

**ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL AYUNTAMIENTO PLENO****Mislata, a 20 de enero de 2020****Hora: 17.00****Lugar: Salón de Sesiones de la Casa Consistorial  
Primera Convocatoria.**

Para proceder a la celebración de la sesión ordinaria, debidamente convocada, se reúnen en sesión pública, bajo la presidencia del Sr. Alcalde, D. CARLOS FERNÁNDEZ BIELSA, los concejales y concejales:

- MARÍA LUISA MARTÍNEZ MORA
- JOSEFA LUJÁN MARTÍNEZ
- JOAQUÍN MORENO PORCAL
- ANTONIO ARENAS ALMENAR
- ANA MARÍA JULIÁN RUIZ
- JOSÉ FRANCISCO HERRERO MONZÓ
- CARMEN LAPEÑA BUENO
- ALFREDO CATALÁ MARTÍNEZ
- MERCEDES CABALLERO CARRASCO
- MARTIN PEREZ LÉAL
- DOLORES HORTELANO RAMON
- JOSÉ LUIS GARCÍA GARCÍA
- FRANCISCO JOSÉ OLIVA DÍAZ
- TEODORO NÚÑEZ ASENSIO
- FERNANDO GANDÍA ESCORIHUELA
- JAIME LÓPEZ BRONCHUD
- ANA VERA MASCARÓS
- JOSÉ MARÍA GONZÁLEZ MURGUI
- JAVIER GIL MARÍN

Asistidos por D. Luis Ramia de Cap Salvatella, como Secretario de la Corporación.  
Asiste el Interventor D. Gustavo Segura Huerta.

El concejal D. ALVARO GALÁN LEAL se incorpora a la sesión durante el debate del único punto del orden del día.

**Acta Pleno 20 enero 2020. castellano - AJUNTAMENT DE MISLATA - Cod.1630803 -  
02/03/2020**



### **Único.- APROBACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MISLATA**

Se da cuenta de la propuesta de la Alcaldía de aprobación del Plan de Movilidad de Mislata (SEGEX 290765Q). Sometida a votación del Ayuntamiento Pleno la ratificación de la inclusión del asunto en el orden del día, es aprobada por unanimidad de sus miembros asistentes.

El portavoz del grupo Compromís, Sr. Gil i Marí, no hace uso de la palabra.

Toma la palabra el Sr. González Murgui, portavoz del grupo Ciudadanos, y dice que quería hacer una intervención didáctica de cara a los vecinos, pero no resultará eficaz dado que en la presente sesión no hay cámaras.

El Sr. Alcalde le recuerda que los Plenos ordinarios se retransmiten en *streaming* pero los Plenos extraordinarios, dada la premura de tiempo, sólo se retransmitirán si ello resulta posible.

De nuevo toma la palabra el Sr. González Murgui y dice que la movilidad sostenible se ha convertido en una preocupación compartida por la mayoría de las ciudades, por lo que es preciso la adopción de medidas que responden al desafío que plantea el desarrollo urbanístico contemporáneo. Para ello, dice, las ciudades apuestan por una mayor calidad en el transporte público, por la promoción de los modos no motorizados y, en definitiva, por una utilización más efectiva desde una perspectiva energética y medioambiental, suscribiendo políticas de transporte que potencien el uso de dichos modos.

Prosigue diciendo que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un proyecto que permite identificar las necesidades existentes y los objetivos generales, a fin de planificar, programar y coordinar aquellas actuaciones que afecten a la movilidad del municipio, todo ello en base a una normativa que proviene del año 2011.

Explica que las principales características del municipio son: la ubicación de la población, que es una ciudad eminentemente urbana, con 2,2 Km2. de superficie y una alta densidad de población, de alrededor de 21.000 habitantes por Kilómetro cuadrado, en el entorno metropolitano de la ciudad de Valencia. Otro elemento, dice, es el tráfico, pues Mislata se vertebra principalmente a través de la calle San Antonio, que atraviesa el municipio desde la V-30 hasta Valencia; por ello, dentro del Plan se plantea el estudio de un posible reordenamiento viario para conseguir más fluidez en la zona, y se evaluará el proyecto de la variante norte redactado por la Conselleria, en relación con dicha fluidez de tráfico, tal vez pesado, por la localidad.

