



MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 21 DEL PGOU DE PICANYA

Equipo Técnico:

ALEJANDRO NAVARRO MAEZTU

Arquitecto

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO



Enero 2017

MODIFICACIÓN Nº 21 DEL PGOU DE PICANYA

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

ÍNDICE

| | |
|---|----|
| 1. ANTECEDENTES..... | 1 |
| 2. OBJETO DEL DOCUMENTO | 2 |
| 3. CONTENIDO Y CARACTERÍSTICAS DEL DOCUMENTO..... | 2 |
| 4. OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE ACTÚAN | 3 |
| 5. ALCANCE, ÁMBITO Y POSIBLE CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS DEL PLAN QUE SE PROPONE..... | 4 |
| 6. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN..... | 7 |
| 7. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y DEL TERRITORIO ANTES DE LA APLICACIÓN DEL PLAN EN EL ÁMBITO AFECTADO..... | 8 |
| 8. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO..... | 9 |
| 9. INCARDINACIÓN EN LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA Y SU INCIDENCIA EN OTROS INSTRUMENTOS DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL O SECTORIAL..... | 11 |
| 10. MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA..... | 19 |
| 11. RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS..... | 20 |
| 12. MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y COMPENSAR EFECTOS NEGATIVOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y EL TERRITORIO | 20 |
| 13. DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN..... | 21 |

MODIFICACIÓN Nº 21 DEL PGOU DE PICANYA

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

1. ANTECEDENTES

El planeamiento general de Picanya está constituido por la Homologación Global Modificativa del Plan General, aprobada por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia el 5 de noviembre de 1998 (BOP de 19 de abril de 1999; DOGV de 24 de junio de 1999). Mediante esta homologación se modificó y se adaptó a la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística el Plan General anterior, aprobado el 5 de enero de 1990.

Resulta de aplicación la legislación urbanística vigente, en especial 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 y la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunidad Valenciana (LOTUP en adelante).

La Homologación Global, planeamiento vigente, cuenta entre sus determinaciones de carácter vinculante con el plano de ordenación Nº O.5 ORDENACIÓN ESTRUCTURAL. TÉRMINO. CARRIL BICI, en el cual queda indicado el trazado del mismo a escala municipal, tanto en el casco urbano como en el resto del término. Vista la intención del Ayuntamiento de Picanya de ejecutar dicho carril bici surge la necesidad de la revisión del trazado recogido en dicho plano, debido al ajuste más preciso a la realidad construida, incluyendo tramos de ese mismo carril ya ejecutados.

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 21 DEL PGOU DE PICANYA
DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO–PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO

Por tanto, la Modificación puntual Nº 21 del plan General de Picanya tiene por objeto modificar el trazado del carril bici expresado en el plano de ordenación Nº O.5 ORDENACIÓN ESTRUCTURAL. TÉRMINO. CARRIL BICI, para que el trazado a ejecutar no resulte contradictorio con el planeamiento vigente aprobado, y que este último responda a la realidad prevista tras el estudio detallado que se ha realizado para completar la red de carril bici municipal, en conexión coherente con la existente en los términos colindantes.

Esta modificación propuesta no es en ningún caso un proyecto de obras; la concreción de los trabajos y costes de la operación completa de ejecución de las obras de la implantación efectiva de la red deberá quedar sujeta a los futuros documentos pertinentes en materia de gestión y urbanización. Esta modificación es necesaria para que estos documentos posteriores cuenten de partida con la imprescindible compatibilidad urbanística.

2. OBJETO DEL DOCUMENTO

El presente documento se redacta al amparo de lo dispuesto en el artículo 50 de la LOTUP y tiene por objeto tramitar la solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica para la Modificación Puntual nº 21 del Plan General de Ordenación Urbana de Picanya.

3. CONTENIDO Y CARACTERÍSTICAS DEL DOCUMENTO

Conforme a lo anticipado en el apartado anterior, el contenido de este documento se adapta a lo dispuesto en el artículo 50 de la LOTUP.

Los apartados 4 a 9 del presente documento se corresponden con los puntos especificados en el apartado 1 del precepto anteriormente referenciado, mientras que los apartados 10 a 13 se corresponden con el contenido de los puntos especificados

en el apartado 2 del mismo precepto, por si se diera el caso en el que el órgano sustantivo considerase que resulta de aplicación el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica.

4. OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE ACTÚAN

Como ya se ha expuesto en el apartado 1 del presente documento, la Modificación Puntual nº 21 del PGOU de Picanya que se propone tiene por objeto la modificación de un plano de ordenación estructural. Esta modificación tiene un carácter meramente formal pues, como en el plano hasta el momento vigente, la disposición de esta red no afecta a la clasificación de los suelos que atraviesa, sino que se adapta a ella gracias a las compatibilidades existentes del uso viario de comunicaciones con las diferentes clases de suelo. Por tanto, la modificación no implica ningún crecimiento urbano, ni de edificabilidad, y sustancialmente supone un mínimo incremento de suelo sellado, por lo que sus efectos ambientales negativos se prevén muy poco significativos, mientras que los positivos son claros por favorecer la implantación de una red de movilidad no motorizada y facilitar el acceso a los espacios de huerta de alto valor natural, cultural y paisajístico.

El recorrido base para esta red de carril bici modificada respecto a la vigente enlaza con la red municipal existente ya ejecutada y conecta con los tramos de carril bici que llegan de los términos colindantes.

