



PAUS PICANYA

REVISADO CONFORME INFORME AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO.
Evaluación Ambiental del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Picanya, de la
Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada el 15 de julio de 2021.
Direcció General de Medi Natural i d'Avaluació Ambiental

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Picanya

DIAGNOSTICO

FASE I





ÍNDICE ANÁLISIS

1.- INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS.....	8
1.1.- INTRODUCCIÓN.....	8
1.2.- MARCO LEGAL.....	9
1.3.- OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD.....	10
1.3.1.- OBJETIVOS GENERALES	10
1.3.2.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	11
1.4.- INCLUSIVIDAD E INTEGRACIÓN	12
1.4.1.- PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA CON ENFOQUE DE GÉNERO	12
1.4.2.- MOVILIDAD UNIVERSAL	13
1.4.3.- CUALIDADES URBANAS.....	13
1.5.- EQUIPO REDACTOR.....	14
2.- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE PARTIDA	15
2.1.- MARCO TERRITORIAL.....	15
2.1.1.- ÁMBITO DE ESTUDIO Y ESTRUCTURA TERRITORIAL.....	16
2.1.2.- ZONIFICACIÓN URBANA.....	20
2.1.3.- REDES DE COMUNICACIÓN	21
2.1.4.- CARACTERÍSTICAS SOCIO-ECONÓMICAS	23
2.1.5.- COORDINACIÓN CON EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA VIGENTE	28
2.2.- CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA.....	30
2.2.1.- ENCUESTA DE MOVILIDAD Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia	30
2.2.2.- ENCUESTA DE MOVILIDAD PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA	31
2.2.3.- DESTINO PRINCIPAL DE LOS VIAJES.....	33
2.2.4.- CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD	34
2.2.5.- ACCIDENTABILIDAD.....	34
2.2.6.- ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO	34

2.3.- MARCO NORMATIVO Y PROBLEMÁTICA GENERAL	36
2.3.1.- NORMATIVA DE APLICACIÓN	36
2.3.2.- PRINCIPALES PROBLEMAS DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO Y SU CONTEXTO.	36
2.4.- MOVILIDAD PEATONAL	37
2.4.1.- OFERTA PARA EL PEATÓN	37
2.4.2.- EL POTENCIAL PARA USO PEATONAL	45
2.4.3.- CONCENTRACIÓN ZONAL DE ACTIVIDADES Y CENTROS EDUCATIVOS	50
2.4.4.- GENERACIÓN DE MOVIMIENTOS A PIE	55
2.5.- MOVILIDAD EN BICICLETA	56
2.5.1.- MARCO NORMATIVO	56
2.5.2.- OFERTA PARA LA BICICLETA	57
2.6.- MOVILIDAD TRANSPORTE PÚBLICO	65
2.6.1.- CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA	65
2.6.2.- DEMANDA DEL TRANSPORTE PÚBLICO	67
2.7.- MOVILIDAD VEHÍCULO PRIVADO	68
2.7.1.- AFOROS Y EVOLUCIÓN	68
2.7.2.- DEMANDA DEL TRANSPORTE PRIVADO	69
2.8.- ANÁLISIS DEL APARCAMIENTO	69
2.9.- DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCIAS	72
2.9.1.- OFERTA CARGA Y DESCARGA	72
2.9.2.- DEMANDA DE CARGA Y DESCARGA	72
2.10.- TECNOLOGÍAS APLICADAS A LA MOVILIDAD	72
2.11.- VÍAS PECUARIAS	73
3.- SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	75
3.1.- ESTUDIO MEDIOAMBIENTAL	75
3.2.- CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	75
3.2.1.- FOCOS DE RUIDO	75
3.3.- CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA	77



4.- DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD.....	80
4.1.- DIAGNÓSTICO TERRITORIAL Y SOCIAL	80
4.2.- DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD PEATONAL	81
4.3.- DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD CICLISTA	81
4.4.- DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO	82
4.5.- DIAGNÓSTICO DEL TRANSPORTE PÚBLICO	83
4.6.- DIAGNÓSTICO DEL TRANSPORTE INDUSTRIAL Y DE MERCANCÍAS	83
4.7.- JERARQUIZACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA	84
4.8.- ANÁLISIS DAFO	84
5.- ESCENARIOS DE LA MOVILIDAD	86
5.1.- ESCENARIO 0: MODELO DE MOVILIDAD TENDENCIAL O “DO NOTHING”	86
5.2.- ESCENARIO 1: MODELO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	87
5.3.- SELECCIÓN DE ESCENARIO	88
6.- PARTICIPACIÓN PÚBLICA DEL PMUS DE PICANYA.....	89
6.1.- METODOLOGÍA	90
6.1.1.- AGENTES IMPLICADOS.....	90
6.1.2.- MECANISMOS DE PARTICIPACIÓN	90
ANEXO I: PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA	91



Índice de figuras

Figura 1. La importancia del PMUS en reducir los impactos del transporte en zona urbana (Fuente: Propia).....	8
Figura 2. Objetivos PMUS (Fuente: Ayuntamiento de Picanya)	11
Figura 3. Jornada de Mobilitat i Gènere, organizada por la Cátedra Transporte y Sociedad de la Universidad Politécnica de Valencia y la Generalitat Valenciana.....	12
Figura 4. Portada documento SET de perspectiva de género	13
Figura 5. Localización del municipio de Picanya en la Comunidad Valenciana.	15
Figura 6. Término municipal de Picanya y entorno con otros municipios.....	16
Figura 7. Zona urbana residencial y equipamientos (Fuente: Elaboración propia)	17
Figura 8. Zona industrial (Fuente: Elaboración propia)	17
Figura 9. Municipio de Picanya y zonas de inundabilidad (Fuente: Visor y Elaboración propia)	17
Figura 10. Municipio de Picanya y ZONAS PELIGROSIDAD 1 de PATRICOVA, únicamente peligrosidad en el cauce del Barranco del Poyo, el resto de municipio no tiene peligrosidad (Fuente: Visor y Elaboración propia)	18
Figura 11. Municipio de Picanya y PAT Horta de Valencia (Fuente: PAT Huerta y Elaboración propia). 19	19
Figura 12. Izquierda UPP [14] Huerta de Benàger y derecha UPP [21] Huerta de Picanya i Paiporta (Fuente: PAT Huerta y Elaboración propia)	19
Figura 13. Infraestructuras Picanya (Fuente: Elaboración propia)	20
Figura 14. Zonificación del ámbito de actuación del PMUS (Fuente: Elaboración propia).....	21
Figura 15. Infraestructuras por carretera de conectividad de Picanya (Fuente: Elaboración propia)	21
Figura 16. Principales vías de comunicación interior en el casco urbano de Picanya (Fuente: Elaboración propia)	22
Figura 17: PGOU Picanya 1990.....	28

Figura 18: Entornos de movilidad peatonal: enfoques, factores y condicionantes (Fuente: Luis Miguel Valenzuela).....	37
Figura 19: Casco histórico de Picanya e imágenes de Calle Verge del Pilar y Calle Almassereta (Fuente: PGOU).....	38
Figura 20: Calles peatonales Picanya (Fuente: Elaboración propia)	43
Figura 21: Ejemplos de pasos de peatones sobrelevados (Fuente: Elaboración propia)	44
Figura 22: Ejemplos de paso de peatón por dotar de accesibilidad y de rampas que requieren de adaptación por cambio normativo (Fuente: Elaboración propia)	47
Figura 23. Plano ubicación edificios públicos y dotacionales (Fuente: Ajuntament de Picanya)	51
Figura 24: Rutas A L'ESCOLA CAMINANT, dentro del programa de rutas escolares seguras (Fuente: Ajuntament de Picanya)	52
Figura 25. Emplazamiento centros educativos Picanya (Fuente: Elaboración propia).....	53
Figura 26. Emplazamiento centro de Salud Picanya (Fuente: Elaboración propia)	53
Figura 27. Ubicación de las zonas deportivas (Fuente: Ajuntament de Picanya).....	54
Figura 28: Itinerarios de conexión vías principales	55
Figura 29. Carril bici (verde), metro FGV (rojo) y cercanías RENFE (rojo) en Picanya y entorno. Fuente: EDUSI.....	57
Figura 30. Red ciclista actual, VERDE: Pista-bici, GRANATE: Acera-bici, NARANJA: Camino compartido. Fuente: Ajuntament de Picanya	61
Figura 31. Sistema de bicicletas compartida en municipios de Horta Sud.	62
Figura 32. Plano Anillo verde, actualmente los proyectos han sido redactados y se encuentra en fase de licitación.....	64
Figura 33: Estaciones Metro influencia Picanya. Fuente: Elaboración propia.....	65
Figura 34: Plano de las líneas Metro Valencia. Fuente: Metro Valencia.	65



Figura 35: Tarifas Taxi, Área de Prestación Conjunta de Valencia.....	66
Figura 36: Parada de Taxi en Calle Senyera.	67
Figura 37: Principales vías de movilidad, arterias interiores y carreteras de distribución por zonas.....	68
Figura 38: Evolución tráfico de la red viaria del entorno analizado.	69
Figura 39: Tráfico típico a las 8:00h de la mañana. Fuente: Google Maps.....	69
Figura 40: Distribución aparcamiento municipio Picanya. Fuente: Elaboración propia.	70
Figura 41: Distribución aparcamiento municipio Picanya. Fuente: Elaboración propia.	71
Figura 42: Posicionamiento del aparcamiento de carga de vehículos eléctricos de Picanya, en páginas especializadas en identificación de “electrinera”.....	71
Figura 43: Posicionamiento del aparcamiento de carga de vehículos eléctricos de Picanya, en páginas especializadas en identificación de “electrinera”.....	71
Figura 44: Carga y descarga de la C/Marqués del Turia.....	72
Figura 45. Calles comerciales grafiadas en verde, y supermercados en manzanas en color naranja. (Fuente: Elaboración propia)	72
Figura 46. Áreas de las Smart City. Fuente: https://blogs.deusto.es	73
Figura 47. Ejemplos de Apps de movilidad 2.0.	73
Figura 48. Red de Vías Pecuarias en Picanya.....	74
Figura 49. Catálogo Vías pecuarias de la Comunitat Valenciana.	74
Figura 50. Medidas para reducir el ruido del tráfico (Fuente: Ayto. Picanya)	76
Figura 51. A la izquierda barreras realizadas por la Conselleria en la CV-36 y a la derecha Zona verdes municipales en la carretera CV-407 (Fuente: Ayto. Picanya)	77
Figura 52. Contaminación atmosférica (Fuente: Generalitat Valenciana).....	78
Figura 53. Diferentes grados de participación pública (Fuente Guía para la elaboración del PMUS).....	89

Índice de tablas

Tabla 1. Comparativa población del municipio respecto a su entorno	15
Tabla 2: Evolución de la Población (Fuente INE)	23
Tabla 3: Indicadores demográficos.....	24
Tabla 4. Índice de Motorización (Turismos/100Hab)	24
Tabla 5. Comparación Índice de Motorización Municipios cercanos (año 2017)	25
Tabla 6. Parque de vehículos motorizados (año 2015)	25
Tabla 7. Número medio según tipo de vehículo en los Hogares (año 2017)	25
Tabla 8: Evolución de la desocupación últimos 5 años Fuente: SEPE. Estadísticas: Paro registrado y contratos por municipios.....	26
Tabla 9: Desempleados en Marzo de 2019	27
Tabla 10. Siniestralidad Vial Picanya en 2015 (Fuente: DGT)	34
Tabla 11. Dotaciones y servicios más importantes existentes en el municipio	51
Tabla 12. Principales ejes comerciales de Picanya (Fuente: Elaboración propia).....	54
Tabla 13: Itinerarios peatonales principales	55
Tabla 14: Anchos propuestos para las diferentes tipologías de carriles bici	61
Tabla 15. Precios transporte en metro.	66
Tabla 16: Fuete: Anuario estadístico de la Ciudad de Valencia (Año 2016) - http://www.valencia.es/	67
Tabla 17: Infraestructuras de carreteras.....	68
Tabla 18: IMD's de la red viaria del entorno analizado- Fuente: Visor GVA.	68



Tabla 19: Distribución de aparcamiento en casco urbano residencial (Fuente: elaboración propia).	70
Tabla 20. Jerarquización de la problemática por modalidad de transporte	84
Tabla 21. Reparto Modal actual	86
Tabla 22. Reparto Modal escenario 0	87
Tabla 23. Reparto Modal implantación de PMUS	87



1.- INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

1.1.- INTRODUCCIÓN

Durante las últimas décadas los cambios socioeconómicos ocurridos en el mundo han afectado sustancialmente al transporte urbano. La movilidad en los municipios actuales se caracteriza por unos patrones de movilidad más difusos, con unas distancias de viaje más largas y un continuo crecimiento del nivel de motorización. Los modelos actuales basados en el vehículo privado han dado como resultado modelos insostenibles. Por ello, debe hacerse una reflexión, mejorando los sistemas de transporte, con el objetivo de avanzar hacia un nuevo modelo que mejore la calidad del espacio público, reduzca la contaminación y disminuya la congestión. En este contexto se proponen los planes de Sostenibilidad Urbana.

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible son una de las herramientas de gestión más importantes a nivel estatal y municipal, cuyo fin es promover la movilidad en el marco del mayor respeto posible por la seguridad, los recursos energéticos, la calidad del medio urbano y el medio ambiente. Estos planes requieren una visión global del sistema de transporte y de la ciudad en su conjunto.

