.6. Propuesta de la Modificación Puntual

La Zona de Bajas Emisiones (ZBE) se define como el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones.

En la documentación presentada se incluye la ficha de actuaciones, que se resumen en:

- Contratación de un sistema de control de accesos para la ciudad, a ubicar en el perímetro de la Zona de Bajas Emisiones.
- Redacción de la Ordenanza y Proyecto de Zonas de Bajas Emisiones.
- Puesta en marcha de medidas para conseguir los objetivos complementarios.

Los objetivos de las actuaciones se concretan en:

- Mejora de la calidad del aire.
- Mitigación del cambio climático.
- De forma complementaria, impulso del cambio modal hacia modos de transporte sostenibles, mejora de la accesibilidad, fomento de la electromovilidad, promoción de la sostenibilidad en la distribución urbana de mercancías (DUM) y mejora de la seguridad vial.

Se incluyen los siguientes indicadores de seguimiento:

1.- Concentración de dióxido de nitrógeno (NO₂)

- Evolución de valor límite horario (VLH). Valor medio 2023 = 83 µg/m³.
- Evolución del valor límite anual (VLA). Valor medio 2023 = 17 µg/m³.

2.- Reparto modal del uso del automóvil particular con respecto a otros medios de transporte.

- Distribución modal PMoMe (2018) = 41,3% vehículo privado.

3.- Porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículo privado, transporte de mercancías y transporte colectivo. Respecto al parque circulante en 2024:

- 3% de vehículos cero emisiones respecto al total de vehículos circulantes.
- 3% de motocicletas, ciclomotores y turismos cero emisiones respecto al total de motocicletas, ciclomotores y turismos circulantes.
- 5% de autobuses cero emisiones respecto al total de autobuses circulantes.
- 1% de furgonetas y camiones cero emisiones respecto al total de autobuses circulantes.

Se indica que las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) son una herramienta altamente efectiva, puesto que restringen significativamente el tráfico de vehículos privados, lo que fomenta el trasvase hacia alternativas de transporte más sostenibles y, en consecuencia, la mejora de la calidad del aire. Las medidas deben implementarse con un calendario gradual de forma que permitan la adaptación económica y social más fluida y faciliten la comprensión y el cumplimiento de las nuevas normativas. Los efectos serán visibles a medio-largo plazo. Se ha establecido un calendario gradual de implantación de 3 años.

C) POSIBLES EFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

En el punto 7 *Efectos previsibles sobre el medio ambiente y sobre los elementos estratégicos del territorio, con especial consideración sobre su incidencia en el cambio climático* del DIE, se indica que «al restringir el acceso de los vehículos más contaminantes se pretende reducir significativamente los niveles de NO₂ y partículas en suspensión (PM), cumpliendo con los límites establecidos por la normativa europea y protegiendo a salud pública [...] al limitar la circulación de los vehículos más antiguos se espera una reducción significativa del ruido en las zonas afectadas».

Respecto a la consideración sobre su incidencia en el cambio climático, se señala que «la implementación de la ZBE contribuye a la mitigación del cambio climático al reducir las emisiones de CO₂ y otros gases de efecto invernadero (GEI) [...] se fomenta el uso de vehículos de bajas emisiones y la adopción de medios de transporte más sostenibles, como el transporte público, las bicicletas y los vehículos eléctricos».

D) CONSULTAS

Por parte del Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica, de acuerdo con el artículo 53 del Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, de aprobación del texto refundido de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, de la Comunidad Valenciana (TRLOTUP), la documentación

aportada se ha sometido a consulta, en su condición de administraciones públicas afectadas, a:

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONSULTADA	CONSULTA	INFORME
Dirección General de Transportes y Logística Servicio Movilidad	17.07.2025	21.07.2025
Dirección General de Calidad y Educación Ambiental Servicio de Protección de la Atmósfera	17.07.2025	25.08.2025
Dirección General de Calidad y Educación Ambiental Servicio de Adaptación al Cambio Climático	17.07.2025	29.07.2025
Dirección General de Infraestructuras y Proyectos Urbanos Servicio de Planificación (Carreteras)	17.07.2025	01.08.2025

Nota: Los informes recibidos se publicarán, junto con el Informe Ambiental y Territorial Estratégico, en la pág. web <https://mediambient.gva.es/es/web/evaluacion-ambiental/seguint-d-expedients-d-avaluacio-ambiental-estrategica> (apartado 'Seguimiento de Expedientes de Evaluación Ambiental Estratégica', seleccionando provincia>Valencia, municipio>València y >58/2025/EAE-Modificación Puntual del PMUS de València para incluir Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).