Los terrenos sobre los que discurrirá el carril bici son de titularidad pública en su mayor parte, aunque las obras requerirán de las correspondientes autorizaciones en el caso de afectar a terrenos con algún tipo de servidumbre por el paso de infraestructuras. En algunos tramos del trazado, el nuevo carril bici a ejecutar discurrirá sobre terrenos de titularidad privada, por lo que será necesaria la tramitación del correspondiente proyecto de expropiación. Esta misma situación se puede producir cuando sea necesario ampliar la anchura del trazado, allí donde la sección sea

insuficiente para su uso en condiciones adecuadas, especialmente respecto a la seguridad de sus usuarios.

Entre las posibles servidumbres a considerar se encuentran las generadas por los ferrocarriles, de cercanía y alta velocidad, las líneas eléctricas, los cauces y el Domino Público Hidráulico, sin afán de ser exhaustivo. También el trazado propuesto está adaptado a la topografía del terreno, que no presenta grandes dificultades ni obstáculos. Como excepción a este caso general, se hallan varios elementos (cauces, infraestructuras de comunicación) que deben ser salvados de manera compatible con el uso correcto de la red propuesta, si bien en la mayoría de los casos estos accidentes están ya salvados por el carril existente o bien se prevé la utilización de estructuras existentes destinadas a usos compatibles.

5. ALCANCE, ÁMBITO Y POSIBLE CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS DEL PLAN QUE SE PROPONE

El ámbito afectado por la modificación propuesta comprende suelos con distintas clasificaciones y calificaciones del término municipal de Picanya, ya que su fin último es permitir la implantación de una red de carril bici que intercomunique de forma integral áreas de distintos usos: la previsión del trazado es independiente del soporte sobre la clase de suelo ocupada. Ha de tenerse en cuenta que el trazado de carril bici recogido en el plan vigente ha sido objeto de varias fases de ejecución ya completadas durante el tiempo de su vigencia. Por ello, para proponer distintas alternativas y afrontar sus consecuencias ambientales y territoriales se debe considerar la realidad construida. En este sentido, hay que destacar algunas características de esta red:

- Existe una ya amplia parte de la red de carril bici que ha sido ejecutada. Su trazado coincide sensiblemente con el previsto en el planeamiento vigente, aunque algunos de sus tramos no se han ajustado al mismo. Este hecho se ha debido a que la realidad física y jurídica de los terrenos utilizados han conducido a unas variaciones que han ajustado su ejecución de modo más eficiente a esa realidad. En la mayoría de las ocasiones en que esto ha

sucedido las variaciones son escasas respecto al conjunto total, pero deben ser tenidas en cuenta a la hora de actualizar lo ordenado a lo ejecutado.

- También es importante la adaptación realista a las actuales condiciones económicas, buscando que el objetivo de favorecer la movilidad no motorizada en el municipio de Picanya no se convierta en una carga difícilmente asumible, sino que, aprovechando viario existente a día de hoy utilizado para el tráfico motorizado de proximidad, puede éste adaptarse a unas condiciones de seguridad que completen la red prevista de itinerarios ciclistas. En este sentido, la actual existencia en el término de infraestructuras de comunicación de mayor capacidad ejecutadas por otras administraciones públicas de rango superior ha favorecido que este viario local de proximidad haya visto reducida su carga de tráfico rodado, al disponerse de otras vías que cumplan funciones de comunicación antes asumidas por ellos. Esa situación genera la oportunidad de una utilización distinta de algunos tramos de esta red local, incluido su destino a compatibilizar los tráficos motorizados y ciclistas.
- La existencia de tramos de carril bici procedentes de terrenos en los municipios colindantes, componentes a su vez de una red trazada con una aspiración de servicio supramunicipal, implican la necesidad de algunos ajustes de detalle que permitan la mejor conexión con ellos.

Por todo ello, aquellos tramos cuya nueva ejecución sea necesaria habrán de considerar los condicionantes aquí citados, prevaleciendo la coherencia de la red ciclista en su conjunto sobre la sujeción a la propuesta de trazado incluida en un plano de ordenación. Sobre estas premisas se han estudiado diversas alternativas en el diseño de la red ciclista a recoger en el planeamiento vinculante, que es objetivo de esta modificación.

Alternativa 0: Consistiría en no modificar el planeamiento vigente, con lo que la red de carril bici debería ajustarse a la indicada en el plano Nº 0.5 ORDENACIÓN ESTRUCTURAL. TÉRMINO. CARRIL BICI del PGOU de Picanya. Consecuentemente con ello, aquellos tramos construidos no recogidos en este plano, aunque pudieran continuar en uso, no formarían parte de la red estructural propuesta, que se debería

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 21 DEL PGOU DE PICANYA
DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO-PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO

completar. Este hecho podría no generar efectos prácticos en el uso final de la red existente, pero provocaría algunos claros inconvenientes:

- Falta de soporte urbanístico para la realización de obras de algunos de los tramos pendientes de ejecución. A pesar de que la implantación de la red pueda ejecutarse al amparo de la amplia compatibilidad del uso viario (carril bici en este caso) en la práctica mayoría de clase de suelos, la previsión de dicha red en el planeamiento estructural implica el interés general de dicha decisión a los efectos de la tramitación de los distintos proyectos y demás documentos necesarios para su ejecución.
- Las modificaciones del trazado ya ejecutado quedarían ajenas a la ordenación de la red como conjunto integrado.
- La implantación de la red vigente obligaría a la ejecución de tramos de carril bici de características similares en todo su trazado, como el uso exclusivo de los viarios a construir, que resultan incompatibles con la intención de aprovechar viario existente motorizado de escaso uso actual, lo que implicaría un incremento de costes desproporcionado con el fin perseguido.