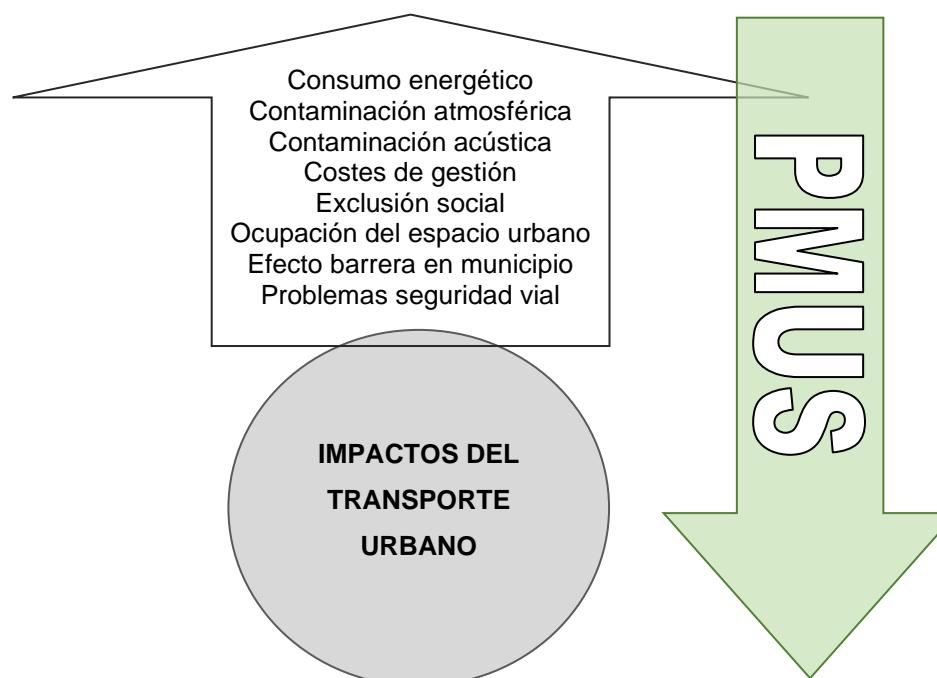


Figura 1. La importancia del PMUS en reducir los impactos del transporte en zona urbana (Fuente: Propia)

Picanya es un municipio con muchas oportunidades para una movilidad sostenible: distancias cortas, una topografía llana, y un clima bueno prácticamente todo el año; pero la movilidad asociada al municipio de Picanya no puede entenderse sin considerar su ubicación formando parte del área metropolitana de Valencia, si

bien el presente documento centrará el análisis en el propio término municipal de Picanya, sin dejar de lado no obstante las relaciones de movilidad que tienen lugar entre éste y su entorno (Valencia y L'Horta Sud).

Con carácter general, un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en PMUS) es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Esto significa proporcionar a la ciudadanía alternativas al vehículo privado que sean cada vez más sostenibles, eficaces y confortables, y a la vez, concienciar de la necesidad de un uso más eficiente del vehículo privado.

Las actuaciones del ayuntamiento para modificar la tendencia en el reparto modal motorizado, y favorecer un aumento de peso del transporte público frente al privado motorizado, se han centrado principalmente en la promoción del transporte público, la eficiencia en las plazas de aparcamiento existentes y la ordenación del tráfico, y promover el desplazamiento en bicicletas o vehículos no contaminantes.

Es importante remarcar, que el PMUS debe de incorporar los aspectos importantes de Picanya, y concretizar un estudio pormenorizado de su problemática y objetivos a conseguir. En este sentido, cabe destacar:

- La jerarquización del viario. La ordenación y explotación de la red principal del viario, en relación con los diferentes modos de transporte y su funcionalidad.
- La promoción del transporte público (imagen, información, velocidad comercial, etc.) en coordinación con los entes gestores.
- Control y refuerzo de las zonas peatonales, zonas 30 o de acceso limitado. Mejora de la movilidad peatonal y la supresión de barreras arquitectónicas en todo el municipio.
- Fomento de la movilidad en bicicleta, mediante la construcción y/o reserva de espacios para la bicicleta, en un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios.
- La regulación de carga/descarga y reparto de mercancías en los principales ejes comerciales de la población.
- La integración de las políticas de desarrollo urbano y territorial con las políticas de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales, se garantice la accesibilidad a las



viviendas, centro de trabajo y lugares de interés cultural, social, comercial, sanitario, educativo, deportivo, lúdico..., con el menor impacto ambiental y de la forma más segura posible.

- Mejorar la movilidad en general y por medio de actuaciones disuasorias de la utilización del vehículo privado, y ofreciendo alternativas válidas y de mayor calidad que permitan incidir sustancialmente en el reparto modal de los modos mecanizados.
- Formular propuestas y actuaciones que contribuyan a la mejora de la seguridad viaria. Pacificación del tráfico y protección para peatones y bicicletas.

1.2.- MARCO LEGAL

El 1 de abril de 2011 se publicó la Ley 6/2011 de Movilidad en la Comunidad Valenciana. El texto integra la normativa referente a los distintos modos de transporte para favorecer el uso de los sistemas públicos y de los desplazamientos peatonal y ciclista frente al coche particular, marcando como objetivo particular el “*Fomento de los desplazamientos no motorizados: A pie y en bicicleta*”. La nueva norma recoge la legislación referente a transporte de viajeros, ferrocarriles y tranvías, taxis, logística y planificación de la movilidad. Con este texto, la Comunidad se convirtió en la primera autonomía que adaptó el reglamento 1370/2007 de la Unión Europea sobre los servicios de transporte por ferrocarril y carretera y avanzó en la asunción de competencias previstas en la reforma del Estatuto de Autonomía de 2006.

El objetivo de la Ley es regular las diversas competencias que corresponden a la Generalitat de acuerdo con el Estatut d'Autonomía de la Comunitat Valenciana y especialmente:

1. Establecer los criterios generales destinados a promover la movilidad en el marco del mayor respeto posible por la seguridad, los recursos energéticos y la calidad del entorno urbano y del medio ambiente.
2. Regular los instrumentos de planificación necesarios en orden a alcanzar los objetivos antes señalados.
3. Regular el servicio público de transporte terrestre de viajeros y el servicio de taxi.
4. Regular las infraestructuras de transporte, así como las logísticas.

Tal y como recoge la Ley 6/2011, capítulo 2, artículo 5 apartado 2: “Las administraciones públicas de la Comunitat Valenciana promoverán los desplazamientos a pie y en bicicleta tanto en el ejercicio de sus competencias en materia de movilidad, como en relación con las que ostentan en materia de planificación urbanística, ubicación de servicios públicos, urbanización y construcción de infraestructuras.”

Desde la Unión Europea se está fomentando la movilidad sostenible, con el objetivo de reducir sustancialmente las emisiones en los años futuros, mejorar la calidad ambiental y disminuir el ruido. Además,

existen directivas sobre el consumo de energía, las emisiones de CO₂, la promoción de las energías renovables y de transporte, etc.

MARCO ESTRATÉGICO

Libro Verde de la Energía: Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético (2001)

Las preocupaciones ambientales por los daños derivados de las emisiones contaminantes han puesto de relieve los puntos débiles de los combustibles fósiles y han convertido la lucha contra el cambio climático en un desafío para la comunidad internacional. Asimismo, el desigual reparto entre modos de transporte aumenta la congestión y repercute negativamente en el medio ambiente y la calidad de vida. Debe potenciarse el uso racional del vehículo particular en los centros urbanos y los transportes urbanos limpios.

Libro Blanco del Transporte: La política de transportes cara al 2010: la hora de la verdad (2002)

Contiene medidas encaminadas al objetivo de la movilidad sostenible en Europa y propugna la integración de todos los modos de transporte buscando un equilibrio. Determina dos ámbitos de actividad principales:

- La diversificación del abastecimiento energético, con un objetivo para el 2020 de sustitución del 20% del consumo de gasóleos y gasolinas por energías alternativas.
- La promoción de buenas prácticas, racionalizando el transporte urbano y disminuyendo la dependencia del coche. Otro objetivo nada desdeñable hace referencia a la seguridad vial y consiste en reducir a la mitad las víctimas de accidentes para el 2010.

Desarrollo sostenible en Europa para un mundo mejor: Estrategia de la Unión Europea para un Desarrollo Sostenible (2001)

Incluye la congestión en el transporte y el calentamiento global como una de las principales amenazas al desarrollo sostenible. Defiende el trasvase del tráfico por carretera hacia el ferrocarril, el transporte navegable y el transporte público de pasajeros en vez del coche.

VI Programa de Acción en materia de Medio Ambiente (2002)

Incluye una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano y establece el transporte urbano sostenible como uno de los asuntos prioritarios. Propone, entre otras medidas, que todas las ciudades de más de 100.000 habitantes deberán implantar y revisar de forma regular PMUS, y que todos los proyectos nuevos de infraestructuras de transporte urbano se evalúen con criterios de sostenibilidad.

Estrategia Valenciana ante el Cambio Climático 2020-2030

El cambio climático es uno de los principales retos que se afrontan actualmente como sociedad y la comunidad está situada en un territorio muy vulnerable. Desde la Conselleria de agricultura, Medi Ambient, Canvi climàtic y Desenvolupament Rural se han elaborado las estrategias (2008-2012) (2013-2020) y (2020-2030). La estrategia está basada en las siguientes líneas generales y que regirán las políticas del cambio climático de la Comunidad



Valenciana en los próximos años, estos son:

- Reducción de los gases de efecto invernadero
- Aumento de las energías renovables
- Mejora de la eficiencia energética

Estas tres líneas se dividen en tres bloques, la Mitigación, la Adaptación y la Investigación, Sensibilización y Cooperación.

En el documento se realiza el balance de energía y emisiones de la Comunidad Valenciana para el año 2015 y se procede a analizar la situación para establecer objetivos cuantificados en el área energética para 2030.

Agenda Local 21

La Agenda Local 21 es un instrumento de gestión, enmarcado dentro de la "Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible", celebrada en Río de Janeiro en junio de 1992. Este documento desarrolla un Plan Estratégico Municipal basado en la integración, con criterios sostenibles, de las políticas ambientales, económicas y sociales del municipio, y que surge de la participación y toma de decisiones consensuadas entre los representantes políticos, personal técnico municipal, agentes implicados y población del municipio.

DIRECTIVAS DE LA UNIÓN EUROPEA

DIRECTIVAS DE LA UNIÓN EUROPEA CALIDAD DEL AIRE

DIRECTIVA 1999/30/CE relativa a los valores límite de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, partículas y plomo en el aire ambiente.

DIRECTIVA 2000/69/CE sobre los valores límite para el benceno y el monóxido de carbono en el aire ambiente.

DIRECTIVA 2002/03/CE relativa a los valores límite de ozono.

EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

DIRECTIVA 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de GEI en la Comunidad.

DECISIÓN 2004/280/CE relativa a un mecanismo para el seguimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero en la Comunidad y para la aplicación del Protocolo de Kioto.

EVALUACIÓN AMBIENTAL

DIRECTIVA 1985/337/CEE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos sobre el medio ambiente. Regula la amplitud con que deben realizarse los estudios de evaluación de impacto ambiental (EIA) de ciertas obras.

DIRECTIVA 2001/42/CE relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el

medio ambiente. Pretende que se integren aspectos ambientales en la preparación y adopción de planes y programas (incluidos los PMUS).

RUIDO

DIRECTIVA 2001/43/CE relativa a los neumáticos de los vehículos.

DIRECTIVA 2002/30/CE relativa al ruido en aeropuertos.

DIRECTIVA 2002/49/CE sobre la evaluación y gestión del ruido ambiental.

SUMINISTRO Y UTILIZACIÓN DE LA ENERGÍA

DIRECTIVA 2001/77/CE relativa a la promoción de electricidad generada a partir de fuentes de energía renovables.

TRANSPORTE

DIRECTIVA 2003/30/CE relativa al fomento del uso de biocarburantes u otros combustibles renovables en el transporte.

DIRECTIVA 2003/73/CE relativa al etiquetado de vehículos.

Aparte de las directivas comunitarias anteriormente expuestas hay que destacar los planes, estrategias y los documentos marco en los que se reflejan las líneas directivas de la política comunitaria en materia energética y medioambiental para los próximos años.

1.3.- OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD

1.3.1.- OBJETIVOS GENERALES

1. Mejorar la calidad de vida de las personas
 - a. Reducción de los tiempos de viaje en el sistema de transporte público y promover la intermodalidad.
 - b. La recuperación de espacio público para los peatones y mejorar la salud de las personas y la calidad del aire
 - c. Mejorar la seguridad vial y colaborar para reducir el número de accidentes
 - d. Perseguir la igualdad de accesibilidad a servicios, usos urbanos y equipamientos para todos los colectivos usuarios del transporte.
2. Reducir el impacto ambiental



- a. Disminuir las emisiones de gases contaminantes
 - b. Reducir el nivel de ruido
 - c. Reducir el consumo energético basado en combustibles fósiles
3. Promover un planeamiento urbanístico sostenible
- a. Asegurar una ciudad accesible para toda la ciudadanía
 - b. Establecer una jerarquía viaria que facilite una mejor ordenación de los flujos de tráfico.