En relación con el transporte público, dice que casi el 70% de los viajes a Valencia se realizan en metro, mientras que el uso del autobús, el nuevo sistema de bicicletas con conexión metropolitana y los vehículos de movilidad personal son minoritarios. Añade que respecto a la movilidad no motorizada hay que destacar que Mislata en la actualidad forma



parte de la red metropolitana de bicicletas, que tiene el principal objetivo de crear una red en el área del transporte de Valencia.

En cuanto al área peatonal, dice que el municipio de Mislata está realizando un esfuerzo muy importante a todos los niveles a fin de conseguir una ciudad en la que todos sus habitantes puedan desplazarse con comodidad y, sobre todo, seguridad.

Por todo ello, dice, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible es de carácter integral, y el grupo de Ciudadanos valora altamente el mismo, por lo que su voto será favorable.

Toma la palabra el portavoz del grupo Popular, Sr. López Bronchud, y dice cuando su grupo ha debatido esta cuestión les ha generado dudas el sentido de su voto, porque habla como peatón y prefiere las ciudades que se preparan para ellos, puesto que son más sostenibles y más accesibles pero, por una cuestión de solidaridad, entiende a las personas que tienen que enfrentarse al coche cada día.

Prosigue diciendo que les hubiera gustado participar en la confección de este Plan, aunque comprende que se ha tratado de una cuestión muy técnica en la que sí ha habido participación ciudadana, pero para traerlo al Pleno ha pasado un proceso de varios años, en los que entienden que se les podía haber facilitado documentación y haber tenido el tiempo suficiente para que de forma proactiva pudieran haber participado en un Plan que les parece necesario y urgente. Añade que desde noviembre este Plan está colgado en la web municipal, por lo que antes de venir hoy a Pleno ha existido una redacción del mismo y un proceso desde el año 2017, en que se inició el proyecto de este Plan, tal como indica la Memoria, por lo que ya han pasado casi tres años en los que la oposición podrían haber participado.

Señala que la movilidad sostenible es una de las cuestiones más importantes en la política actual, porque social, económica y urbanísticamente es el eje en el que se mueven las ciudades en este siglo XXI, y más aún en ciudades con tanta densidad de población como Mislata. Afirmo que esto supone una complicada situación demográfica, que es uno de los males endémicos del municipio, al que se une el contar con un parque móvil especialmente importante, de casi seiscientos vehículos por mil habitantes, lo que hace que, aunque sea ligeramente inferior que en el resto de la provincia, dada la situación de este municipio, suponga un mayor problema.

Prosigue diciendo que tanto en la Memoria como en los distintos informes y en el propio Plan se habla de Mislata como un municipio perteneciente a la Comarca de L'Horta Oest, cuando política y administrativamente siempre han defendido que Mislata pertenece a L'Horta Sud, cosa que también ha manifestado el Sr. Alcalde cuando era presidente de la Mancomunidad. Añade que a su grupo le gustaría que se tuviera en cuenta al aprobar el Plan esta especie de enmienda "in voce" para que se organice territorialmente el mapa como corresponde.



Manifiesta que para su grupo el Plan es importante por tres cuestiones: la primera, porque hay que concretar una ciudad sostenible, donde el peatón tenga una vida más saludable pero de una manera compartida, pues no se puede negar la evidencia de que Mislata necesita también del vehículo privado.

En segundo lugar, dice, es importante que Mislata sea una ciudad de referencia en relación a la seguridad ciudadana, y también en cuanto a la accesibilidad Y en tercer lugar, entienden que debe ser una ciudad comunicada siempre con su entorno, por lo que hay que mejorar, en la medida de lo posible, los transportes públicos.

Continúa diciendo que el propio Plan evidencia que algo está desfasado en estos tres años, haciendo referencia a las líneas 3 y 29 de la EMT: la 3 desde hace dos años ya no existe, y la 29 tampoco opera dentro de Mislata, y ha cambiado su trayecto desde que Grezzi asumió la concejalía de movilidad en el Ayuntamiento de Valencia. Añade que el Plan acierta al decir que hay 1.847 desplazamientos diarios que se provocaban con los servicios de la EMT, por lo que entienden que sería muy interesante que el Ayuntamiento siguiese pensando en negociar el regreso de esas líneas a Mislata, no a los alrededores, sino a las vías principales, como el caso de San Antonio, Blasco Ibáñez o Gregorio Gea, para que la ciudadanía, especialmente jubilados, trabajadores y estudiantes tengan un rápido acceso al transporte.