Alternativa 1: Coincide con la propuesta planteada que supone la modificación del plano Nº 0.5 ORDENACIÓN ESTRUCTURAL. TÉRMINO. CARRIL BICI del PGOU de Picanya. El trazado propuesto se basa en la combinación de tres tipos de intervención en la red de carril bici prevista en el PGOU vigente. Los tres elementos que se combinan para lograr la formación de la red son:

- a) Tramos existentes de la red ya ejecutados: comprende una amplia parte del total de la red, y se trata sobre todo de existencias en suelo urbano, en especial del casco urbano y su entorno más inmediato. La construcción de estos tramos ya ha supuesto diferencias respecto al trazado aprobado en el PGOU, lo que hace ineludible la modificación del plan.
- b) Tramos de caminos asfaltados existentes: incluye parcialmente caminos de huerta cuyo tráfico se ha visto en parte reducido por la paulatina ejecución de otras vías de comunicación de mayor capacidad. Su baja intensidad de

tráfico y su trazado que comunica diversos elementos del territorio y conecta otros tramos en la red, ejecutados o previstos, hacen especialmente idóneos estos tramos para completar el conjunto coherente de carriles bici, disminuyendo considerablemente las cargas a soportar para su desarrollo completo.

- c) Tramos de nueva construcción: cierran la red propuesta o refuerzan los lugares donde es previsible mayor intensidad de uso. Su trazado se apoya en su mayor parte, salvo excepciones, en espacios disponibles en viales urbanos existentes o junto a otras vías de comunicación, generados por éstas. Para estos nuevos tramos se propone una sección tipo estándar a mantener en la medida de lo posible, consistente en un carril bici de 2,5 m de ancho, acompañado de una banda de arbolado continuo de 1 m de ancho, que permita su separación física de otras vías de comunicación con distinto destino.

6. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN

El desarrollo previsible del plan que se prevé consta de tres fases diferenciadas:

- **Fase de Planificación:** esta fase correspondería al trámite administrativo de la Modificación Puntual nº 21 del PGOU de Picanya, que incluiría los siguientes hitos:
 - Solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica.
 - Sometimiento de la documentación presentada a consultas a las administraciones públicas afectadas.
 - Resolución por parte del órgano ambiental y territorial: resolución de Informe Ambiental y Territorial Estratégico, en el caso del Procedimiento Simplificado solicitado, o Documento de Alcance, en caso de que el citado órgano considerara de aplicación el Procedimiento Ordinario.
- En el caso de Procedimiento Simplificado:
 - Elaboración de la versión preliminar del plan.
 - Sometimiento del plan al proceso de participación pública.
 - Elaboración de la propuesta final del plan.

- Sometimiento de la propuesta final del plan a aprobación por parte del órgano competente.
- Publicidad de la propuesta final del plan aprobada definitivamente.
- En el caso de Procedimiento Ordinario:
 - Elaboración de la versión preliminar del plan ajustado al Documento de Alcance.
 - Elaboración del Estudio Ambiental y Territorial estratégico (EATE)
 - Sometimiento del plan y el EATE al proceso de participación pública y consultas.
 - Aprobación provisional municipal del plan y el EATE.
 - Remisión del plan aprobado y el EATE al órgano ambiental.
 - Emisión por parte del órgano ambiental de la Declaración Ambiental y Territorial Estratégica (DATE).
 - Elaboración de la propuesta final del plan.
 - Sometimiento de la propuesta final del plan a aprobación por parte del órgano competente.
 - Publicidad de la propuesta final del plan aprobada definitivamente.
- **Fase de Construcción de la red ciclista:** una vez aprobada definitivamente la propuesta final del plan se procederá a la ejecución de la red de carril bici, bien en su totalidad o por etapas. En esta fase de desarrollo, y en cada una de las etapas en que se pueda dividir, en un primer lugar se redactará el proyecto de urbanización y posteriormente se procederá a la construcción del mismo.
- **Fase de servicio:** una vez ejecutado el carril bici, o cada una de sus etapas, podrá ser utilizado por la población en general.

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

La actual situación ambiental del municipio de Picanya viene marcada por su inclusión en el área metropolitana de Valencia, dentro de la huerta que compone el anillo perimetral de la propia ciudad. Este tipo de ámbitos se caracteriza por su fuerte

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 21 DEL PGOU DE PICANYA
DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO–PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO

antropización, con terrenos que, en caso de Picanya, se distinguen fundamentalmente entre el casco urbano consolidado, construido y denso, y los terrenos de cultivos que ocupan la mayor parte de la superficie. Sobre estos últimos, a su vez, se hallan diversas construcciones aisladas, naves industriales o agrícolas, y con especial relevancia ambiental y paisajística, infraestructuras de comunicación: carreteras y ferrocarriles. Conviene destacar también la presencia del barranco de Chiva que discurre a mitad de término y atraviesa el casco urbano.