1.3.2.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Fomentar los desplazamientos no motorizados
 - a. Potenciar el uso de la bicicleta
 - b. Aumentar el atractivo del espacio peatonal y de los itinerarios no motorizados.
2. Expandir el uso del transporte público en los desplazamientos urbanos
 - a. Promoción del transporte público.
3. Favorecer un uso más racional del espacio público urbano
 - a. Ampliar la autonomía de los niños, personas con discapacidad y personas mayores en el uso del espacio público.
 - b. Mejorar los itinerarios peatonales y su conexión con los centros atractores.
 - c. Garantizar la accesibilidad universal
4. Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo urbano
 - a. Fomentar el intercambio modal como solución complementaria del transporte
 - b. Organizar el espacio, estacionamientos disuasorios, en superficie y promover Smart-Cities.
5. Promover la electromovilidad interior y en desplazamientos exteriores
 - a. Promover el cambio a las bicicletas eléctricas
 - b. El ferrocarril de FGV, el eje de la movilidad eléctrica
 - c. Vehículo privado, fomento ayudas y puntos de recarga municipales

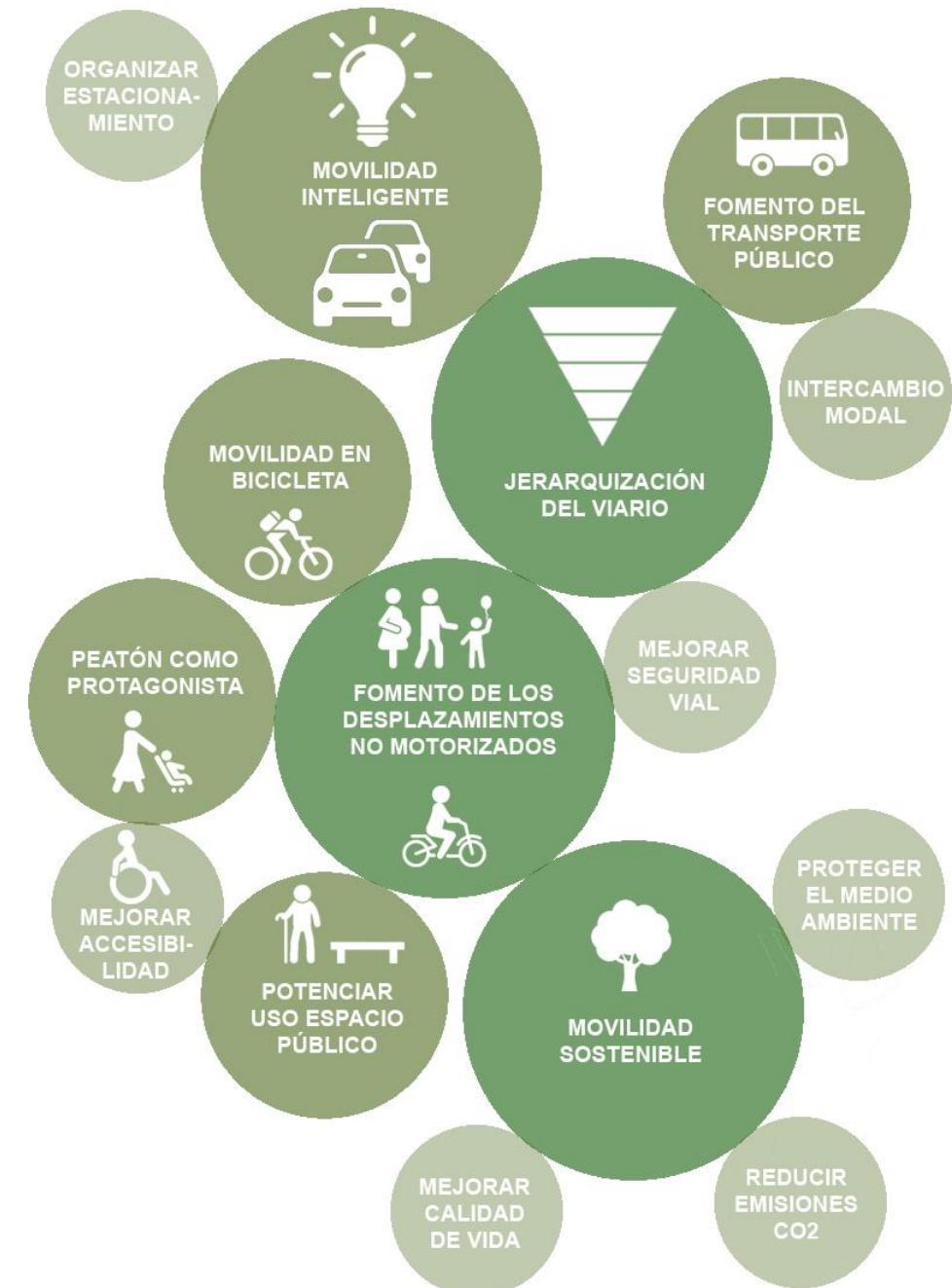


Figura 2. Objetivos PMUS (Fuente: Ayuntamiento de Picanya)



1.4.- INCLUSIVIDAD E INTEGRACIÓN

Resulta vital en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible la inclusión de toda la ciudadanía mediante medidas que garanticen la igualdad en el diseño de la ciudad. El Ayuntamiento de Picanya ha destacado estos últimos años por su iniciativa en esta materia, publicando el "Informe de Género" e implementando diversas medidas propuestas en él como la inclusión de más mujeres en el nombramiento de las calles y el fomento de los modos no motorizados a través de eventos de participación ciudadana. Sin embargo, se debe proseguir en la propuesta y aplicación de este tipo de medidas hasta conseguir una ciudad inclusiva e igualitaria.

1.4.1.- PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA CON ENFOQUE DE GÉNERO

La discriminación por motivo de género aparece en nuestra sociedad en distintos ámbitos en los que la mujer se ve perjudicada y se favorece al hombre. Actualmente a través de movimientos feministas se ha llevado a cabo una concienciación de la población y diversos cambios legislativos para eliminar estas desigualdades que, sin embargo, siguen presentes en nuestras ciudades.



Jornada Mobilitat i Gènere



Organitzat: Càtedra Transport i Societat

Promoguda per: Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori de la Generalitat Valenciana

Lloc i Data: **15 de maig de 2017 de 9:30 a 14:15h**
SALA D'ACTES de l'Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports. Edifici 4H



Figura 3. Jornada de Mobilitat i Gènere, organizada por la Cátedra Transporte y Sociedad de la Universidad Politécnica de Valencia y la Generalitat Valenciana

Las ciudades actuales no siguen un modelo acorde con la realidad actual, sino que están diseñadas según la división de trabajos, en la que los hombres trabajan fuera (espacio público) y las mujeres en casa (espacio privado). Algunos elementos típicos del urbanismo de hoy, como los hipermercados a las afueras de las ciudades, implican que una mayor cantidad de tiempo y energía deben ser dedicados a tareas que recaen

principalmente en las mujeres. Esta división de usos resulta en un mayor uso del vehículo privado y mayores dificultades para la incorporación laboral de las mujeres.

Por todo ello, se debe proponer un nuevo modelo que permita la conciliación laboral, familiar y personal. Una ciudad con perspectiva de género es una ciudad que responde a la ciudadanía y beneficiará a todas las personas.

Como se señala en la Carta Europea de la Mujer en la Ciudad (1995) "el marco de vida en la ciudad influye y determina la realidad cotidiana de sus habitantes, hombres y mujeres, pero especialmente a las mujeres porque muchas tienen doble jornada de trabajo y dependen por eso más de la calidad de los servicios urbanos y de las opciones adoptadas para el transporte y el medio ambiente".

Set para introducir la perspectiva de género en el proceso urbano

La Conselleria de Vivienda, obras públicas y vertebración del territorio de la Generalitat Valenciana ha creado un documento de recopilación de información en arquitectura y urbanismo desde la perspectiva de género. Está clasificado en los siguientes capítulos:

- **Modelo de ciudad:** "La planificación urbana de la ciudad y el modelo de crecimiento han priorizado facilitar las tareas productivas y las actividades económicas, en detrimento de las tareas reproductivas y de cuidados de la sociedad que no se han valorado ni favorecido. [...] Son ellas las que sufren en mayor medida esta problemática del modelo de ciudad, lo que supone uno de los principales obstáculos para que las mujeres logren su autonomía y disfruten de su derecho a la ciudad en igualdad de condiciones.
- **Percepción de seguridad:** "La percepción de inseguridad urbana ejerce un efecto de restricción para el acceso, uso y apropiación del espacio público de la ciudad por parte de la ciudadanía. [...] las mujeres auto limitan sus desplazamientos, y por tanto el uso y acceso a los espacios urbanos y transporte público, en función de la percepción de inseguridad"
- **Espacios públicos y accesibilidad:** "Las personas que no asumen tareas de cuidado hacen un uso más limitado de la ciudad, concentrado en acudir a los lugares de empleo y ocio en determinados horarios fijos. Mientras que las mujeres, al cargo de las tareas de cuidado, se encuentran más habitualmente con los obstáculos y dificultades cotidianas que presentan las ciudades, como son los temas de accesibilidad."
- **Movilidad:** "las pautas de movilidad de mujeres y hombres son diferentes. Las mujeres tienen un menor acceso al coche y, por ello, dependen del transporte público en mayor proporción que los hombres, realizan más desplazamientos con niños/as o cargadas y viajan más fuera de los horarios punta [...] El diseño de las infraestructuras de movilidad, hecho desde pautas supuestamente universales, valora claramente los viajes laborales por encima de cualquier otro motivo de desplazamiento"



- Vivienda: "La oferta residencial y las tipologías de viviendas [...], que no se ajusta a muchas realidades diferentes existentes en la actualidad."



SET PARA INTRODUCIR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL PROCESO URBANO

Figura 4. Portada documento SET de perspectiva de género

- Representatividad y señalización urbana: "Las formas más habituales y tradicionales de señalización urbana suponen un impacto importante en la perpetuación de los estereotipos de género y las desigualdades entre mujeres y hombres. Nuestra realidad cotidiana y la forma en que utilizamos el espacio está reglamentada por una multitud de señales gráficas, cuyo significado hemos ido interiorizando paulatinamente."
- Participación ciudadana: "Existen todavía obstáculos para la participación real de mujeres en los procesos participativos de la ciudadanía, producto de la división sexual del trabajo en el hogar, la falta de tiempo por superposición de actividades y la desconfianza propia en saber de temas urbanos."

Estos puntos se han tenido en cuenta en el análisis y las propuestas de Picanya.

1.4.2.- MOVILIDAD UNIVERSAL

Existen otros colectivos que también deben ser tenidos en cuenta en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), hay una gran diversidad ciudadana y todas las situaciones deben tenerse en cuenta, por razón de sexo, edad, discapacidad, origen o situación socioeconómica, cultural o de opinión, etc.

Las personas con diversidad funcional permanente o temporal son aquellos que más pueden sufrir un urbanismo poco comprometido. La normativa actual contempla las medidas necesarias para paliar las dificultades que puedan encontrarse, sin embargo, las ciudades actuales presentan innumerables obstáculos creados con anterioridad y que deben ser contemplados.

A su vez, se deben considerar las diferencias por razón generacional; que perjudican especialmente a los mayores, jóvenes e infantes. Las necesidades especiales de estos colectivos deben ser tomadas en cuenta, a pesar de ser aquellos que por distintas razones menos voz tienen.

1.4.3.- CUALIDADES URBANAS

Con el fin de incluir la "Inclusividad" en el Plan de Movilidad Urbana se recogen 6 cualidades urbanas:

- Proximidad:** una distancia asequible peatonalmente a los centros atractores permite a los habitantes realizar estos desplazamientos sin necesidad de un vehículo y los hace accesibles a aquellas personas que no tengan (niños, jóvenes, personas mayores, personas de menor poder adquisitivo, mujeres,)
- Diversidad:** La mezcla social en un barrio fomenta la variedad de personas y actividades, por lo que debe crear espacios de relación.
- Autonomía:** La autonomía se logra cuando las personas pueden valerse por sí mismas en el uso del espacio público, y esto genera confianza. Para lograr autonomía es necesario eliminar barreras arquitectónicas, mejorar la seguridad y aumentar la oferta de transporte público.
- Vitalidad:** Se nutre de espacios de relación y equipamientos que favorecen el uso del espacio público, lugares de encuentro y socialización.
- Representatividad:** Parte de la idea de la no utilización de un "ciudadano tipo" para el que se diseña el espacio público, sino una ciudadanía plural, en la que todos nos sintamos representados.
- Sostenibilidad:** El fomento de la intermodalidad y la reducción de tiempos de viaje de transporte público, entre otras medidas, promueven un transporte más sostenible.



1.5.- EQUIPO REDACTOR

Para la redacción del PMUS de Picanya, se ha contado con un equipo especializado y con la colaboración de diversos departamentos del Ayuntamiento Municipal. Desde IMAP CONSULTING, SL,

Picanya, noviembre de 2019

Equipo de redacción

Inmaculada Marqués Pérez

Guillermo Sanchís Sanchís

Fdo. Juan José Ferrer Ribelles

Cristina Domínguez García



2.- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE PARTIDA

2.1.- MARCO TERRITORIAL

Horta Sud se trata de una comarca esencialmente llana cuyo terreno se ha dedicado al cultivo de regadío de huertos y frutales en su práctica totalidad. Se encuentra atravesada por el barranco de Xiva (Rambla del Poyo) que drena una extensa cuenca desde las Sierras de Xiva y Perenxisa hasta l'Albufera, así como por diversas infraestructuras de carácter regional y nacional: carreteras CV-36, V-31 y AP-7, línea de metro de FGV y dos ferroviarias de RENFE, una de ellas de alta velocidad (pero sin parada en el municipio). Por tanto, el municipio se incluye en el área metropolitana de Valencia.

La red de acequias ha posibilitado la existencia de huertas, guardando una especial relación con los habitantes por su proximidad. La séquia de Benàger i Faitanar, una de las ocho acequias históricas de la Vega de Valencia, riega los campos de la margen derecha del río Turia y en su recorrido atraviesa los términos de Picanya y Paiporta, al norte del barranco de Xiva, desaguando en la acequia de Favara junto al núcleo urbano de Benetússer. Aunque el ámbito propio del PMUS es el municipio de Picanya, se debe tener en cuenta su cercanía a la capital y a otras poblaciones limítrofes que afectarán de forma directa tanto a la movilidad externa como a la movilidad general del municipio.

El municipio de Picanya se sitúa en la provincia de Valencia, dentro de la comarca de l'Horta Sud (recientemente renombrada como Huerta Oeste). Se encuentra a tan solo 6 kilómetros de Valencia capital y es atravesado por el Barranco del Poyo (o Barranco de Xiva). La superficie total del término municipal de Picanya es de 7,10 km² y limita con los municipios Xirivella, Torrent, Valencia, Paiporta, Catarroja y Alaquàs. La población es de 11.409 habitantes (INE 2018) y, por tanto, una densidad de población de 1.588,45 hab./km².

Por Picanya atraviesan los principales viarios situados al oeste y sur del área metropolitana de Valencia, excelentemente comunicada con accesos directos a la CV-33 y CV-36, autovías que a su vez dan acceso directo a la V-30, A-7 y A-3. Tanto desde la CV-33 a la CV-36, el municipio dispone de varios accesos directos a la población (en total 3 accesos), uno de los cuales enlaza con el Camí de la Pedrera (CV-33, acceso Picanya Sud) y los otros dos a través de la CV-36 al Polígono Industrial Faitanar y L'Alqueria de Moret, y el otro a Avd. Travessera de la Diputació.