Al enlace indicado se accede en la página web Conselleria con competencias en materia de medio ambiente; en el Área: Evaluación Ambiental → Evaluación Ambiental de Planes y Programas → Seguimiento de Expedientes → Expediente 54/2019/EAE y siguientes

E) IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE LOS POSIBLES EFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

Conforme a lo estipulado en el artículo 46.3 del TRLOTUP, el órgano ambiental y territorial determinará, teniendo en consideración los criterios del Anexo VIII, el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental y territorial ordinario o simplificado, en función de la certidumbre en la determinación de la existencia de efectos significativos sobre el medio ambiente, previa consulta a las Administraciones Públicas afectadas a las que se refieren los artículos 48.d) y 53.1 del TRLOTUP.

Movilidad

El Servicio de Movilidad emite informe el 21 de julio de 2025 en el que se indica lo siguiente:

- El municipio de València tiene 825.948 habitantes, por lo tanto, está afectado por el art. 14.3 de la Ley 7/2021 de cambio climático.

- Las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, objeto de esta Modificación Puntual, mantienen su validez y deben seguir implementándose como tales. No obstante, por imperativo legal, se debe incluir la medida de Zona de Bajas Emisiones en el programa de actuaciones del PMUS, incorporando una nueva ficha de actuación que contemple las determinaciones esenciales de una Zona de Bajas Emisiones lo suficientemente general como para permitir la implantación de la ZBE con rapidez y proceder a modificar sus determinaciones en el periodo de ajuste y primeras fases de funcionamiento con agilidad y sin tener que realizar nuevas modificaciones puntuales en el PMUS.

- La ZBE de València tiene una extensión de 27,8 km², abarca la mayoría del núcleo urbano y se delimita por las Rondas Norte y Sur, junto con la calle Serrería y otras vías por el noroeste. El perímetro de las vías de comunicación que limitan la ZBE no forma parte de la misma y permite eliminar los puntos de congestión en la frontera de la zona de restricción general de acceso vehicular. La ZBE es amplia (afecta a 786.293 habitantes), fácilmente reconocible por los ciudadanos, permite laminar sensiblemente el efecto frontera y se considera adecuada para conseguir los objetivos establecidos.

Respecto al ámbito de actuación de la ZBE, sus límites se circunscriben al municipio de València, lo que se considera más sencillo y eficaz de gestionar.

- Se considera que los objetivos concretos de la propuesta (calidad del aire, mitigación climática y movilidad sostenible) están bien descritos, y que su relación con los objetivos del PMUS están adecuadamente establecidos.

- Con relación a las actuaciones a realizar, el informe señala:

- Respecto a la necesidad de contratar un sistema automatizado de control de accesos en el perímetro de la ZBE, ya está realizado según consta en la información que obra en el expediente y para la que se ha conseguido financiación europea.
- En relación con la aprobación del proyecto técnico y la Ordenanza, su contenido concreto no se puede consultar en los documentos aportados ni en la web municipal en fecha de redacción del presente informe.
- En referencia a la puesta en marcha de medidas para alcanzar los objetivos complementarios, se indica que este punto no se entiende por su ambigüedad y debería ser concretado.
- Si fuera necesario completar los datos de calidad del aire procedente de estaciones permanentes con otras estaciones temporales, auxiliares, etc., convendría indicarlo ya que este es el objetivo fundamental de la medida.

- Por lo que respecta a los indicadores de gestión y mantenimiento, el informe señala que la ficha cumple las exigencias del art. 12 del RD 1052/2022, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, que resulta mucho más ampliado en el proyecto técnico porque se añaden algunos indicadores propuestos en el Anexo II del citado Real Decreto y otros empleados habitualmente por el Área de Movilidad Municipal, superando los 60 indicadores en total.

- Los valores actuales de los indicadores propuestos en la ficha de actuación mejorarán sin duda con la implantación, gestión y seguimiento de la Zona de Bajas Emisiones.