El ámbito afectado por la Modificación Puntual nº 21 del PGOU de Picanya se localiza en distintas ubicaciones del término municipal y sirve de conexión entre las distintas áreas antes expuestas. Respecto a la situación ambiental de los terrenos que se puedan ver afectados por esta modificación conviene insistir en que la mayor parte de ellos, los correspondientes al carril bici existente, no se van a ver alterados físicamente; tan solo aparecerán reflejados en el plano de ordenación estructural que recoge gráficamente la red ciclista en su conjunto. Únicamente podrá considerarse algún tipo de efecto ambiental sobre los terrenos donde se prevé nueva implantación o la modificación del viario existente para la inclusión de su uso como carril bici.

En este último caso, en su mayor parte se trata de terrenos urbanos consolidados en los que el nuevo trazado se implanta sobre viales ya públicos. Estos tramos coinciden sensiblemente con la red hasta ahora vigente según el plano indicado. Como excepción a esta regla general, también se prevé ocupar terrenos fuera del casco urbano. En este caso se trata siempre de la franja paralela a un vial existente e inmediata al mismo, lo que mantiene la estructura parcelaria y no perjudica el actual uso de los terrenos cultivables que pudieran verse afectados.

8. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO

La modificación que se pretende, aunque afecte a diversos terrenos diseminados por gran parte del término municipal, no tiene el carácter espacial al uso que define a

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 21 DEL PGOU DE PICANYA
DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO–PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO

otro tipo de modificaciones: no supone alteración alguna de la ordenación del planeamiento vigente en cuanto a alineaciones, edificabilidad o potencial residencial, ni cambios radicales de uso previsto en ámbitos espaciales, no causará efecto adverso alguno sobre los elementos estratégicos del territorio, aunque implicará fases de urbanización de escasa entidad. Sencillamente permitirá completar la implantación de la red ciclista, ya prevista en el Plan General vigente, en unas condiciones y con un trazado más ajustados a la realidad.

Durante la fase implantación de aquellas partes del trazado no ejecutadas, sí podrán generarse una serie de moderados impactos sobre el medio ambiente, como consecuencia de las obras a realizar en su entorno. Se trata de efectos como el aumento puntual de la demanda de agua, el vertido de aguas residuales a la red de alcantarillado, o la generación de residuos por las obras, por ejemplo. En todo caso, son impactos perfectamente asumibles dentro del funcionamiento regular del proceso de urbanización, limitados en el tiempo y reversibles. Por tanto, se considera que no alcanzan en modo alguno valores significativos, pues tan solo se trata de la implantación del carril bici, lo que no comporta de movimientos de tierras de grandes volúmenes, ni otras actividades asociadas a la construcción de viales para el tráfico motorizado.

Además, por el carácter de los terrenos que se ocuparán, suelo urbano o franjas colindantes a viales existentes, no existen características naturales especiales ni efectos sobre el patrimonio cultural, de forma que no se afecta a ningún ámbito con rango de protección reconocido ni se producen efectos negativos sobre el desarrollo equilibrado de territorio.

Del mismo modo, al no producirse un cambio de uso global, sino ligeras variaciones en su ubicación concreta, en terrenos similares a los ya previstos por el planeamiento vigente, no se superarán valores límites de calidad ambiental ni se producirá un mayor sellado o explotación intensiva del suelo, ya que el cambio no implica una mayor edificabilidad u ocupación que la prevista en el vigente PGOU de Picanya. Por tanto,

no es previsible que la modificación propuesta tenga efectos negativos relevantes sobre el territorio.

Sin embargo, el nuevo trazado de la red, así como el de la ahora recogida en el planeamiento vigente, producirán con su implantación un efecto positivo sobre el territorio y el medio ambiente, al permitir una mejor accesibilidad al primero por un medio ambientalmente sostenible.

En definitiva, la ejecución de lo previsto en la Modificación Puntual nº 21 del PGOU de Picanya deberá contar con el control ambiental en las distintas fases de su implantación, comenzando por esta primera etapa de modificación del planeamiento, y culminando con las asociadas a las obras de urbanización de la implantación física en sí. Sin embargo, no se prevén otros efectos adversos, en especial referencia a los aspectos territoriales.

9. INCARDINACIÓN EN LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA Y SU INCIDENCIA EN OTROS INSTRUMENTOS DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL O SECTORIAL

En este apartado se determina el encaje de la Modificación Puntual nº 21 del PGOU de Picanya con la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana y la incidencia de dicha modificación en elementos que configuran el sistema territorial, tales como otros planes de ordenación del territorio, planes de ordenación de los recursos naturales u otras figuras de planificación, así como con las infraestructuras existentes y necesarias que tengan un carácter estratégico.

▪ Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana:

La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV en adelante), aprobada a través del Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, es un instrumento de planificación espacial, formulado al amparo de lo establecido en los artículos 37 y siguientes de la Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje.

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 21 DEL PGOU DE PICANYA
DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO-PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO

La finalidad principal de la ETCV es la consecución de un territorio más competitivo en lo económico, más respetuoso en lo ambiental, y más integrador en lo social, mediante el establecimiento, de forma rigurosa pero flexible, de criterios, directrices y recomendaciones que deberán ser aplicados en materia de política territorial hasta 2030, de modo que sirva de referente para el desarrollo coherente de las políticas sectoriales en el territorio, aprovechando al máximo las vocaciones y potencialidades que éste ofrece.