Respecto al urbanismo, manifiesta que calles como San Antonio y perpendiculares a esta zona cuentan con un ancho de acera que es insuficiente para la calidad óptima de la vida de los ciudadanos, calidad que también mejorará cuando se apruebe una nueva Ordenanza respecto al uso de las vías públicas, subrayando todo aquello que la Dirección General de Tráfico señala en sus últimos estudios para la incorporación de los nuevos vehículos que han surgido a lo largo de los últimos años, como los patines eléctricos o los monopatines.

Manifiesta que las ideas que traslada el Plan y sus proyectos a corto, medio y largo plazo los consideran básicos, no por su sencillez sino por su necesidad, por lo que están de acuerdo con muchas de ellas y comparten el deseo de que la ciudad sea más accesible para el peatón, pero les preocupa que no haya lugar para aparcar los vehículos, porque no saben cuántas plazas de aparcamiento se van a perder al poner en marcha el Plan de Movilidad que se aprobará hoy, y tampoco saben si habrá nuevos espacios de aparcamiento gratuitos en los solares existentes, ni que ocurrirá con ellos si alguna vez son reclamados por sus propietarios, y estas son cuestiones que condicionan el Plan. Añade que les parecería importante y apoyarían la creación de ciclocarriles, y conectarlos con la red que hay en otros municipios y en la ciudad de Valencia.

Señala que el grupo Popular quiere que se negocie el regreso de las líneas de la EMT, que se conecte con mayor frecuencia a la Avenida de la Paz y que gane espacios la ciudad para el peatón, sin renunciar a que los vecinos puedan aparcar, porque es un problema del municipio. Añade que les ha faltado tiempo para poder estudiar con más detenimiento el Plan y poder hacer propuestas.



Afirma que de acuerdo con la idea de fondo que es que la ciudad sea más sostenible y se ganen espacios para el peatón, pero les preocupa que los vecinos no puedan aparcar sus vehículos, porque saben que es un problema que señalan los vecinos en las encuestas.

Por todo lo expuesto, concluye, el grupo Popular está por la abstención, aunque no tendrían ningún problema en votar a favor si se responde a estas cuestiones que ha planteado.

Toma la palabra la Sra. Caballero Carrasco en representación del grupo Socialista, y dice que Mislata forma parte del Plan de Movilidad Metropolitano Urbano del ámbito del área de Valencia, pero con la aprobación de este documento pasará a tener su propio Plan de Movilidad Sostenible (PMUS).

Señala que previamente a su redacción se realizaron procesos técnicos de análisis y diagnóstico de la movilidad actual mediante trabajos de campo, tales como encuestas a peatones y ciclistas, datos de aforos direccionales en horas punta, etc. Asimismo, dice, se realizaron análisis de los distintos tipos de transporte existentes en Mislata, donde se distinguió el espacio público, o lo que es lo mismo, el espacio del peatón, la bicicleta o el vehículo de movilidad personal, el transporte público, el vehículo privado motorizado, el estacionamiento y la electromovilidad. Añade que también se realizó el análisis ambiental de la movilidad, dado que la sostenibilidad ambiental del PMUS se define a partir del impacto de las propuestas en el consumo energético, en la reducción de la contaminación acústica y en la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero.

Explica las dos partes en que se ha estructurado el documento. La primera, dice, sería la de los objetivos, y la segunda la planificación estratégica.

En cuanto a los objetivos, dice que pone énfasis en cómo quieren que sea la movilidad de Mislata en los próximos diez años, y es asegurar y potenciar que el peatón sea el protagonista. Como dato, señala que más del 85% de los desplazamientos internos se realizan a pie, por tanto, hay que dar al peatón la infraestructura que por demanda y derecho le corresponde; también consolidar y favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano; mejorar el servicio de transporte interurbano; proponer una jerarquía diaria que permita una ordenación y aprovechamiento de los usos urbanos y del espacio público; hacer de Mislata una ciudad accesible y segura, garantizando el acceso al medio urbano de todos los residentes del municipio, desde los más pequeños hasta los más mayores; mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, tales como consumo energético, contaminación acústica y emisiones; potenciar un cambio de mentalidad hacia un uso más racional del vehículo privado; garantizar la gobernanza del PMUS, ya que, una vez aprobado, el siguiente paso será su ejecución. Añade que desde el gobierno y dentro de la concejalía de Movilidad se comprometen a cumplir estos objetivos

En relación con la planificación estratégica, señala que el PMUS de Mislata es un documento de planificación para hacer que el municipio sea más sostenible, para lo que se



establecen líneas estratégica encaminadas a cubrir las necesidades de movilidad y accesibilidad del municipio; el PMUS trabaja con seis líneas estratégicas de un total de veintisiete propuestas, cada una de ellas tiene una programación con un plazo de ejecución diferente, corto, medio y largo plazo, que se pueden distinguir en distintas líneas.