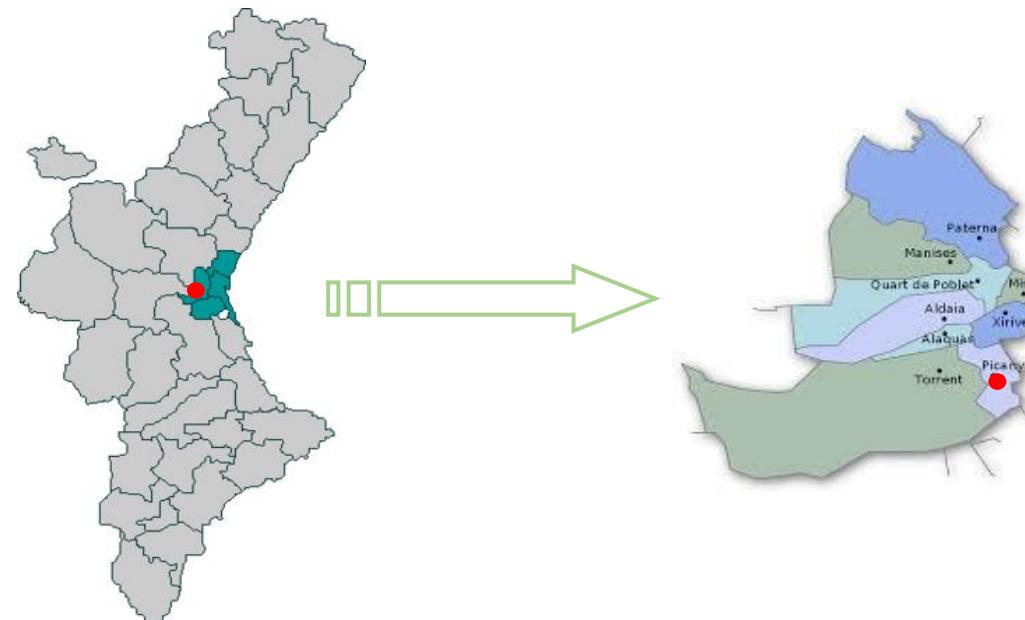


Figura 5. Localización del municipio de Picanya en la Comunidad Valenciana.

Además, Picanya queda comunicada con:

- Aeropuerto de Valencia (12 km), Puerto (13 km), A-3 (6 km), V-30 (3 km), Valencia ciudad (6 km), Parque tecnológico (18 km).

También cuenta con estación de ferrocarril (Líneas 1, 2 y 7 de Metro, la estación se encuentra en la zona A-B del Metro) de F.G.V.

Como se puede observar en la tabla, la densidad de población de Picanya respecto a los municipios circundantes no es destacable. Está por debajo de la densidad de la comarca. La concentración de población en este territorio es muy elevada si se compara con la densidad de población de la provincia de Valencia o la de España, de 92,5 hab./km².

Tabla 1. Comparativa población del municipio respecto a su entorno

	Población (INE2018)	Extensión (km ²)	Densidad (hab./km ²)
Municipio	11.409	7,1	1.588,45
Comarca	348.042	178,74	1.947,20
Provincia	2.544.264	10.805,96	235,45

Picanya está especialmente interconectado con dos municipios limítrofes: Paiporta, con la que forma una conurbación, y Torrent, población más grande de Horta Sud y que es referencia de la comarca. También es de importancia supramunicipal el Aeropuerto de Valencia, en Manises, el centro comercial Bonaire (Aldaia-Quart de Poblet) y Catarroja (Universidad La Florida) entre otros puntos de interés.



2.1.1.- ÁMBITO DE ESTUDIO Y ESTRUCTURA TERRITORIAL

Picanya es un municipio de 11.409 habitantes (padrón 2018), pertenece a la comarca de l'Horta Sud (actualmente Horta Oest), se sitúa en una llanura con una altitud media de 15 m sobre del nivel del mar; tiene unas 770 hectáreas atravesadas por el barranco del Poyo (o Barranco de Chiva). El barranco divide el casco urbano en dos núcleos poblacionales históricos:

- Al norte del Barranco (margen derecha), conocido como el Barrio de Vistabella (históricamente la Alquería de Vistabella) y los principales polígonos industriales (Polígono Industrial Alquería de Moret, Polígono Industrial Alquería de Raga y Polígono Industrial Faitanar).
- Al sur del Barranco (margen izquierda), el resto del casco urbano y el de mayor superficie y número de habitantes.

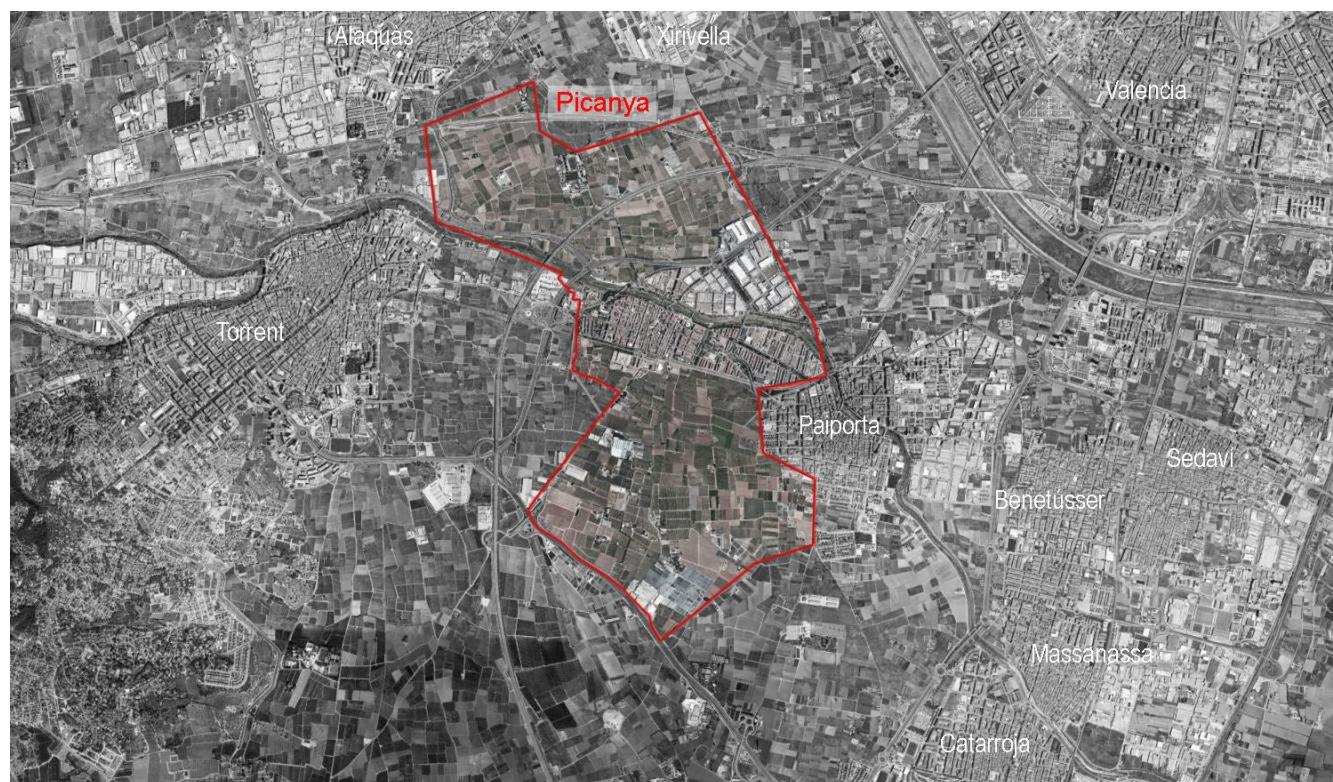


Figura 6. Término municipal de Picanya y entorno con otros municipios.

Igualmente, las vías del ferrocarril de FGV (líneas 1, 2 y 7 de Metro Valencia) también suponen una barrera física que ha dividido el casco urbano, ubicándose al sur de la misma el Polígono Industrial La Taronja y el edificio Paz y su entorno (residencial, Picanya Sud).

Esta distribución geográfica ha condicionado la movilidad del municipio, y por tanto, ha requerido de importantes esfuerzos en infraestructuras para que tanto Vistabella como la zona de Picanya Sud hayan tenido la conexiones necesarias con el resto del casco urbano.

2.1.1.1.- ZONA RESIDENCIAL

Aunque de una forma desequilibrada, el espacio urbano residencial de Picanya se distribuye en tres zonas, separadas por barreras físicas y naturales de importancia (de norte a sur): **Vistabella** (al norte de la población y separada por el Barranco del Poyo, **el casco urbano histórico** (con mayor peso poblacional y de tamaño) y la zona de **Picanya Sud** (Edificio Paz y entorno, y futuro desarrollo urbanístico), separadas por la línea de FGV. La aparición de barreras entre los núcleos urbanos y entre el espacio residencial y las dotaciones, induce al uso del vehículo motorizado privado que gana terreno al transporte de corta distancia, a pie o en bicicleta. Las barreras no solo afectan a la relación entre las personas de los tres núcleos urbanos, sino que también refuerzan la dicotomía campo – ciudad.

Invertir esta dinámica negativa requiere de un serio esfuerzo dirigido a la permeabilización de las barreras que separan la población y puntos de atracción, y la recuperación de los caminos vecinales como vectores de conexión territorial para modalidades sostenibles de transporte. No obstante, como se muestra en los planos, el núcleo residencial de Picanya dista a menos de 20 minutos andando desde el centro del pueblo, o menos de 40 minutos entre los extremos más alejados.

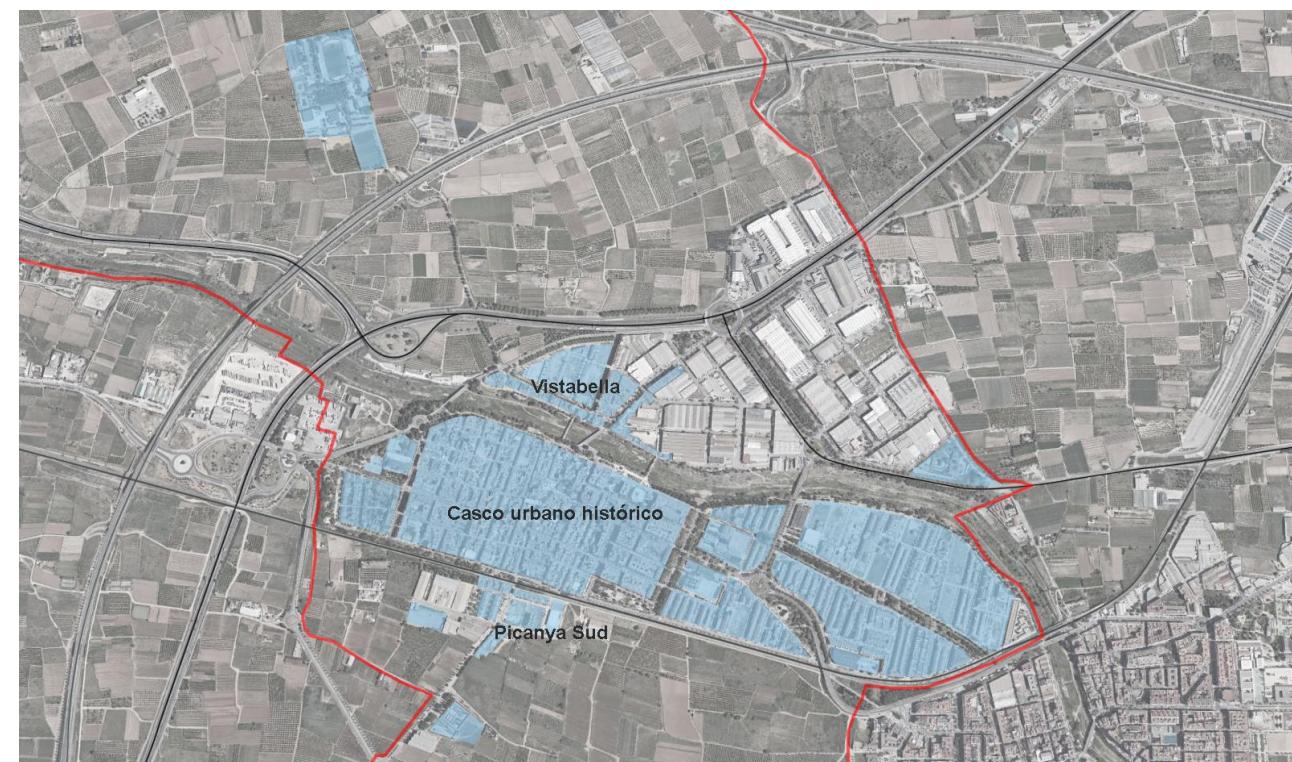




Figura 7. Zona urbana residencial y equipamientos (Fuente: Elaboración propia)

2.1.1.2.- POLÍGONOS INDUSTRIALES

La mayor parte de los polígonos industriales se encuentran al norte de casco urbano, son tres espacios industriales diferenciados: Polígono Industrial de la Alquería de Moret, Polígono Alquería de Raga y Polígono Faitanar. Todos ellos disponen de accesos a la autovía CV-36 (RED BÁSICA DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA), que sirve de conexión con la V-30 (A-7 BARCELONA/ALICANTE) y la CV-33 (conexión con V-31 ALBACETE y A-3 MADRID). En el sur del término municipal también existe una pequeña zona industrial (Polígono Industrial La Taronja) junto con el aparcamiento de camiones municipal y el futuro almacén municipal (en construcción). En la imagen adjunta, en color amarillo, se delimitan los polígonos industriales del municipio, todos ellos con prácticamente el 100% de ocupación.