- Con relación al coste estimado de la implantación, este asciende a 8 millones de euros dedicados a la instalación de equipos (cámaras, sensores de calidad del aire, ordenadores, software, etc.). Se indica que se echan en falta los costes de mantenimiento y gestión. Se propone cambiar el nombre del campo a la denominación *Costes estimados de mantenimiento y gestión* y completar su contenido con información aproximada de los costes de funcionamiento al año.

- Se indica que se echa en falta un campo denominado *Calendario de implantación*. A la vista de la documentación aportada, se indicará que tendrá una duración de 3 años y que esto permitirá una implantación gradual en 3 fases (Informativa, Sancionadora Limitada y Sancionadora Plena) para garantizar una adaptación suave de la ciudadanía y la economía local. La ficha no necesita extenderse más en este campo de información.

- Por último, se señala que en la nueva ficha no aparece el campo de *Gráficos y planos*, aunque se indica que los límites de la Zona de Bajas Emisiones que se quiere sacar adelante es la que figura a continuación:



El informe concluye que el ámbito y contenido de la modificación puntual propuesta son adecuados en relación con las determinaciones de la Ley 6/2011, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, por lo que se emite informe favorable con los condicionantes y correcciones indicadas.

Cambio Climático

El Servicio de Adaptación al Cambio Climático emite informe con fecha 29 de julio de 2025 en el que se indica lo siguiente:

- Los objetivos mencionados en la documentación aportada tienen coincidencia de contenido y guardan relación con los objetivos y líneas estratégicas determinadas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

- La Modificación Puntual propuesta para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) tiene como objetivo contribuir con lo indicado en el art. 3 del Real Decreto 1052/2022, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.
- Analizada la documentación presentada, se prevé que dicha Modificación no tendrá un impacto negativo sobre el cambio climático.

El informe concluye que la Modificación propuesta tendrá un impacto positivo en materia de cambio climático, al contribuir con la reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en el sector del transporte y la movilidad, además del cumplimiento del art. 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, de creación de zonas de bajas emisiones.

Atmósfera

El Servicio de Protección de la Atmósfera emite informe, el 25 de agosto de 2025, en el que se indica lo siguiente:

Los municipios de más de 50.000 habitantes deben adoptar planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas la movilidad, incluyendo el establecimiento de zonas de bajas emisiones.

Respecto a la calidad del aire, se indica que el tráfico viario es el principal contribuyente a los niveles de contaminación atmosférica en los entornos urbanos.

La documentación relacionada con el procedimiento de aprobación de la ZBE incluye un estudio sobre la calidad de aire en la ciudad de Valencia. Se realiza un estudio de dispersión de contaminantes a fin de modelizar los resultados esperables tras la adopción de la ZBE en un escenario considerado como conservador. El estudio apunta a la actividad portuaria como principal emisor de los principales contaminantes atmosféricos, no obstante, se constata que el tráfico viario es el principal contribuyente a los niveles de NO₂, PM₁₀ y PM_{2,5} en el núcleo urbano.

Si bien los niveles actuales y las estimaciones dan cumplimiento a los valores límite de calidad del aire previstos en el RD 102/2011 y RD 1052/2022, la previsión para 2030 contenida en el estudio muestra superaciones, en las estaciones de medición Centro y Olivereta, de los límites anuales de NO₂ establecidos en la nueva Directiva (UE) 2024/2881. El Ayuntamiento debe tener en consideración la necesidad de alcanzar los niveles exigidos en la Directiva y determinar las medidas que considere más adecuadas, previendo que sean necesarias actuaciones adicionales a la ZBE, propuesta que no tienen por qué limitarse a la posible revisión de la ZBE.

Respecto a la contaminación acústica, el tráfico viario es el principal contribuyente a los niveles de ruido en entornos urbanos. La implementación de las medidas asociadas a la ZBE promueve el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en la medida en que sean un

catalizador efectivo para un cambio modal y/o promueva una reducción de la velocidad de circulación.

Se indica que, conforme a los requisitos establecidos en el Anexo I del RD 1052/2022, el proyecto de ZBE, debe revisar la coherencia con los instrumentos de planificación preexistentes, siendo de particular relevancia que se garantice la coordinación y coherencia con el Plan de Acción Contra el Ruido junto con los Mapas Estratégicos de Ruido para dar un seguimiento en profundidad a la evolución de la contaminación acústica asociada a la movilidad.