De acuerdo con la directriz 5.2 de la ETCV, los objetivos y los principios directores se incorporarán desde el inicio de su elaboración en todos los planes, programas y proyectos del conjunto de las administraciones públicas cuyas actuaciones tengan una proyección sobre el territorio de la Comunidad Valenciana.

La entidad y alcance de la Modificación Puntual nº 21 objeto del presente documento hacen que dicha modificación desarrolle algunos de los principios básicos de la ETCV. Su reducido impacto territorial desde el punto de vista físico, basado en la implantación de una red ciclista ya prevista de antemano cuyo trazado varía ligeramente, y que en su mayor parte ya está ejecutado, sí propone una nueva implantación que permite una mejor utilización del territorio y sus valores a favor de la ciudadanía, siendo un claro ejemplo de uso racional del suelo.

Cabe destacar que la modificación propuesta es coherente con la directriz¹²³ de la ETCV, que dice lo siguiente:

Directriz 123. La red de vías de transporte no motorizado de la Comunitat Valenciana

1. La red de vías de transporte no motorizado de la Comunitat Valenciana está formada por el conjunto de rutas para los modos de transporte ciclista, peatonal o a caballo propuestas por las distintas administraciones e instituciones que operan en la Comunitat Valenciana.

2. Esta red forma parte de la Infraestructura Verde del territorio y se conectará con otras rutas definidas en la Estrategia Territorial como la Vía Litoral, la Vía Augusta y la Ruta de Jaume I, entre otras.

3. La red de vías de transporte no motorizado se complementará con instalaciones adecuadas para la contemplación del paisaje, tales como puntos de acceso, miradores y áreas de servicio.

De igual modo, ya desde sus primeros documentos, la integración de la red ciclista en la movilidad a través del territorio quedaba clara en sus objetivos de partida:

- Objetivo 262: Se debe mejorar la seguridad del transporte no sólo en los medios mecanizados sino en los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- Objetivo 264: Es necesario incluir la accesibilidad en transporte público, a pie y en bicicleta, en el proceso de planificación de los nuevos desarrollos urbanísticos y en las áreas urbanas consolidadas.

Por todo ello, se considera que la modificación propuesta se ajusta a la filosofía pretendida por la ETCV.

▪ **Plan de Acción Territorial de Carácter Sectorial de Corredores de Infraestructuras de la Comunidad Valenciana:**

El término municipal de Picanya no se encuentra afectado por el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial de Corredores de Infraestructuras de la Comunidad Valenciana, aprobado según Decreto 78/2005, de 15 de abril, del Consell de la Generalitat, por lo que la Modificación Puntual Nº 21 del PGOU de Picanya no tiene incidencia sobre él.

▪ **Plan Integral de Residuos:**

El Plan Integral de Residuos de la Comunidad Valenciana (PIRCV en adelante) fue aprobado definitivamente a través del Decreto 81/2013, de 21 de junio, del Consell (D.O.C.V. nº 7.054 de fecha 26-06-2013).

Según el PIRCV, el municipio de Pivanya se encuentra incluido en el Plan Zonal 3, adscrito al Área de Gestión V3. Dicho Plan Zonal determina las infraestructuras básicas destinadas a aprovechar los recursos contenidos en los diferentes tipos de residuos, bien a través de su reutilización, del reciclado de materiales o del aprovechamiento energético, fomentando así la valorización de los residuos. En el término municipal de Picanya el citado Plan Zonal 3 no prevé la localización de instalaciones de valoración y eliminación de residuos urbanos (plantas de valoración material de residuos urbanos, complejos de valoración y eliminación de dichos residuos y/o vertederos de rechazos), ni delimita áreas aptas u orientativas para la instalación de vertederos, por lo que la Modificación Puntual nº 21 del PGOU no tiene incidencia sobre el PIRCV.

▪ **Plan de Acción Territorial de Carácter Sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana:**

El Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA en adelante) fue aprobado definitivamente a través del Decreto 201/2015, de 29 de octubre, del Consell (D.O.C.V. nº 7.649 de fecha 3-11-2015).

Este Plan contempla varias áreas en el entorno de los terrenos donde se preve ´la implantación de la red de carril bici propuesta: en la modificación:

- El cauce del barranco de Xiva, a su paso por el núcleo urbano de Picanya. Por su condición de cauce está considerada una Peligrosidad 1, que implica una frecuencia alta (25 años) y un calado alto (>0,8 m). Esa misma condición de cauce evita el riesgo de inundación.
- Áreas inundables del barranco del Poyo, localizadas al noreste del término municipal. Se establece la Peligrosidad 3, que implica una frecuencia alta (25 años) y un calado bajo (<0,8 m). En este caso sí se determina un riesgo de inundación, aunque bajo o muy bajo.