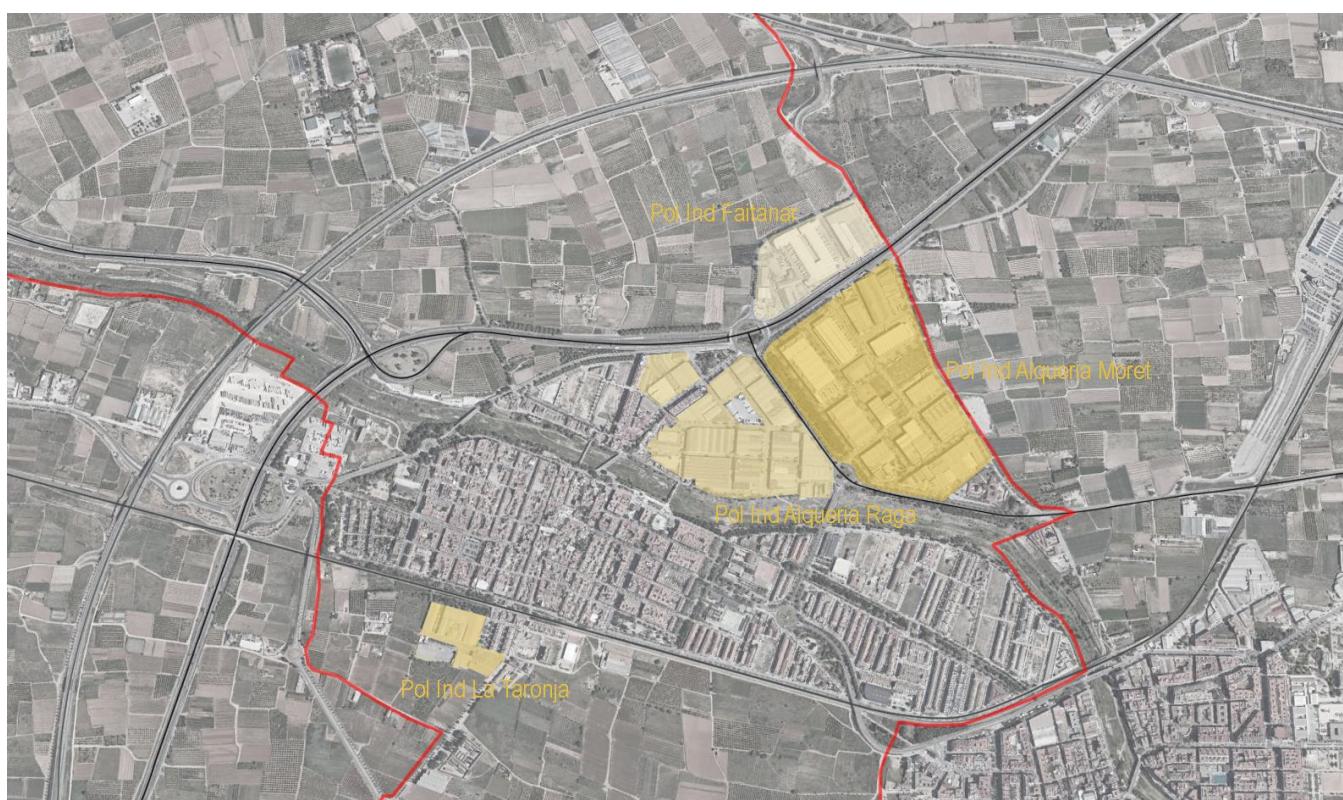


Figura 8. Zona industrial (Fuente: Elaboración propia)

Por tanto, la ubicación de los polígonos industriales de Picanya disfruta de un excelente lugar estratégico de conexión con grandes vías de comunicación terrestre. Por ello, los polígonos de Picanya disponen de las más importantes empresas de transporte y distribución, siendo uno de los motores empresariales de dichos polígonos y de la economía del municipio.

Este hecho que tan importante resulta para la economía local, genera problemas de congestión de dichas carreteras en horas punta, que condicionan las salidas y entradas al municipio por lo que resulta capital tener en cuenta este aspecto a la hora del PMUS.

2.1.1.3.- ESTRUCTURA TERRITORIAL

Zonas de inundación

La superficie de suelo urbano representa en torno al 22,65 % de la superficie total del término municipal, lo que supone una colmatación importante debido a unas zonas de “protección de inundabilidad” y “afecciones infraestructurales” que consumen más del 50 % de la superficie total del término.

El Ministerio para la Transición Ecológica, siguiendo los principios de la Directiva 2007/60 sobre evaluación y gestión de riesgos de inundación, ha puesto en marcha el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI), un instrumento de apoyo a la gestión del espacio fluvial, la prevención de riesgos, la planificación territorial y la transparencia administrativa.

El eje central del SNCZI es el visor cartográfico de zonas inundables, que permite a todos los interesados visualizar los estudios de delimitación del Dominio Público Hidráulico (DPH) y los estudios de cartografía de zonas inundables, elaborados por el Ministerio y aquellos que han aportado las Comunidades Autónomas. Para el municipio de Picanya, este riesgo se adjunta en la imagen, indicando la probabilidad.

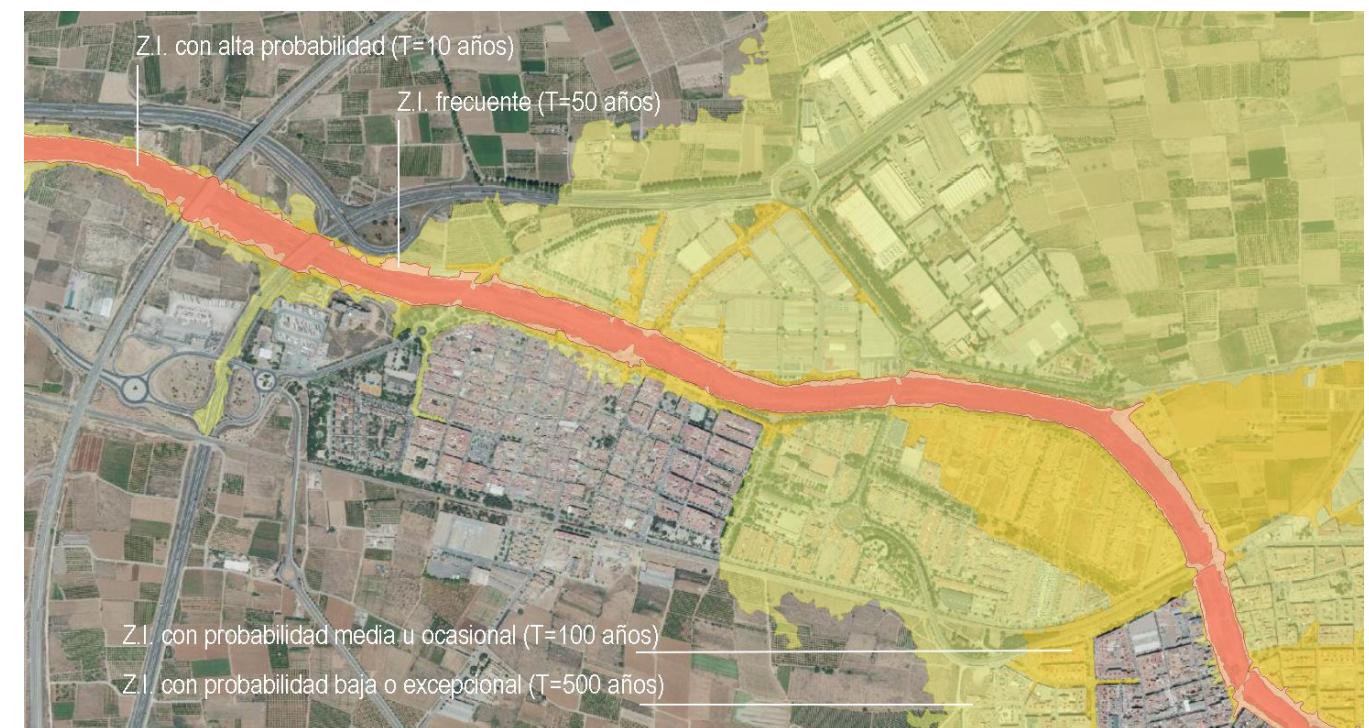


Figura 9. Municipio de Picanya y zonas de inundabilidad (Fuente: Visor y Elaboración propia)



De acuerdo con la Cartografía de zonas inundables (ZI) del ministerio para la transición ecológica y el reto demográfico se establecen cuatro categorías de zonas inundables:

- Z.I. con alta probabilidad (T=10 años)
- Z.I. de inundación frecuente (T=50 años)
- Z.I. con probabilidad media u ocasional (T=100 años)
- Z.I. con probabilidad baja o excepcional (T=500 años)

En el caso de Picanya, no se encuentra ninguna zona con ZI de alta probabilidad. Sin embargo, sí que se dan otras tres zonas con probabilidades frecuente, media o baja. Estas se localizan, entre la línea de ferrocarril y la CV 33. En la plaza de la Constitución y el entorno de la calle Zenobia Camprubi.

Respecto el PATRICOVA, de acuerdo con el Decreto 201/2015, de 29 de octubre, del Consell, por el que se aprueba el Plan de acción territorial sobre prevención del riesgo de inundación en la Comunidad Valenciana. (PATRICOVA) y la resolución de 18 de febrero de 2016 por el que se crea el Registro de Municipios con Elevada Peligrosidad de Inundación, el municipio de Picanya no se encuentra recogido entre los municipios con Elevada Peligrosidad de Inundación. Únicamente pasa por el municipio el Barranco del Poyo, sin que este suponga peligrosidad de inundación para el municipio.

Será de aplicación al NORMATIVA del PATRICOVA conforme a los Niveles de peligrosidad de inundación, y en particular la aplicación del ANEXO I. CONDICIONES DE ADECUACIÓN DE LAS EDIFICACIONES Y LA URBANIZACIÓN. Y en particular las que comportan la construcción de vías ciclistas y para viandantes, nuevos trazados de vías ciclistas, la mejora del diseño urbano mediante su reordenación o proyectos de conversión en zonas preferentes para viandantes, siendo de aplicación para ellas el art 21 de la normativa del PATRICOVA, que señala que cualquier elemento superficial que se sitúe en una zona inundable a una cota superior a 30 cm no ha de provocar un incremento del riesgo de inundación en los usos urbanos actuales o planificados.

Por tanto, las actuaciones que comporten una alteración de la rasante actual del viario superior a 30 cm, requieren de evaluación de los proyectos y planes con los que se desarrollen con motivo de la aprobación del Plan de Movilidad. Estos proyectos y planes serán objeto de informe por el departamento competente en materia de inundabilidad previamente a su aprobación definitiva

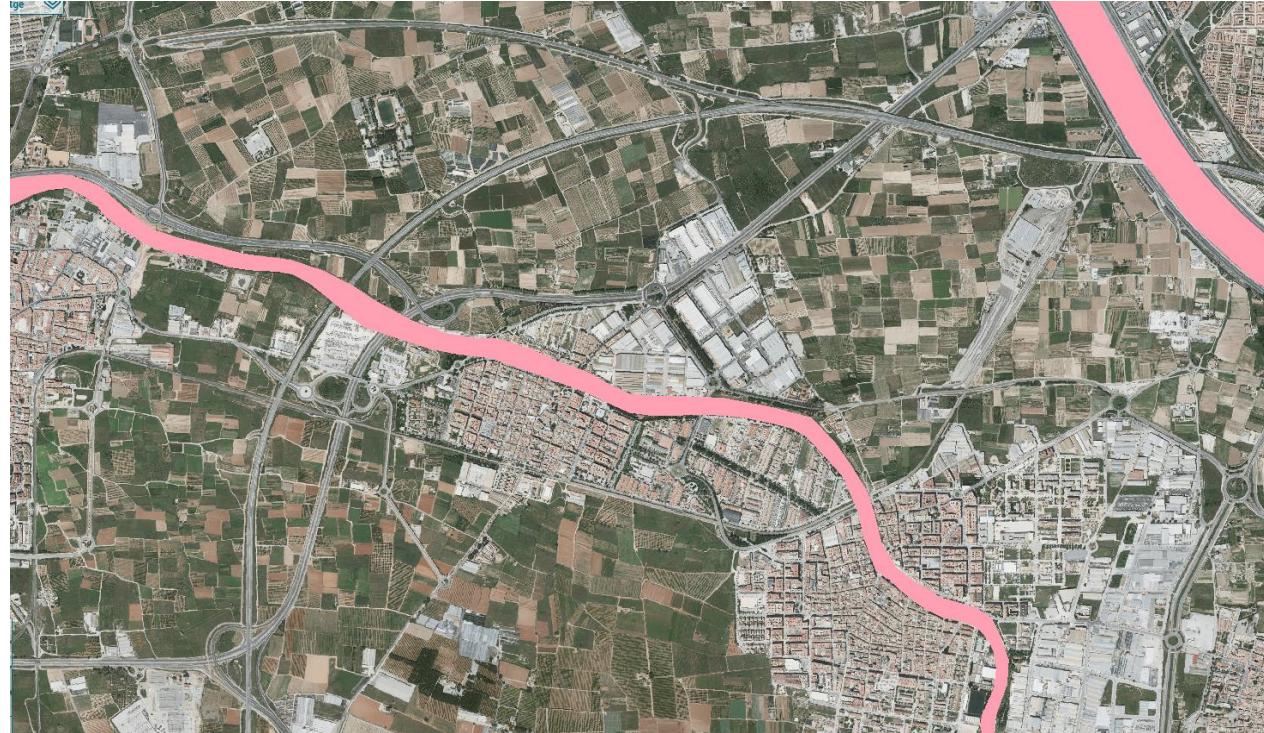


Figura 10. Municipio de Picanya y ZONAS PELIGROSIDAD 1 de PATRICOVA, únicamente peligrosidad en el cauce del Barranco del Poyo, el resto de municipio no tiene peligrosidad (Fuente: Visor y Elaboración propia)

Las zonas inundables no interfieren con las previsiones y objetivos planteados en el presente plan de movilidad urbana de Picanya.

Planificación Territorial e Infraestructura Verde

De acuerdo con el Decreto 219/2018, de 30 de noviembre, del Consell por el que se aprueba el Plan de acción territorial de ordenación y dinamización de la Huerta de València (PAT de la Huerta), en el que se regulan todos aquellos aspectos relacionados con la ordenación del territorio, urbanismo y paisaje de la Huerta de València, haciendo especial hincapié en la definición de su infraestructura verde, la regulación del sistema de asentamientos, la definición de los usos y actividades que se puedan implantar, así como la integración paisajística de las infraestructuras básicas o de movilidad que pudieran ubicarse en su ámbito.

Junto a la población de Picanya se encuentran las zonas de huerta definidas en el PAT como Paisaje de Relevancia Regional (PRR 37), H2 Huerta de Protección Especial Grado 2. Las zonas recogidas en el PAT, la infraestructura verde ha sido considerada para la redacción del presente PMUS. Por tanto, las actuaciones del PMUS de Picanya estarán alineadas y serán compatibles con los objetivos del PAT de la huerta de València.