En cuanto a los condicionantes mínimos establecidos en el RD 1052/2022 con relación a la contaminación atmosférica y ruido, se ha realizado el siguiente análisis:

1.- Estaciones de medición de calidad de aire y áreas de superación de los valores límite. En el proyecto de ZBE se recoge un apartado sobre las estaciones de medición de calidad del aire, haciendo referencia las estaciones oficiales de la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica (RVVCCA), aportando documentación donde se definen las nueve estaciones instaladas en València y alrededores.

2.- Análisis de coherencia de los proyectos ZBE con los instrumentos de planificación preexistentes. A pesar de que en el proyecto de ZBE se menciona los Planes de Acción contra el Ruido, en la documentación presentada no se ha encontrado referencia a dichos Planes de Acción.

3.- Estimación de la superficie contaminada (km²) y de la población expuesta a la contaminación. En el proyecto de ZBE se indica que la superficie abarca 27,8 km² y la población expuesta, según datos del padrón del año 2024, alcanza la cifra de 830.606 habitantes.

4.- Naturaleza y evaluación de la contaminación. La documentación presentada únicamente hace referencia a la contaminación respecto a la calidad del aire. En el DIE se recoge un apartado sobre el diagnóstico de la situación del medio ambiente antes de la aplicación del Plan en el ámbito afectado.

5.- Origen de la contaminación. En el proyecto de ZBE se recoge un apartado sobre el origen de la contaminación.

6.- Objetivos cuantificables. En el proyecto de ZBE se establecen unos objetivos cuantificables respecto a la mejora de la calidad del aire, tal y como establece el RD 1052/2022. No se definen objetivos respecto a la contaminación acústica, pero la normativa citada tampoco los establece como obligatorios.

7.- Medidas de mejora de la calidad del aire. Conforme a la documentación presentada, se establece un listado de medidas y el calendario de aplicación. Se recoge una modelización de la calidad del aire que sirve de información de base para adoptar las medidas, así como una

estimación de la mejora de la calidad del aire esperable con la implementación de estas medidas. Según esta estimación, no se alcanzarían los niveles exigidos en el escenario 2030 recogidos en la nueva Directiva (UE) 2024/2881.

8.- Definición de indicadores de calidad del aire. En la documentación presentada se incluyen los indicadores mínimos establecidos en el art. 12 del RD 1052/2022 (Evolución del valor límite horario y Evolución del valor límite anual). Se establecen, además, los mismos indicadores de calidad del aire que los listados en el Anexo II del RD 1052/2022 asociados a las emisiones de tráfico. En el citado Anexo se establecen unos indicadores de ruido que no se encuentran recogidos en la documentación revisada que, si bien no son obligatorios, sería conveniente establecer.

Con relación a otros elementos, se indica lo siguiente:

1.- Estaciones de medición de ruido ambiental, recogido en apartado B del Anexo I del RD 1052/2022, pese a no ser un requisito mínimo, convendría incluirlas en la documentación ya que no consta en la documentación revisada.

2.- Naturaleza y evaluación de la contaminación acústica, también recogido en apartado B del Anexo I del RD 1052/2022, pese a no ser un requisito mínimo, convendría incluir un análisis y evaluación de la contaminación acústica, ya que no consta en la documentación revisada.

3.- Información sobre fuentes de ruido existentes en la zona, recogido en apartado B del Anexo I del RD 1052/2022, pese a no ser un requisito mínimo, convendría incluir esta información ya que no consta en la documentación revisada.

El informe concluye que, en general, la documentación incluye el contenido mínimo establecido en la normativa. Señala que considera relevante que, pese a los efectos positivos que resultan esperables en el municipio, de acuerdo con la documentación presentada y los escenarios contenidos en esta, es previsible que para alcanzar los objetivos marcados en la Directiva (UE) 2024/2881 y la Ley 7/2022, sea necesario complementar la ZBE con actuaciones adicionales durante los próximos años, especialmente en materia de movilidad. Se indica que corresponde al Ayuntamiento determinar las medidas que entienda más adecuadas para alcanzar los objetivos marcados.