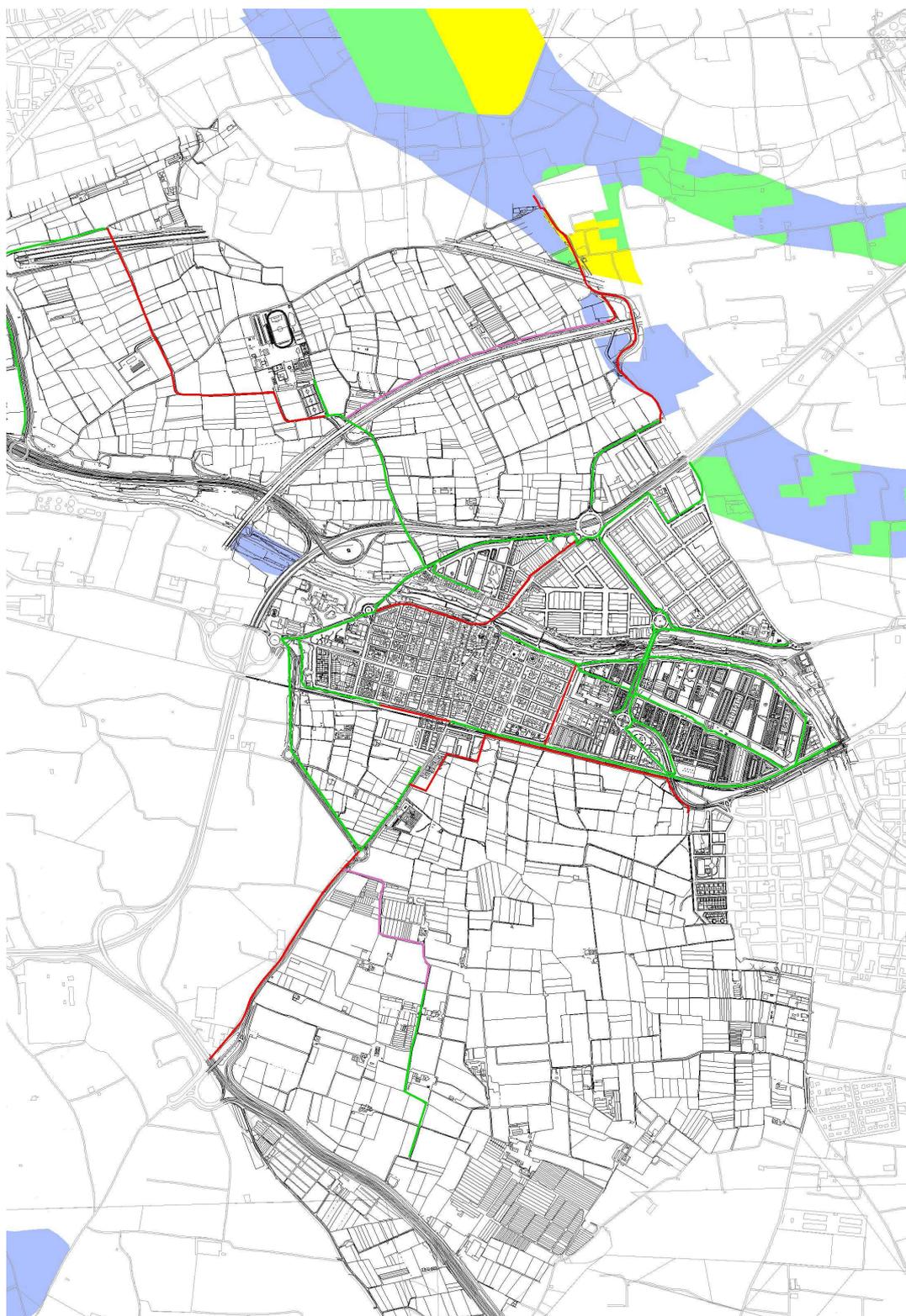
MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 21 DEL PGOU DE PICANYA
DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO-PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO

Estos aspectos quedan reflejados en las imágenes incluidas en a continuación, obtenidas del portal de descargas del PATRICOVA. De la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. En dichas imágenes quedan también expuestos los trazados previstos por la presente modificación, cuya leyenda de interpretación gráfica obtenida del plano de ordenación propuesto es la siguiente:

-  CARRIL BICI EXISTENT 13,50 Km
-  CAMÍ ASFALTAT 1,77 Km
-  CARRIL BICI A EXECUTAR 6,41 Km

Por otra parte, la leyenda correspondiente a los valores indicados por el PATRICOVA se refleja en cada gráfico.