En el documento se protege la huerta ubicada en el TM de Picanya, con dos niveles de protección: la huerta situada al norte del TM con grado H2. Huerta de protección especial Grado 2 y la ubicada al sur del TM con grado H3. Huerta de protección especial Grado 3. La Huerta de Valencia se configura como la matriz



natural de la zona; el Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia identifica dos unidades de paisaje en el ámbito de estudio:

UPP [14] Huerta de Benàger. H2. Como elementos protegidos tiene ELEMENTOS ETNOLÓGICOS 1er grado a la EPE_14.01 Chimenea del Motor de la Sang (PNY) y ELEMENTOS ARQUITECTONICOS de 2º grado a la EPA2_14.08Alquería de la Foia

UPP [21] Huerta de Picanya i Paiporta. H3. Como elementos protegidos ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS 1er grado BRLEPA_21.02 Hort d'Albinyana (PNY), BRLEPA_21.03 Hort de Gamón (PNY), BRLEPA_21.04 Hort d'Almenar (PNY), BRLEPA_21.05 Hort de Veyrat (PNY), BRLEPA_21.06 Hort i Motor de Lis (PNY), BRLEPA_21.07 Hort de Coll (PNY) y BRLEPA_21.08 Hort de Pla (PNY); y ELEMENTOS ARQUITECTONICOS EPE_21.03 Chimenea del Motor de Valero (PNY).

El PMUS de Picanya no afecta a terrenos protegidos del PAT de la Huerta.

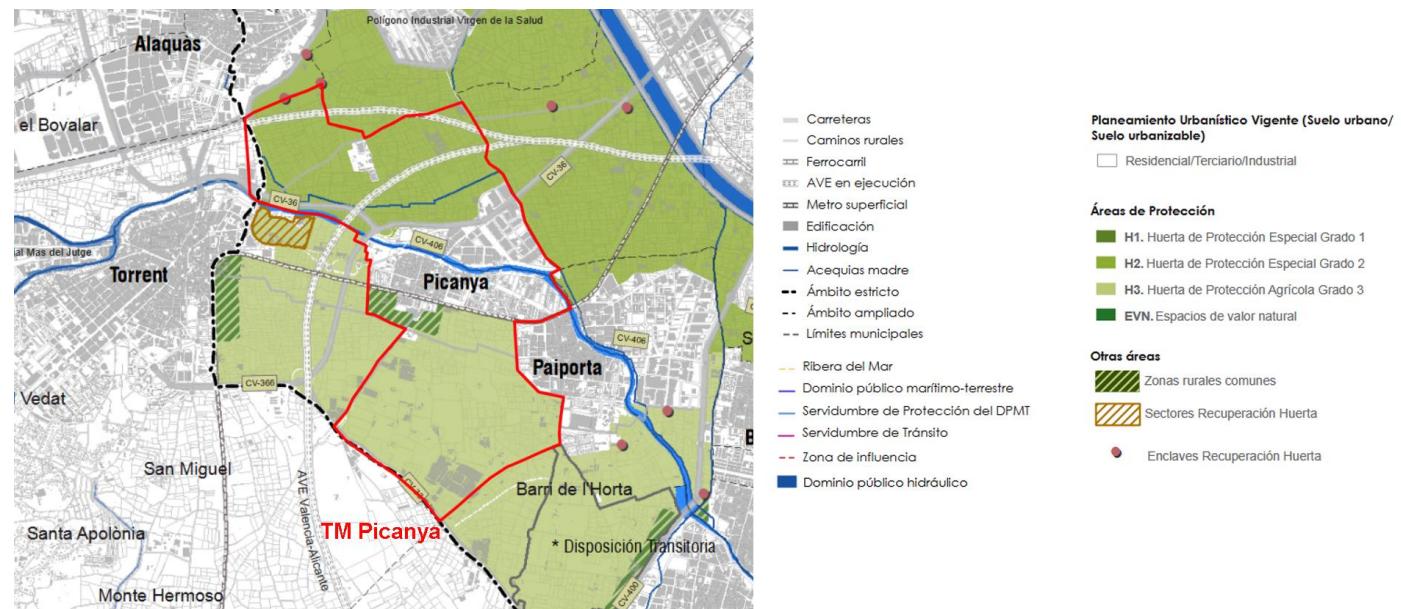


Figura 11. Municipio de Picanya y PAT Horta de Valencia (Fuente: PAT Huerta y Elaboración propia)



Figura 12. Izquierda UPP [14] Huerta de Benàger y derecha UPP [21] Huerta de Picanya i Paiporta (Fuente: PAT Huerta y Elaboración propia)

La Infraestructura Verde sólo incluye las zonas con peligrosidad de inundación y el **Barranc de Xiva o Rambla del Poyo** como conector entre espacios abiertos; por su parte, el Plan de Acción Territorial Forestal clasifica como suelo forestal casi todo el cauce del Barranc de Xiva y una pequeña zona en el municipio de Picanya: el Motor de l'Hort de Lis.

El PMUS de Picanya no afecta a terreno forestal presente únicamente en el Barranco del Poyo de Picanya.

Infraestructuras terrestres

El municipio de Picanya se ve afectado infraestructuras ferroviarias y de carreteras:

Infraestructuras ferroviarias		
LÍNEA	INFLUENCIA EN LA MOVILIDAD	TITULAR
AVE Valencia-Madrid	Se desarrolla al norte del término municipal, concretamente la línea férrea transciere entre los términos municipales de Picanya, Xirivella y Alaquàs. El AVE se desarrolla por suelo no urbanizable. La plataforma de la vía se desarrolla en terraplén por el lado este, pasando a una sección en túnel al oeste del TM.	ADIF
	Frecuencia cada 30' en horas punta y 60' el resto del día	
AVE Valencia-Alicante	Se desarrolla al norte del término municipal, la línea se separa de la de Madrid-Valencia justo antes del TM de Picanya. Ambas líneas acceden por la misma plataforma a la ciudad de Valencia. El trazado gira hacia el sur entre el polideportivo municipal y el casco urbano, desarrollándose íntegramente en terraplén.	ADIF
	Sin servicio	



METROVALENCIA Línea 1, Línea 2 y Línea 7	La línea 1, 2 y 7. Esta línea suponen un eje vertebrador entre Valencia y parte del área metropolitana. La línea 1 accede hasta Bétera, La Línea 2 hasta Llíria y la línea 7 conecta Torrent con los poblados marítimos, con paradas en centro como Colón o Alameda.	Generalitat Valenciana FGV Frecuencia según línea y franja horarias.
--	---	--

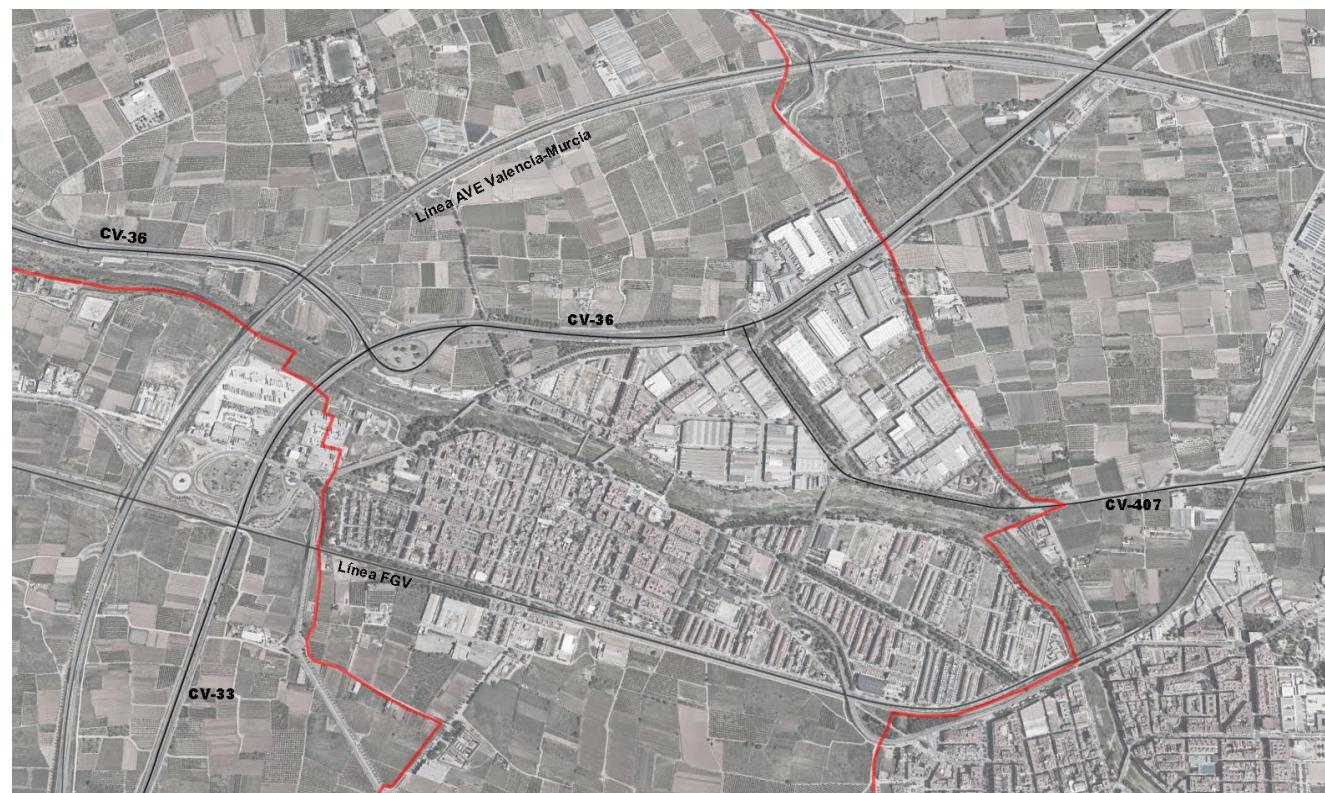


Figura 13. Infraestructuras Picanya (Fuente: Elaboración propia)

A continuación, se adjunta la principal red de transporte (por carretera y transporte público) que afecta al municipio de Picanya, los datos de IMD se han extraído del Mapa de Carreteras de la GV (2017):

INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS		
CARRETERA	INFLUENCIA EN LA MOVILIDAD	TITULAR
CV-36 Valencia-Torrent	Conecta la V-30 con el municipio de Torrent teniendo dos enlaces en Picanya. Esencial para conexión del municipio con la V-30 y la A-7, tanto en sentido Barcelona como Alicante.	Generalitat Valenciana
		IMD 72.457 3.7%
CV-33 A-7 – V-31	Conecta la A-7 (altura de Torrent-Calicanto) con la V-31 (Pista de Silla), teniendo dos enlaces en Picanya. Esta vía resulta fundamental para la conexión del municipio con la V-31 hacia Albacete y hacia la costa (Cullera, ...)	Generalitat Valenciana
		IMD 48.987 2.9%

CV-407 CV-36 – CV-400	Conecta el municipio de Picanya y la CV-36 con la vía rápida CV-400 (Avinguda Sud), esencial en la conexión entre los municipios de Horta Sud ubicados al este (Sedaví, Alfafar, ...)	Generalitat Valenciana IMD 21.312 2.9%
CV- 4063 Picanya - Paiporta	Carretera de conexión entre Picanya-Paiporta y CV-407, sirve de travesía entre ambos municipios, se desarrolla sobre las vías de la Línea 1 de FGV.	Diputación de Valencia
CV-403 CV-36 – A-3	Conecta la CV-33 con la A-7, aunque no discurre por el TM de Picanya, resulta esencial para la conexión del municipio con los pueblos de Horta situados al oeste de la comarca (Aldaia, Alaquàs, Quart de Poblet, ...)	Generalitat Valenciana IMD 11.680 3.3%
FERROCARRILES	INFLUENCIA EN LA MOVILIDAD	TITULAR
Línea 1 y 5 de METROVALENCIA	Principal eje de movilidad colectiva del municipio, transporte público que conecta Valencia con Paiporta, Picanya, Torrent, Picassent, ... Se dispone de la parada de Picanya y conexión con la parada de Paiporta. Alta frecuencia de paso.	Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

La movilidad interurbana presenta mayor intensidad y facilidad en la dirección N-S que en la E-O debido a la atracción que genera Valencia. Las barreras que suponen la línea de metro, la CV-4063 y la CV-400 inciden en la dificultad de las comunicaciones no motorizadas entre los núcleos urbanos.

2.1.2.- ZONIFICACIÓN URBANA

El ámbito de estudio debe dividirse en zonas diferenciadas con el fin de estudiar el área con mayor detalle. Esta zonificación debe ser compatible con las unidades administrativas existentes y divisiones estadísticas sobre características socioterritoriales como secciones censales, barrios y municipios.