El peatón, dice, es el protagonista de la movilidad urbana del municipio, y la finalidad de las propuestas de este bloque es recuperar el espacio público allí donde todavía no se ha hecho, convirtiéndolo en un espacio de sociabilidad, y para lograrlo hay que transformar el espacio del coche, tanto en movimiento como estacionado y, en resumen, es una apuesta clara por la movilidad sostenible desde los recorridos cotidianos, puntualizando que no consideran la peatonalización como única opción, sino que se tendrán en cuenta las medidas de pacificación del tráfico, que consistirá en ampliación de aceras, sustitución de aparcamientos en batería; seguir con la eliminación de barreras arquitectónicas y obstáculos allá donde queden, y diseñar los cruces de calzadas como espacios compartidos, dando preferencia siempre al peatón.

Señala que los vehículos de movilidad personal y las bicicletas son un modo de transporte amable, sostenible y sin impacto sobre la calidad del aire, no emiten ruidos y son los vehículos más eficientes para desplazamientos urbanos e interurbanos, siendo la alternativa al vehículo motorizado, por lo que se realizarán pequeñas mejoras en puntos de la red ya existente.

En cuanto al transporte interurbano, la prioridad es dotar a la ciudadanía de un transporte interurbano de calidad para conseguir una movilidad urbana y metropolitana eficiente y sostenible. Añade que el objetivo marcado en el PMUS es aumentar la cuota que el transporte público representa, siendo las instituciones supramunicipales y regionales, con la correspondiente reivindicación municipal, quienes deben dar los pasos necesarios para conseguirlo.

La movilidad, dice, es un derecho universal de la población, y debe ser sostenible en términos económicos, sociales, ambientales y de seguridad vial. Añade que en los últimos años se ha masificado la movilidad debido al incremento demográfico y al factor urbanístico, por lo que es necesario racionalizar el uso del automóvil en las ciudades, a través de medidas de restricción de velocidades urbanas máximas, regulación de estacionamientos para liberar zonas céntricas de vehículos privados, etc.

Afirma que otro de los objetivos es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y diversificar las fuentes de energía, para lo que es clave la transición a la movilidad eléctrica que, a su vez, tiene un impacto positivo en la reducción de la contaminación acústica. Por ello, dice, que la primera propuesta de esta línea estratégica es la electrificación de la flota de vehículos municipales, con una programación de ejecución de medio y largo plazo.



Prosigue diciendo que la clave del éxito en la implantación de del PMUS pasa por la implicación del conjunto de la ciudadanía residente, haciéndole participe de las propuestas contempladas en la línea estratégica.

Espera, dice, que voten todos los grupos a favor de la aprobación de dicho documento, ya que es una mejora más para el municipio, cuya esencia es seguir la línea de espacios abiertos, mejorar en accesibilidad y en la eliminación de barreras arquitectónicas, para seguir siendo un municipio envidiable y que dé ejemplo en todos los aspectos que tienen que ver con la movilidad urbana. Añade que hay que recordar que Mislata es el primer municipio de España con certificado de accesibilidad en vía pública, así como que cuenta con el reconocimiento que se hizo por parte de la Dirección General de Tráfico por el trabajo que se viene realizando respecto a movilidad sostenible.

Finaliza diciendo al portavoz del grupo Popular que ha tomado notas de todas sus preguntas, a las que contestará en su segunda intervención, así como que realizarán la corrección que solicita si se corrobora, y que ha manifestado datos respecto a la EMT que no son correctos.

En segundo turno de intervención toma la palabra el Sr. Gil i Marín, y dice que el uso del vehículo a motor por las vías de Mislata hace que se camine, se pedalee y se juegue mucho menos en sus calles, que se han convertido en espacios para la circulación y el estacionamiento de vehículos, además de provocar otros efectos como el aumento de inseguridad viaria, la pérdida de autonomía de los colectivos más vulnerables, la reducción de la relación social entre el vecindario y la contaminación.