Planificación (Carreteras)

El Servicio de Planificación emite informe, el 1 de agosto de 2025, en el que se indica lo siguiente:

- El ámbito territorial de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) está comprendido por el área situada entre la Ronda Norte – Avda. Tarongers, Serrería y Bulevar Sur. Se trata de un área exclusivamente urbana, sin ninguna vía de titularidad autonómica.
- La Modificación Puntual propuesta es compatible con la legislación sectorial vigente en el ámbito de las competencias en materia del Servicio de Planificación.

- El perímetro del área debe señalizarse adecuadamente utilizando la señal aprobada a tal efecto, según indica la documentación presentada. No obstante, no se especifican las ubicaciones de la señalización informativa. En el caso de que se pretenda instalar señales verticales en las carreteras de titularidad autonómica de acceso a València, se deberá solicitar autorización al Servicio Territorial de Infraestructuras Públicas de València, que establecerá las condiciones en las que se deberán instalar.
- Las carreteras de titularidad autonómica de acceso a València son: CV-30, CV-31, CV-35, CV-36, CV-400 y CV-500.

Se concluye emitiendo informe favorable en el ámbito de las competencias del Servicio de Planificación.

F) VALORACIÓN AMBIENTAL DE ACUERDO CON LOS CRITERIOS DEL ANEXO VIII DEL TRLOTUP

El objeto de esta Modificación Puntual es la elaboración de una propuesta que desarrolle la iniciativa de creación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) para su inclusión en el vigente Plan de Movilidad Urbana Sostenible, dando así cumplimiento a la obligación legal contenida en el art. 14.3 de la Ley 7/2021, y asegurando su interrelación con las medidas vigentes para evitar que la ZBE se conciba como una propuesta aislada.

1. Por las características de los planes y programas:

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible, conforme a la definición establecida en los artículos 9 y 10 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, así como de los artículos 14 y siguientes de Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell, de aprobación del TRLOTUP, no se puede conceptuar como un instrumento urbanístico propio de la Planificación Territorial o Urbanística, por lo tanto, no debería presentar incidencia alguna en el modelo territorial ya aprobado. La Zona de Bajas Emisiones propuesta, ligada a la implementación de medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones, a la mejora de la calidad del aire, a la mitigación del cambio climático y a la mejora de la calidad acústica, no afecta a espacios protegidos ni forestales. Todas las actuaciones propuestas se circunscriben a suelo urbano.

2. Por las características de los efectos y del área probablemente afectada:

La Modificación Puntual propuesta no afecta a espacios naturales protegidos o espacios de la Red Natura 2000, ni se esperan efectos negativos sobre la cubierta forestal.

Analizada la documentación se entiende que, en conjunto, las propuestas:

1. Colaboran a un mejor uso racional del espacio público y de las necesidades sociales y económicas del municipio.

2. Propician el cambio modal hacia los modos de transporte más sostenible: el desplazamiento a pie y en bicicleta, con la consiguiente reducción de consumo energético.
3. Desincentiva el uso del vehículo privado en favor del público y/o colectivo.
4. Favorece, a largo plazo, la reducción de los impactos asociados a los modos motorizados: emisiones contaminantes, gases de efecto invernadero y emisiones acústicas.
5. Promueve la descarbonización del sistema de transporte del municipio.

En la documentación presentada, en el apartado *Indicadores de seguimiento* de la ficha, se establecen una serie de indicadores como herramienta para realizar el seguimiento de la implantación de la Zona de Bajas Emisiones, cumpliendo con las exigencias del art. 12 del RD 1052/2022 y añadiendo algunos de los propuestos en el Anexo II del citado Real Decreto.

No es de prever problemas ambientales significativos negativos relacionados con la implantación de la Zona de Bajas Emisiones.

Así pues, analizada la documentación presentada, su objeto y los informes sectoriales emitidos, se puede determinar, respecto de la Modificación Puntual del PMUS para la elaboración de Zonas de Bajas Emisiones en València, que el procedimiento de evaluación simplificada es suficiente para determinar que la modificación no presenta efectos negativos significativos sobre el medio ambiente.

Teniendo en cuenta el análisis efectuado, la Modificación Puntual propuesta se puede considerar una modificación menor del planeamiento vigente, según el art. 46.3.a del TRLOTUP, y no presentará efectos negativos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se adopten las medidas preventivas y correctoras indicadas.

Por lo tanto, tras analizar la documentación presentada, no se esperan efectos negativos significativos ni sobre los actuales planes y programas ni por las características de los efectos y el área afectada y que puedan incidir negativamente sobre el medio ambiente, de acuerdo con los criterios del Anexo VIII del TRLOTUP (Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell, de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje).