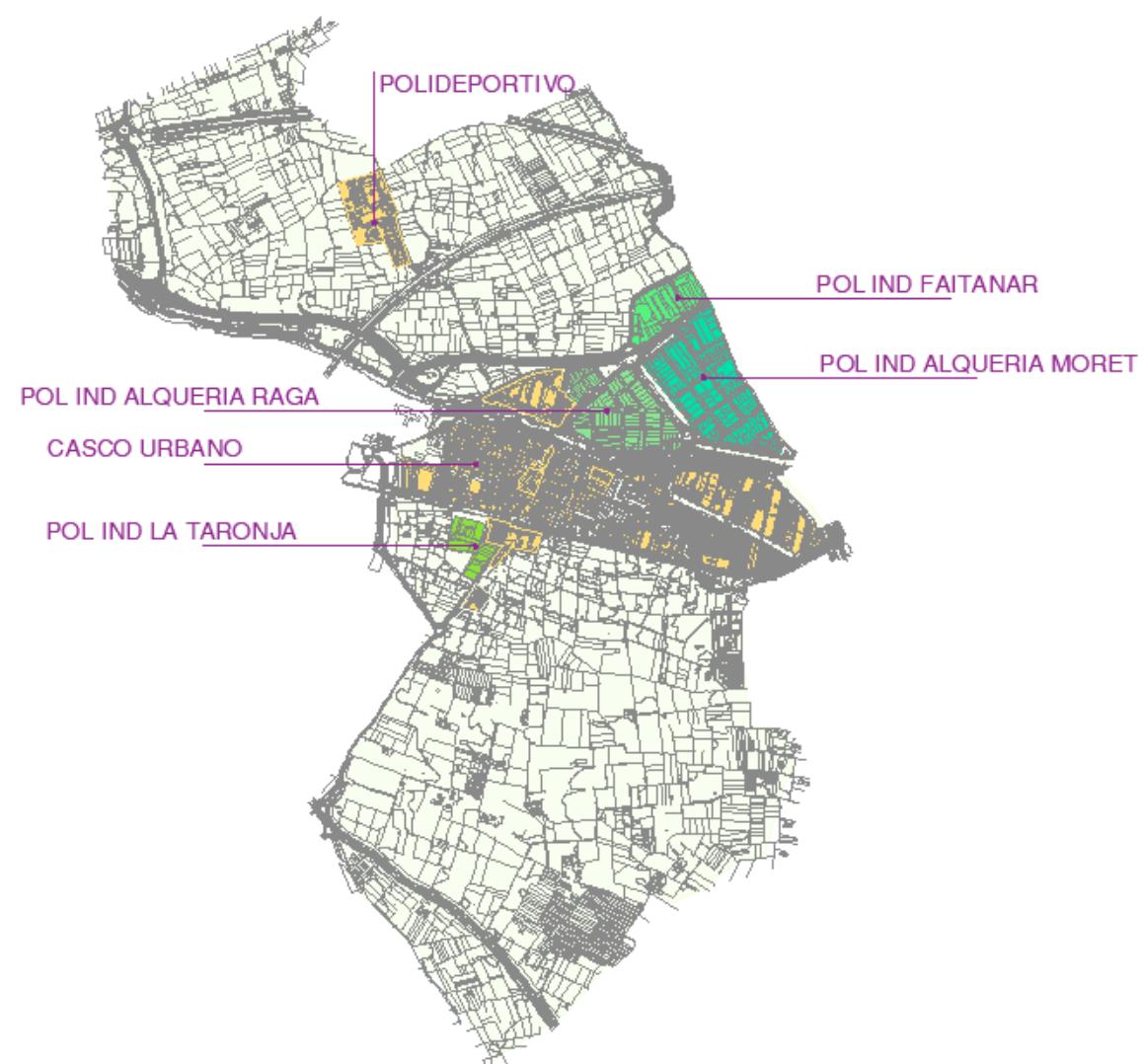


Figura 14. Zonificación del ámbito de actuación del PMUS (Fuente: Elaboración propia)

2.1.3.- REDES DE COMUNICACIÓN

El municipio de Picanya cuenta con una gran red de conexión de transporte por carretera, vertebrada principalmente por las vías de la Red Básica de Carreteras de la Generalitat Valenciana como son la CV-36 y la CV-33, y por la proximidad a las carreteras del estado V-30 y V-31, ambas propiedades gestionadas por el Ministerio de Fomento. Por todo ello, la comunicación del municipio es excelente y resulta un motor económico del municipio por la implantación de grandes empresas de logística y distribución (DHL, TDN, Integra2, etc.) en los polígonos industriales.

Las conexiones con los municipios vecinos se resuelven con la CV-407 para los municipios del este, que da acceso a la CV-400 'Avinguda Sud' que vertebría la circunvalación de los municipios de Horta Sud

próximos a la costa: Sedaví, Benetússer, Alfafar, Massanassa, Catarroja, Albal, etc. Respecto a la conexión con los municipios del oeste, desde la CV-36 se conecta con la CV-403 y CV-410, que suponen la vertebración de la ronda de los municipios de Xirivella, Aldaia, Alaquàs y Quart de Poblet.

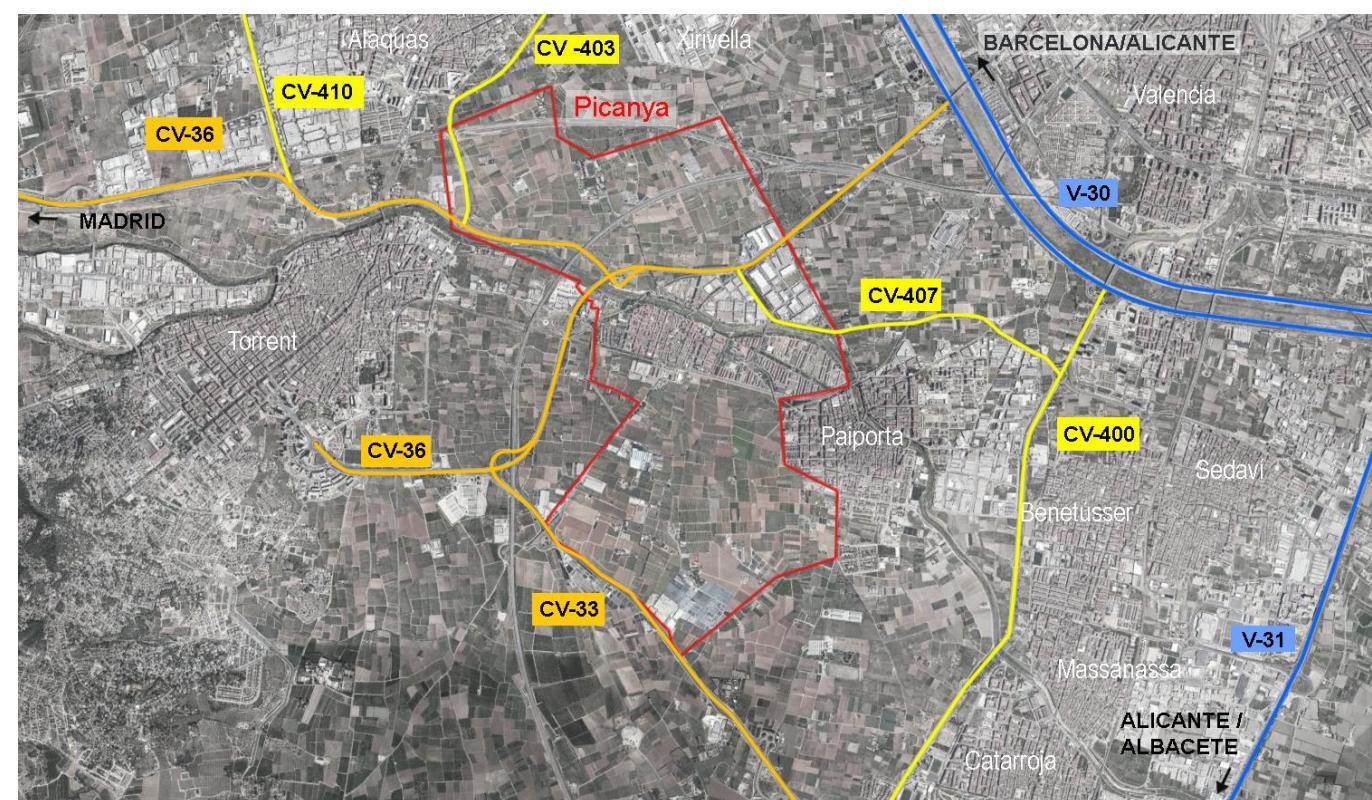


Figura 15. Infraestructuras por carretera de conectividad de Picanya (Fuente: Elaboración propia)

La movilidad interurbana presenta mayor intensidad y facilidad en la dirección N-S que en la E-O debido a la atracción que genera Valencia, sobre todo a través de la CV-36 y CV-400. Las barreras que suponen la línea de metro, la CV-4063 y la CV-400 inciden en la dificultad de las comunicaciones no motorizadas entre los núcleos urbanos, a pesar de los esfuerzos en la ejecución de vías ciclopeatonales.

Los accesos principales al casco urbano se desarrollan por la Calle Valencia y Avd. Travessera de la Diputació por el norte, Camí de la Pedrera por el Sur, Calle Ricardo Capella por el oeste y Avd. del Mediterráni por el este. Respecto la comunicación interior en la zona urbana, comentar que el tráfico interior se vertebrá en los movimientos hacia el este y al oeste, en el primer caso los flujos se desarrollan a través de la Calle Senyera y en el segundo por la Calle Ricardo Capella.

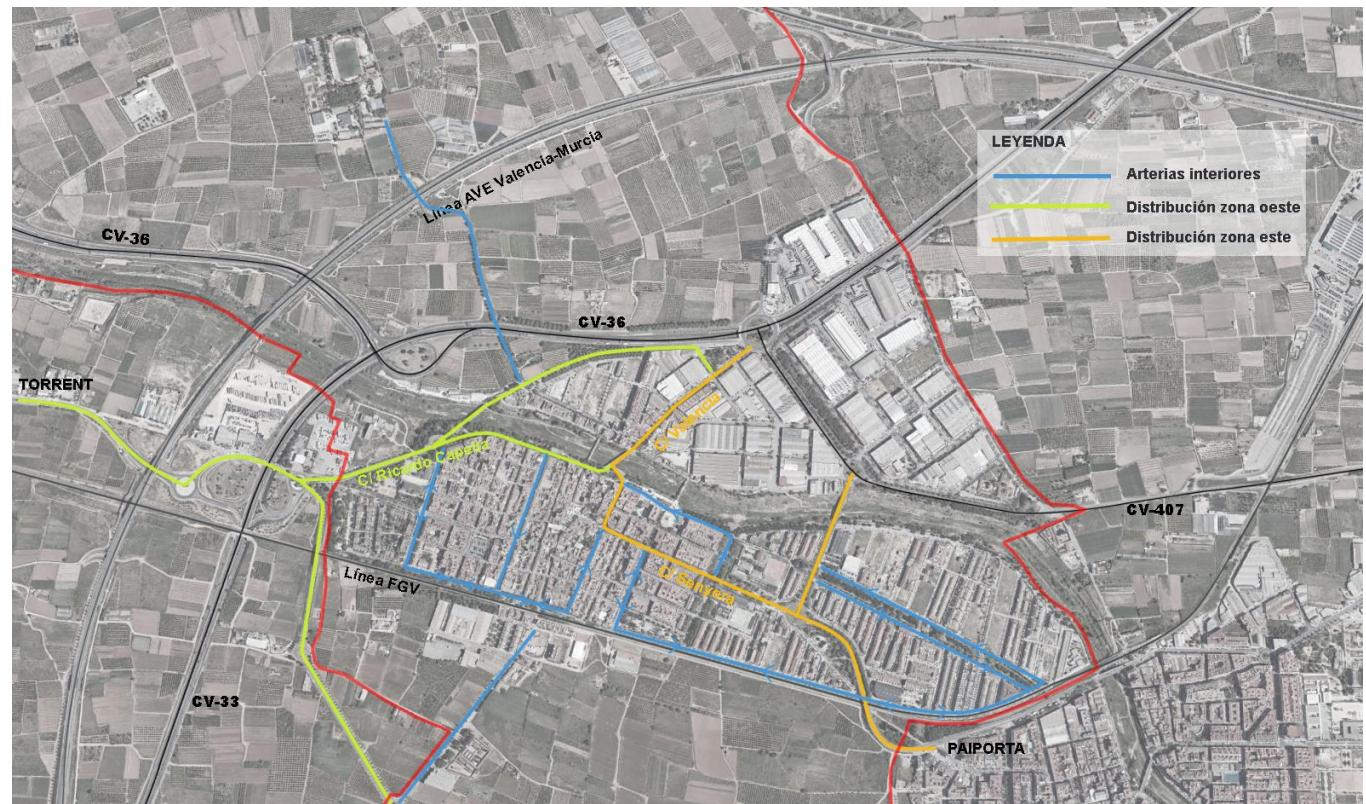


Figura 16. Principales vías de comunicación interior en el casco urbano de Picanya (Fuente: Elaboración propia)



2.1.4.- CARACTERÍSTICAS SOCIO-ECONÓMICAS

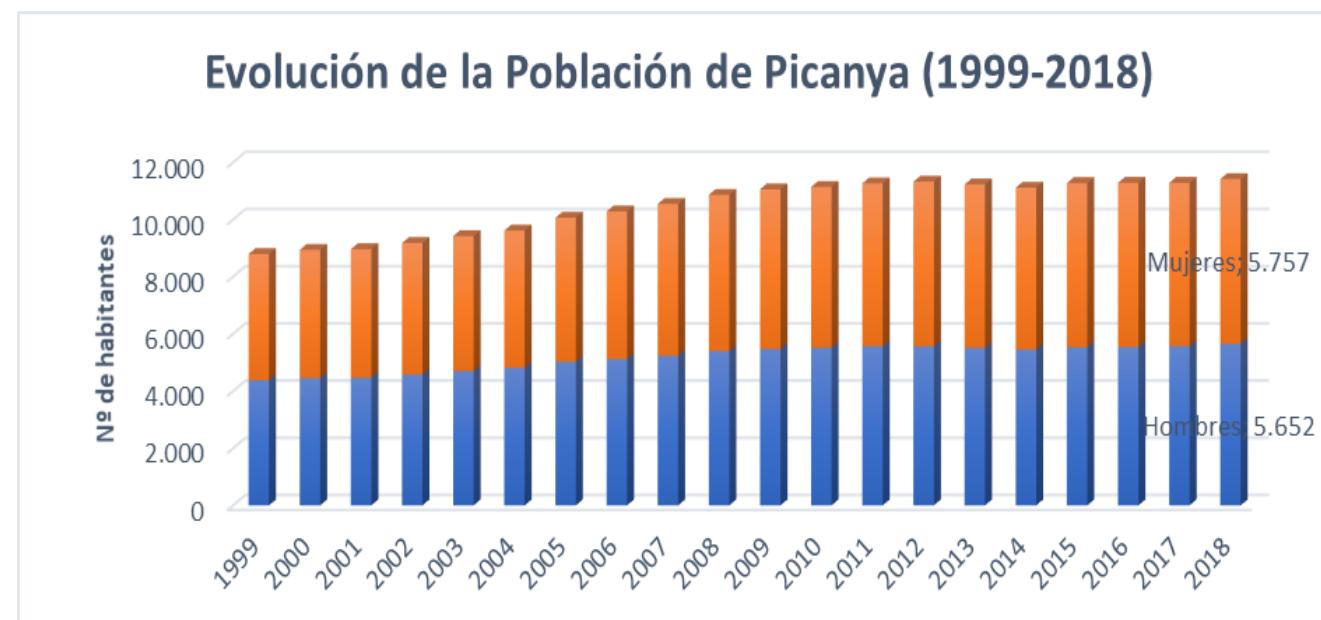
Mediante este primer análisis se estudian diversos factores que influyen en la movilidad de la ciudadanía.