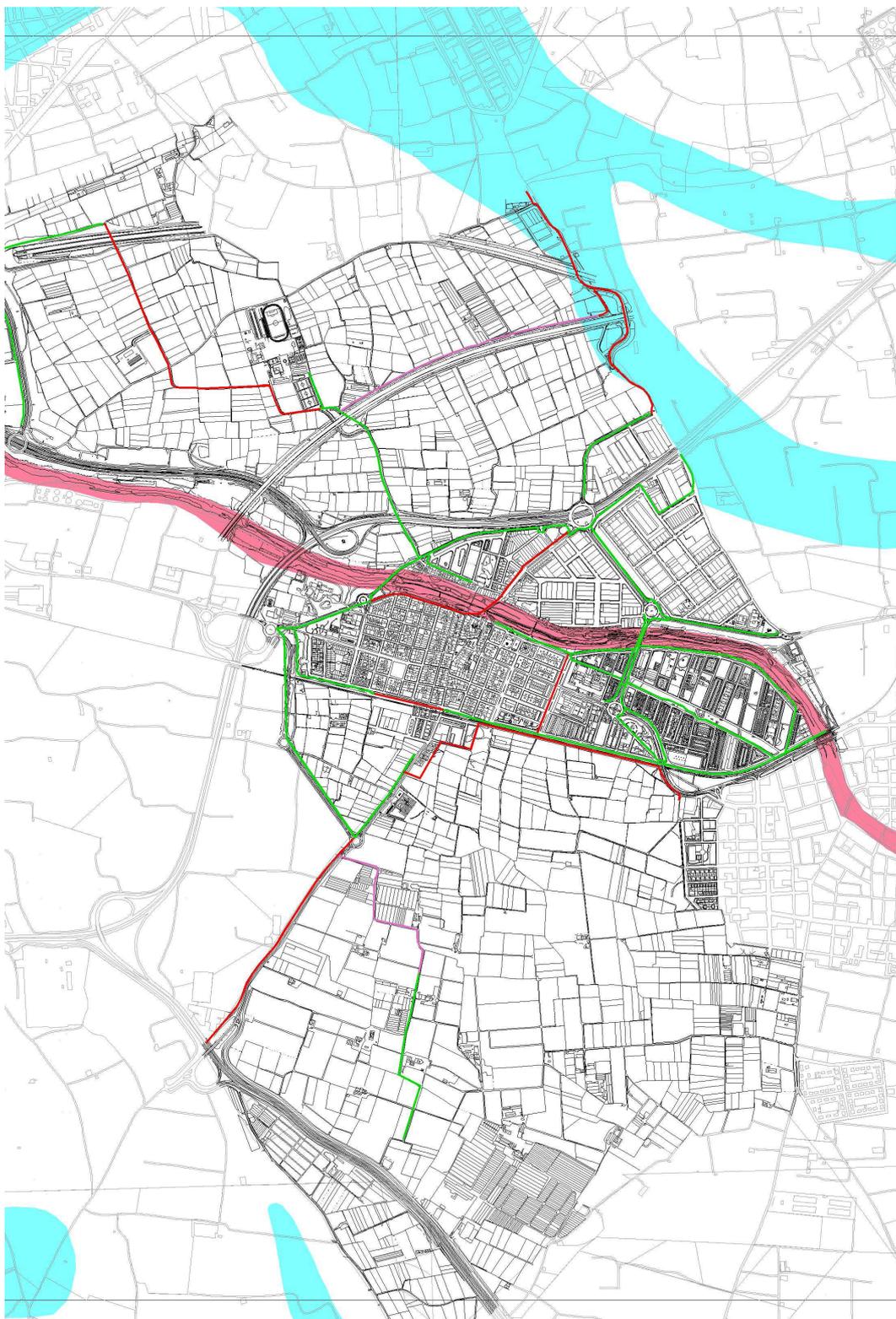
MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 21 DEL PGOU DE PICANYA
DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO-PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO



Riesgo de inundación (Daños/Superficie):



MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 21 DEL PGOU DE PICANYA
DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO-PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO



Peligrosidad de inundación:

-  Peligrosidad 1: Frecuencia alta (25 años) y calado alto (>0,8 m)
-  Peligrosidad 3: Frecuencia alta (25 años) y calado bajo (<0,8 m)

La única afección se corresponde con dos cortos tramos al noroeste del término: el caso en que el trazado existente coincide con áreas con riesgo de inundación Muy Bajo, de peligrosidad 3 (Frecuencia alta -25 años- y calado bajo <0,8 m), y un pequeño tramo de nueva construcción, paralelo al viario existente, que queda en el límite de áreas de idénticos riesgo y peligrosidad.

Se ve que el efecto previsible es mínimo, por lo que no se considera necesario imponer ningún tipo concreto de condiciones a la Modificación Puntual nº 21 del PGOU de Picanya con motivo del PATRICOVA.

▪ **Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunidad Valenciana (PATFOR):**

El Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunidad Valenciana (PATFOR) fue aprobado según Decreto 58/2013, de 3 de mayo, del Consell de la Generalitat, y elaborado por la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 19 y siguientes de la Ley 3/1993, Forestal, de la Comunidad Valenciana, y en la Ley 4/2004, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, para los Planes de Acción Territorial.

El PATFOR no califica como terreno forestal ni como terreno forestal estratégico el suelo donde se propone implantar la red ciclista, ni terrenos adyacentes o cercanos, por lo que la Modificación Puntual nº 21 del PGOU de Picanya no tiene incidencia sobre dicho Plan de Acción Territorial.

▪ **Plan General Ordenación Urbana de Picanya:**

La Modificación Puntual Nº 21 del PGOU de Picanya, objeto del presente documento, pretende tan solo el ajuste de la ordenación definida en el plano Nº O.5 ORDENACIÓN ESTRUCTURAL. TÉRMINO. CARRIL BICI del PGOU de Picanya. vigente para adaptarlo al nuevo trazado previsto. Mantiene, por tanto, los criterios básicos de la ordenación definida en el PGOU de Picanya, en cuanto al modelo territorial de implantación de usos, y en especial con respeto a la edificabilidad, las alineaciones y el número de plantas definidas por el planeamiento vigente.

10. MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA

La evaluación ambiental y territorial de planes y programas puede ser ordinaria o simplificada conforme se establece en el artículo 45 y siguientes de la LOTUP y atendiendo a los criterios del Anexo VIII del citado precepto.