Señala que el Plan que se trae a aprobación ha de ser ambicioso y no quedarse en el documento y en la nota de prensa, sino que ha de revertir la situación y colocar a las personas en el centro de la planificación urbana porque, dice, está totalmente de acuerdo con las palabras manifestadas anteriormente por la concejala sobre que el peatón debe de ser el protagonista. Añade que Compromís quiere que se garantice ese derecho que tienen todos de moverse libremente y con seguridad por todo el municipio, independientemente de la edad, el sexo, la condición física o el nivel socioeconómico.

Continúa diciendo que hay que hacer reflexionar a la gente sobre el modelo de sostenibilidad y el uso de los espacios públicos en el municipio, promover un cambio de hábitos a fin de establecer una estrategia de movilidad más sostenible, y conseguir un espacio más seguro, amable e integrador para todas y para todos, es decir, recuperar las calles para las personas y fomentar el uso de la bicicleta y del transporte público.

Finaliza diciendo que valoran positivamente el Plan y que, por lo tanto, votará a favor de la propuesta.

En su segunda intervención, el Sr. González Murgui dice que la intervención de la Sra. Caballero Carrasco ha sido clarificadora y ha estado llena de datos. Explica que la premura con que se ha traído la propuesta es debida al cumplimiento de los plazos que



manda la Conselleria, al objeto de no perder la subvención de unos cincuenta mil euros que el Gobierno de la Generalitat ha asignado para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, y porque se ha superado el plazo de exposición al público para realizar alegaciones, y no ha habido ninguna. Finaliza anunciando su voto favorable.

El portavoz del grupo Vox, Sr. Galán Leal, no hace uso de la palabra.

El Sr. López Bronchud no hace uso de la palabra.

La Sra. Caballero Carrasco dice que en octubre de 2017 se aprueban las bases reguladoras para subvencionar proyectos locales de actuación de los municipios de la Comunidad Valenciana, susceptibles de cofinanciación por el programa operativo FEDER, fondos que tienen un tinte participativo, como todas aquellas actuaciones que el gobierno ha considerado relevantes, en las que siempre se ha realizado un proceso de participación ciudadana, claro ejemplo de ello es la Avenida de Blasco Ibáñez, la adecuación de la Avda. de la Paz, los niños y niñas del Consell de Infancia, que decidieron el parque de la Plaza Príncipe de Asturias, el uso y destino de los terrenos del Cuartel Militar, que será la futura residencia...

Prosigue diciendo que en noviembre de 2017 se convocaron ayudas para proyectos locales en movilidad urbana sostenible, y en diciembre de 2017 Mislata entregó la solicitud de ayuda para realizar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, siendo los plazos de justificación de las ayudas el 30 de abril de 2019, el 15 de noviembre de 2019 y el 21 de enero de 2020; dado que hoy es 20 de enero de 2020, es sólo un día antes de la finalización del plazo, y el acuerdo plenario es un requisito imprescindible para la justificación de una subvención que no se puede dejar perder.

Continúa diciendo que en mayo de 2018 la Generalitat Valenciana resuelve la concesión de ayudas, resultando Mislata beneficiaria para redactar el PMUS, con una subvención del 50% del coste de redacción; el 3 de octubre de 2018 se publicaron los pliegos del concurso público para licitar la redacción del PMUS de Mislata y, previo a la publicación, se emitió un decreto en el que se hacía constar que ningún grupo político había presentado alegaciones ni sugerencias para la redacción de los pliegos de contratación del PMUS.

En noviembre de 2018, dice, se adjudicó la redacción; en junio de 2019 se redactaron los documentos necesarios para iniciar la tramitación ambiental, y en noviembre se recibió la resolución ambiental con un resultado favorable.

Por ello, dice, hoy, 20 de enero de 2020, se celebra un Pleno extraordinario para la aprobación del PMUS, trayendo al mismo informe firmado por la Directora General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible que se ha recibido hoy mismo, a las 13,36.

**Acta Pleno 20 enero 2020. castellano - AJUNTAMENT DE MISLATA - Cod.1630803 - 02/03/2020**





Afirma que se informó en Junta de Portavoces que hasta el último día no se contaría con el informe de Conselleria , ya que primero debía acabar el plazo de exposición pública.

Por todo ello, dice, que espera haber respondido sus preguntas y contar con el voto favorable de todos los asistentes, dado que este documento es un ejemplo más de avance y de mejora para el municipio. Añade que tienen a su disposición la comisión de Urbanismo para lo que consideren oportuno.