G) PROPUESTA DE ACUERDO

Según establece el artículo 53 del TRLOTUP, de acuerdo con los criterios del Anexo VIII de esta ley, y a la vista del análisis realizado en el apartado anterior, se puede concluir que la Modificación Puntual del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para incluir la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de València (Valencia) propuesta no tiene efectos negativos significativos sobre el medio ambiente y el territorio, pudiéndose resolver la evaluación ambiental estratégica por el procedimiento simplificado.

De acuerdo con lo expuesto, se **RESUELVE**:

Emitir **Informe Ambiental y Territorial Estratégico FAVORABLE** en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica de la **Modificación Puntual del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para incluir la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de València (Valencia)**, cuyo objeto será el descrito en la documentación remitida, de acuerdo con los criterios del Anexo VIII del TRLOTUP, por no tener efectos significativos sobre el medio ambiente, siempre que previamente a su aprobación definitiva se cumplan los condicionantes descritos a continuación, correspondiendo continuar la tramitación conforme a su normativa sectorial.

1. La Modificación Puntual deberá ser completada con los condicionantes y correcciones indicadas en el informe del Servicio de Movilidad, emitido el 27 de julio de 2025. Se solicitará a dicho Servicio que informe previamente a la aprobación definitiva municipal, incorporando, en su caso, las determinaciones que en el mismo se indiquen en el marco del presente pronunciamiento.
2. En el caso de que se instale señalización en las vías de titularidad autonómica de acceso a la ciudad, se debe solicitar autorización al Servicio Territorial de Infraestructuras Públicas de València, que determinará las condiciones de instalación, según se indica en el informe emitido el 1 de agosto de 2025 por el Servicio de Planificación.
3. La Modificación Puntual deberá revisar el contenido del proyecto de Zona de Bajas Emisiones, incluyendo los contenidos mínimos establecidos en el Anexo I del Real Decreto 1052/2022 especificados en el informe del Servicio de Protección de la Atmósfera, emitido el 25 de agosto de 2025.
4. En la documentación presentada, en el documento denominado «Proyecto de Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de València», se observa una discrepancia entre el punto **9.1.1.5 Calendario de implantación** (pág. 74/126) en el que dice que «A partir del 30 de noviembre de 2025 comenzará la Fase Sancionadora limitada aplicando sanciones solamente a los vehículos registrados en municipios fuera de la provincia de València», mientras que en el punto **12.1.2.2 Fases y evolución temporal** (pág. 99/126) se indica que la «Fase 1. Restricciones a vehículos de fuera de la provincia, se aplicará desde el 1 de diciembre de 2025 y durante el ejercicio 2026 a aquellos vehículos más contaminantes y cuyo domicilio no sea algún municipio de la provincia de Valencia». La versión definitiva deberá clarificar dicha discrepancia.

Según establece el artículo 53.7 del TRLOTUP, el Informe Ambiental y Territorial Estratégico perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*, no se hubiera procedido a la aprobación del correspondiente Instrumento de planeamiento en el plazo máximo de cuatro años, prorrogable por otros dos, desde su publicación. En tal caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica simplificada del plan.

ÓRGANO COMPETENTE

La Comisión de Evaluación Ambiental es el órgano competente para emitir el informe ambiental y territorial estratégico a que se refiere el artículo 53.2.b del Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.2 del Decreto 230/2015, de 4 de diciembre, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento del órgano ambiental de la Generalitat a los efectos de evaluación ambiental estratégica (planes y programas).

A la vista de cuanto antecede, la Comisión de Evaluación Ambiental, **acuerda: emitir informe ambiental y territorial estratégico favorable en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica de la Modificación Puntual del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de València para incluir Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), València**, por considerar que no tiene efectos significativos en el medio ambiente, con el cumplimiento de los condicionantes que se incluyen en el citado informe.

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

Lo que le notifico para su conocimiento y efectos oportunos.

Lo que se certifica en el acta aprobada en la misma sesión de la Comisión de Evaluación Ambiental, conforme dispone el artículo 18.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

LA SECRETARIA DE LA COMISIÓN
DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

Firmado por Maria Ballesteros Benavent, el
11/09/2025 09:06:17