En el caso que nos ocupa, se estima que se podría proceder a la evaluación simplificada por los siguientes motivos:

- a) No existe alteración alguna del modelo territorial establecido en el planeamiento vigente, manteniéndose la clasificación del suelo, usos e intensidades.
- b) Tal y como se ha detallado en el apartado 9 de este documento, la modificación propuesta no tiene efectos sustanciales sobre la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana y con los restantes instrumentos de la planificación territorial o sectorial. En todo caso esos efectos resultarán positivos y serán acordes con el desarrollo de sus fines.
- c) En la citada propuesta de modificación no se prevé mayor cambio que la adaptación formal de un plano de ordenación estructural que recoge ligeras variaciones del mismo para adaptarlas a la situación construida y a la actual coyuntura económica y social.
- d) La modificación ampara actuaciones de reducida extensión, en su mayor parte dentro del suelo urbano de Picanya, donde no existen elementos inventariados de patrimonio cultural, o bien colindantes a vías de comunicación existentes.

11. RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS

Entre las dos alternativas consideradas, detalladas en el apartado 5 del presente documento, se ha valorado como adecuada la alternativa 1 puesto que, como se ha detallado en el citado apartado, dicha propuesta supone la adecuación más sencilla y eficaz de la intención, ya recogida del Plan General vigente, de implantar una red ciclista en el término de Picanya.

La nueva propuesta permite la adaptación de lo ahora aprobado a la realidad física construida y establece nuevas condiciones realistas que permiten completar la red con un coste razonable sin menoscabo de la seguridad e su uso.

12. MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y COMPENSAR EFECTOS NEGATIVOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y EL TERRITORIO

Como se ha detallado en el apartado 8 del presente documento, la actuación prevista en la Modificación Puntual nº 21 del PGOU no tiene efectos negativos relevantes sobre el territorio, si bien resulta necesario establecer algunas medidas preventivas para que tampoco los tenga sobre el medio ambiente en su fase de urbanización.

Los impactos previsibles de esta fase de urbanización, desde el punto de vista medioambiental, podrán controlarse y reducirse por el seguimiento de unas medidas de precaución y cuidados mínimos durante la fase de obras. Para ello, se realizará el correspondiente Plan de Evacuación de Residuos y se fijarán los demás criterios de prevención y disminución del impacto esperado. Además de este principal efecto de las obras, durante el movimiento de tierras y la urbanización de los terrenos incluidos en la nueva ejecución del carril bici se procurará no levantar polvo, procediendo al riego previo de las zonas con tierra que vayan a ser transitadas por maquinaria o vehículos. Del mismo modo se tomarán precauciones en el transporte de tierras, el

cual deberá hacerse siempre con la carga cubierta para evitar que sea dispersada por el viento.

Lo dispuesto en este apartado son tan solo medidas elementales y de carácter general que deben completarse, en cada caso, con otras específicas a contemplarse en los proyectos y demás documentación necesaria para la ejecución efectiva de las obras, lo que redundará en el mantenimiento de un grado de calidad ambiental aceptable en el ámbito de actuación de la Modificación Puntual nº 21 del PGOU de Picanya.

13. DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN

El sistema de seguimiento previsto tiene por objeto la comprobación del cumplimiento de las determinaciones, previsiones y objetivos del proyecto, así como la valoración de las desviaciones producidas –magnitud, causas, reversibilidad– y las propuestas para ajustar las medidas. La comprobación del cumplimiento de determinaciones y objetivos se efectúa a través de un sistema de Indicadores de Seguimiento, mientras que la valoración de desviaciones y las propuestas de ajuste (actualización) y revisión se efectuarán a través de un Informe de Seguimiento.

Las medidas de seguimiento basadas en la utilización de Indicadores de Sostenibilidad tienen como objetivo proporcionar un instrumento de análisis y diagnóstico, de fácil comprensión y aplicación, a los organismos gestores, y ofrecer a los grupos implicados, a las Administraciones Públicas y a los Agentes Sociales, una visión documentada de la situación de los procesos de sostenibilidad, sus efectos y las posibles disfunciones generadas.

Los Indicadores de Seguimiento tratan de ofrecer la evolución de los elementos más relevantes del proyecto y constituyen, por tanto, una visión de cómo evoluciona el

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 21 DEL PGOU DE PICANYA
DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO–PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO

propio proyecto. Dadas las características de la actuación prevista en la Modificación Puntual nº 21 del PGOU de Picanya, los indicadores seleccionados son los siguientes:

– **Implantación de la red ciclista:**

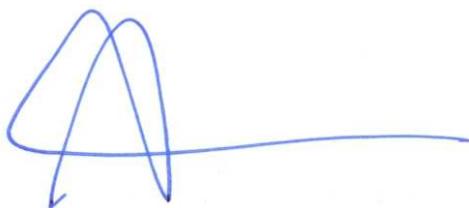
- Longitud lineal de tramos existentes.
- Longitud lineal de tramos de nueva ejecución añadidos a la red.
- Puntos de conexión necesarios entre tramos pendientes de ejecución.

– **Protección del medio en fase de urbanización:**

- % Materiales de origen sostenible.
- % Materiales reutilizados, reciclados o valorizados.
- Cantidad de vertidos.
- Infraestructuras de gestión, tratamiento y/o eliminación de residuos (recogida selectiva).

Picanya, enero de 2017

Por el equipo redactor:

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized, overlapping loop followed by a long horizontal stroke.

Alejandro Navarro Maeztu

Arquitecto