Concluido el debate, el Ayuntamiento Pleno por diecisiete votos a favor (grupo Socialista, grupo Ciudadanos y grupo Compromís) y cuatro abstenciones (grupo Popular y grupo VOX), adoptó el siguiente acuerdo:

Visto el expediente de aprobación del Plan de Movilidad de Mislata (SEGEX 290765Q.

Visto el Informe-Propuesta del Jefe del Servicio de Urbanismo y la Concejala de Movilidad, de fecha 20 de enero de 2020, que dice:

“.....ANTECEDENTES

PRIMERO.- Con fecha 4 de julio de 2019 se solicitó, al Servicio de Evaluación Ambiental estratégica de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, el inicio del proceso de evaluación ambiental y territorial del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mislata, a la instancia se acompaña el documento inicial estratégico y el borrador del PMUS.

Que la documentación remitida era conforme a lo establecido en el artículo de la Ley 5/2014 de 25 de julio por lo que se inició el proceso de evaluación estando constituida, la documentación, por el documento inicial estrategico, el borrador del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y la notificación, del Ayuntamiento, del desestimiento de la actuación “Apertura de la Ronda – PGOU”.

SEGUNDO.- Que con fecha 13 de noviembre de 2019 se recibe notificación del acuerdo de la Comisión de Evaluación Ambiental de 31 de octubre por el que, en relación a la propuesta de informe ambiental del PMUS de Mislata resuelve emitir informe ambiental y territorial estratégico favorable en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estrategico del PMUS de Mislata, por no tener efectos significativos negativos sobre el medio ambiente, continuando la tramitación del programa conforme a su normativa sectorial y cumpliendo con las determinaciones que en él se establecen.

TERCERO.- Que con fecha 22 de noviembre de 2019, por registro de entrada número 25398, se presenta por parte de la empresa adjudicataria de la redacción del PMUS de Mislata, la versión final del mismo compuesta por los siguientes documentos:

- Capítulo 1. Análisis y Diagnóstico de la Movilidad
- Capítulo 2. Objetivos del PMUS

**Acta Pleno 20 enero 2020. castellano - AJUNTAMENT DE MISLATA - Cod.1630803 - 02/03/2020**



- Capítulo 3. Propuestas del PMUS.

CUARTA.- Que por el Arquitecto Municipal, con fecha 22 de noviembre de 2019, se emite informe, en los siguientes terminos:

*“Comprobada la version final aportada, se verifica que corresponde a la documentación del PMUS que ha servido de base para la tramitación y obtención del Informe Ambiental y Territorial Estratégico. Esta documentación incluye además las determinaciones recogidas en la resolución del citado informe, de acuerdo con lo establecido en el art. 55 de la Ley 5/2014 (LOTUP), por lo que cabe considerar que resulta adecuado para proseguir con su tramitación en el procedimiento para su aprobación”.*

QUINTO.- Que a la vista de lo anterior la Alcaldía Presidencia, con fecha 26 de noviembre de 2019 adopta la resolución número 3692 por la que resuelve someter a información pública el Plan de Movilidad Urbana sostenible de Mislata por un plazo de 20 días mediante anuncio publicado en el DOGV y en la página web municipal

SEXTO.- Que en el pagina web municipal se insertó el anuncio de información publica con fecha 5 de Diciembre de 2019 y con fecha 17 de Diciembre de 2019 salió publicado el anuncio de exposición publica en el DOGV número 54.632.

SEPTIMO.- Que fue remitida, durante el periodo de exposición pública, a requerimiento de Consellería determinada información complementaria a la Generalitat Valenciana, Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible, Servicio de Movilidad Urbana, en orden a la emisión de su informe sobre el PMUS de Mislata, cuyo contenido se relaciona a continuación:

Se incorpora, en la página 46, el siguiente parrafo: *“El destino de estos desplazamientos es la ciudad de Mislata. La zona de transporte correspondiente al polígono industrial de Mislata (al lado de Xirivella) recibe tan solo un 2% de todos los desplazamientos externos en vehículo privado. Las 1.750 plazas de Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mislata estacionamiento que el Ayuntamiento ha habilitado en la ciudad de Mislata dan respuesta a las necesidades residenciales y a estos desplazamientos con origen externo.”*

Se incorpora, en la página 46, el siguiente parrafo: *“El nuevo mapa concesional, acertadamente y para no ofertar un servicio redundante con Metrovalencia, elimina el servicio por carretera a lo largo del eje Manises – Quart – Mislata (que por otra parte registra ya una demanda muy diaria muy baja) y refuerza los servicios con Xirivella – Aldaia, en donde no hay conexión con metro.”*

Se incorpora, al final de la página 60, (apartado 1.3.3), el siguiente párrafo: *“Viendo el resultado de los aforos se constata que, en general, las intensidades de tráfico registradas son bajas, en concordancia con el reparto modal registrado (un uso importante de los modos*



*sostenibles 57%). Como el uso del vehículo privado se da principalmente para los desplazamientos externos, el eje que acaba agrupando todo el tráfico de entrada y salida es la calle Sant Antoni (IMD máxima de 13.000 vehículos), tanto hacia Valencia como hacia la V-30. A este tráfico interno hay que añadirle el papel de eje de entrada a Valencia que ejerce la propia calle Sant Antoni desde la CV-30, lo que genera un tráfico de paso significativo.”*

Se incorpora, en la página 101, el siguiente párrafo *“Hay que recordar que el parque móvil de Mislata lo conforman 18.668 turismos. Si sumamos las plazas bajo rasante junto con las bolsas, se obtiene una oferta de 16.759 plazas, a las que faltaría añadir todas las existentes en superficie. De este modo se puede concluir que la oferta de estacionamiento para los residentes es adecuada.”*

Se incorpora, en la página 13, el siguiente párrafo: *“Mislata en sus ensanches ya ha trabajado estos elementos, pero aún quedan algunas intersecciones en donde mejorar la seguridad viaria mejorando la visibilidad. A modo de ejemplo se indican en la figura siguiente algunos puntos a mejorar:”*

De su simple lectura se evidencia que éstas aclaraciones – incorporaciones no suponen modificación, mucho menos de carácter sustancial, del contenido documental del PMUS expuesto al público.

OCTAVO.- Que finalizado el periodo de información pública se emitió certificación negativa por la Secretaria del Ayuntamiento, ya que no se formuló alegación alguna en la que se advierte la ausencia de alegaciones.

NOVENO.- Que remitida la certificación a la Generalitat Valenciana, por la Directora General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible se emite informe favorable a la aprobación del Plan, el día 20 de enero de 2020.

#### FUNDAMENTOS JURÍDICOS

- I. Que los planes municipales de movilidad son los instrumentos que concretan los objetivos establecidos en la Ley 6/2011 de movilidad de la Comunidad Valenciana.
- II. Que conforme a lo establecido en el artículo 10 de la citada ley los planes municipales de movilidad serán sometidos a información pública en los terminos que reglamentariamente se establezcan.
- III. Los planes de movilidad se formularan conjuntamente con el instrumento urbanístico que acompañen sujetándose, en su tramitación y aprobación, al procedimiento y organo competente para la aprobación del instrumento de planeamiento.

En el presente caso no existe documento o figura del que forme parte en orden a su tramitación y aprobación.

**Acta Pleno 20 enero 2020. castellano - AJUNTAMENT DE MISLATA - Cod.1630803 - 02/03/2020**



- IV. Que conforme a lo establecido en el repetido artículo y texto legal, con anterioridad a la aprobación del Plan por parte del Ayuntamiento habrá de solicitarse informe previo del órgano competente en materia de movilidad de la Generalitat. Así se ha hecho constar en el expediente mediante el informe de la Directora General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad...”.

Considerando que ha sido completado el expediente, una vez finalizado el periodo de información pública y emitido en esta misma fecha el informe favorable del órgano competente de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

Se acuerda:

1. Aprobar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mislata, con el contenido que fue sometido a exposición pública, con las aclaraciones incorporadas durante ese periodo de exposición pública y que figuran especificadas en el Informe del jefe del servicio de Urbanismo.
2. Facultar al Sr. Alcalde para que realice cuantas actuaciones sean necesarias en orden al cumplimiento o complemento del presente acuerdo y la ultimación del expediente o expedientes afectados por el mismo.

Y no habiendo más asuntos que tratar, por la Alcaldía-Presidencia se levantó la sesión, siendo las diecisiete horas y treinta minutos, de todo lo cual se extiende la presente acta, que firma el Sr. Alcalde-Presidente conmigo, el Secretario, que doy fe.

EL ALCALDE

EL SECRETARIO