2.1.4.1.- Población y su distribución

La distribución espacial de la población en el municipio se muestra compacta y delimitada por dos grandes elementos la Línea de Metrovalencia (FGV) en su parte sur, y el barranco del Poyo (o Barranco de Chiva). Al norte del Barranco (margen derecha), se sitúa un pequeño barrio residencial, el Barrio de Vistabella. Al sur de la Línea de Metrovalencia, se sitúa una pequeña zona residencial con el edificio Paz como principal referente.

Actualmente Picanya cuenta con una Población, según Padrón Municipal de 2018, de 11.409 hab. 5.652 hombres (49,5 %), y 5.757 mujeres (50,5 %).

Gráfica 1: Evolución de la Población Municipio de Picanya (Fuente: INE)



Se observa, en la Tabla 2, un aumento importante de la población en los últimos 20 años, con una tasa de aumento total del 30,5%, pasando de los 8.791 habitantes en 1999 a 11.409 habitantes en 2018. Siendo ligeramente mayor el aumento en mujeres, que en hombres. Pasando de las 4.412 mujeres en 1999 a 5.757 en 2018 (31,5%), y de 4.379 hombres en 1999 a 5.652 hombres en 2018 (29,5%).

Tabla 2: Evolución de la Población (Fuente INE)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total	8.791	8.932	8.959	9.174	9.417	9.610	10.057	10.278	10.543	10.861										
Hombres	4.379	4.452	4.464	4.577	4.695	4.808	5.021	5.117	5.233	5.393										
Mujeres	4.412	4.480	4.495	4.597	4.722	4.802	5.036	5.161	5.310	5.468										
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018										
Total	11.053	11.137	11.261	11.319	11.223	11.109	11.270	11.281	11.278	11.409										
Hombres	5.473	5.514	5.564	5.559	5.509	5.452	5.536	5.539	5.570	5.652										
Mujeres	5.580	5.623	5.697	5.760	5.714	5.657	5.734	5.742	5.708	5.757										

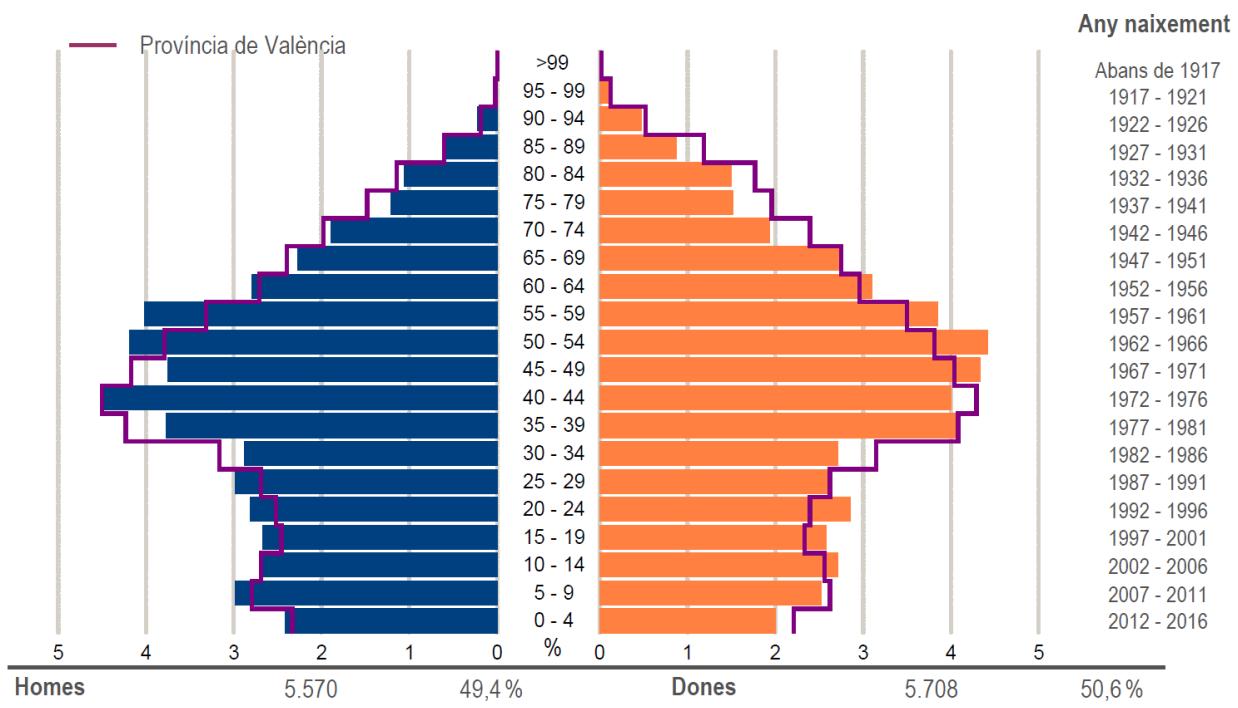
Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

Según los datos municipales de Picanya que recoge el Instituto Valenciano de Estadística en la correspondiente Ficha municipal, editada en 2018, la pirámide de población (Gráfica 2) muestra las siguientes características:

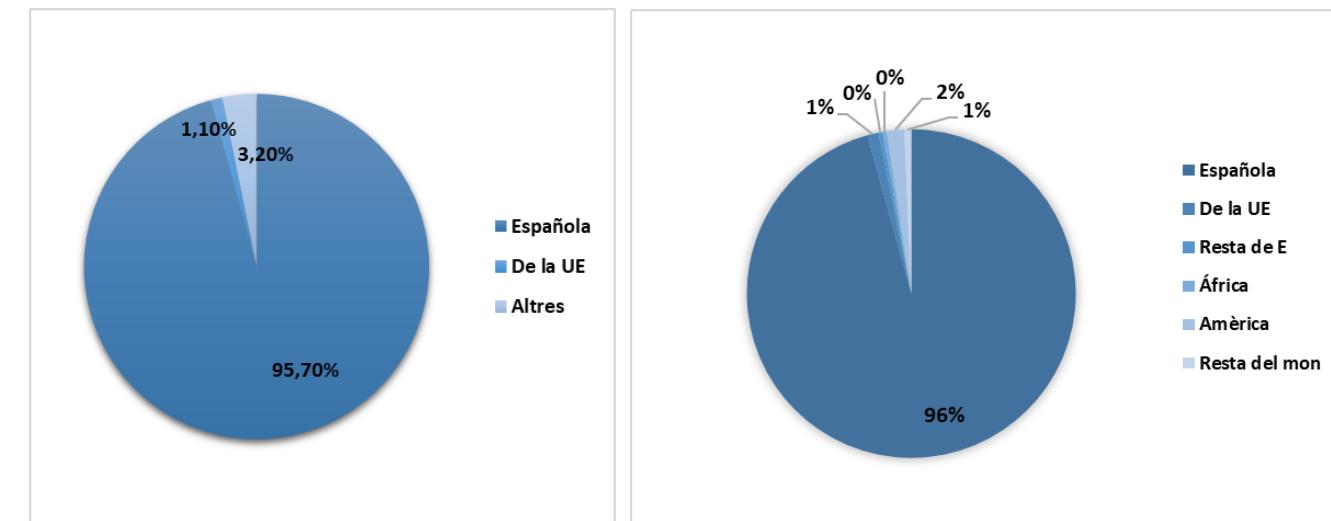
- una pirámide poblacional muy similar a la provincial, propia de países desarrollados pero que muestra una estructura ligeramente más joven que su entorno (intervalo 10-29 años)
- la distribución por sexos es normalmente desigual en la base y en la cumbre. Mientras que en la base existen más hombres que mujeres, la esperanza de vida de las mujeres es más alta en los tramos altos superan el número de mujeres al de hombres. Por lo que en los tramos intermedios se equilibran
- la pirámide es de tipo regresivo, con forma de bulbo, en la base existe menos población que en los tramos intermedios, mientras que en la cumbre existe un número importante de efectivos
- los estratos de población más numerosos son los de las edades comprendidas entre los 35 y los 60 años, cuando esas generaciones alcancen la jubilación se producirá un notable aumento de la demanda de servicios geriátricos



Gráfica 2: Pirámide de Población Municipio de Picanya



Gráfica 3: Población por nacionalidad. Municipio de Picanya (Fuente: Padrón 2017)



El mayor número de inmigrantes extranjeros provienen de América, seguido de África e inmigrantes de la Unión Europea.

2.1.4.2.- Motorización

Uno de los índices socioeconómicos con una mayor relación con la movilidad es el índice de motorización, es decir, el número de vehículos por habitante. Para poder conocer este índice es necesario conocer el parque de vehículos y la población, cifras obtenidas a nivel municipal del Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana.

Tabla 4. Índice de Motorización (Turismos/100Hab)

	2008	2013	2017
Picanya	46,04	44,97	48,14
Comarca	47,25	44,75	47,87
Provincia Valencia	47,85	45,81	48,65
C. Valenciana	47,90	46,08	50,80

Fuente: Base de datos ARGOS.GVA 2017

Picanya tiene un índice de motorización (año 2017) similar al que se observa en la comarca, pero superior al de la provincia de Valencia, y al de la Comunidad Autónoma. Por lo que respecta a municipios limítrofes, Paiporta y Torrent presentan índices de motorización ligeramente inferiores a los de Picanya. Según el “Informe España 2012. Una interpretación de su realidad social”, publicado por la Fundación Encuentro,

Fuente: Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana. Datos estadísticos Básicos. Fichas municipales

De acuerdo con los indicadores demográficos, recogidos en la tabla, Picanya muestra una tasa de dependencia inferior a la provincial y de la Comunidad Valenciana. Igualmente, la tasa de envejecimiento y longevidad, son inferiores.



"numerosos estudios señalan que el índice de motorización (número de turismos por habitante) es un indicador de la situación económica de un país y que el crecimiento económico implica un aumento de dicho índice. Actualmente, las tendencias están cambiando, por las políticas fiscales hacia la carretera y el cambio de preferencias en los modos de transporte, así como por la mejora de la oferta y la calidad de los servicios del ferrocarril y del avión. Como puede observarse en la Tabla 4, en los últimos años el índice de motorización ha aumentado. Estas cifras contrarrestan las políticas actuales de reducción del número de coches en favor del transporte público y la bicicleta."

Tabla 5. Comparación Índice de Motorización Municipios cercanos (año 2017)

	Turismos/ 100Hab	Turismos/hogar
Picanya	48,14	1,2
Torrent	45,71	1,1
Aldaia	46,74	1,1
Alaquàs	48,52	1,1
Manises	49,75	1,2
Paiporta	45,15	1,1

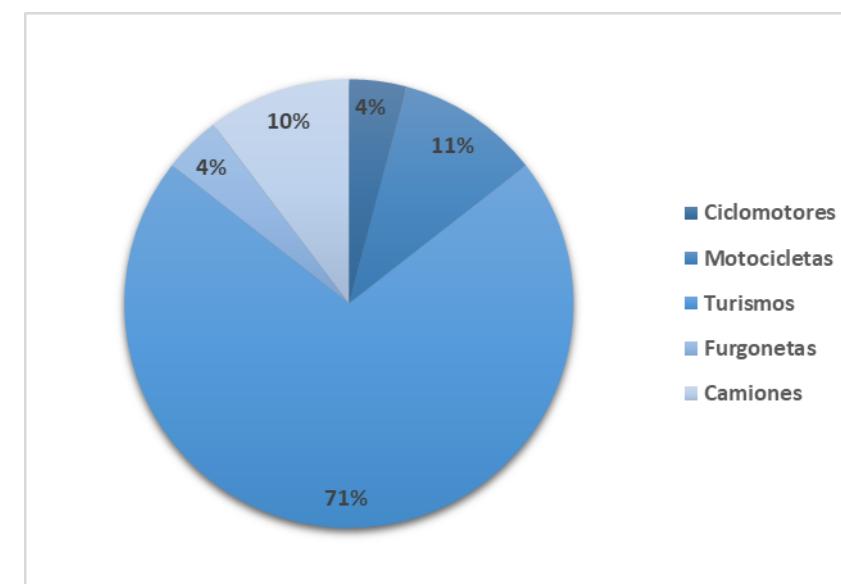
Fuente: Base de datos ARGOS.GVA 2017

Tabla 6. Parque de vehículos motorizados (año 2015)

	Distribución	Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Parque Total a 31/12/2015	7.372	10,1
Ciclomotores	277	4%
Motocicletas	755	10%
Turismos	5.121	69%
Furgonetas	326	4%
Camiones	712	10%

Fuente: DGT Información Municipal 2015

Gráfica 4: Parque de vehículos motorizados



El número de turismos por hogar en Paiporta y Torrent, las dos poblaciones limítrofes, es inferior (1,1) al de Picanya (1,2). También en número de bicicletas, Picanya supera a estas poblaciones.

Tabla 7. Número medio según tipo de vehículo en los Hogares (año 2017)

	Bicicletas/ hogar	Turismos/hogar
Picanya	1,58	1,2
Torrent	0,91	1,1
Aldaia	0,80	1,1
Alaquàs	0,93	1,1
Manises	0,92	1,2
Paiporta	1,15	1,1

Fuente: Base de datos ARGOS.GVA 2017

2.1.4.3.- Actividades económicas

La crisis económica de 2008 impactó en Picanya como en todo el entorno comarcal, provincial, nacional y supranacional. La existencia de empresas industriales localizadas en la importante superficie industrial del municipio, resulta en importante empleo en este sector que se vió fuertemente afectado por la crisis, a lo que se sumó el impacto en el sector de la construcción. Sin embargo Picanya es una población, que no registraba unas tasas de desempleo elevadas antes de la crisis, en torno al 5%, en los años previos a la crisis en 2008.

En 2017, de acuerdo con los datos del "Atlas de las Áreas Urbanas" del Ministerio de Fomento, Picanya contaba con más de 400 actividades. Se trata de un tejido con una muy alta participación del sector servicios (un 79,8% del total de actividades), las actividades del sector construcción e industria presentan una

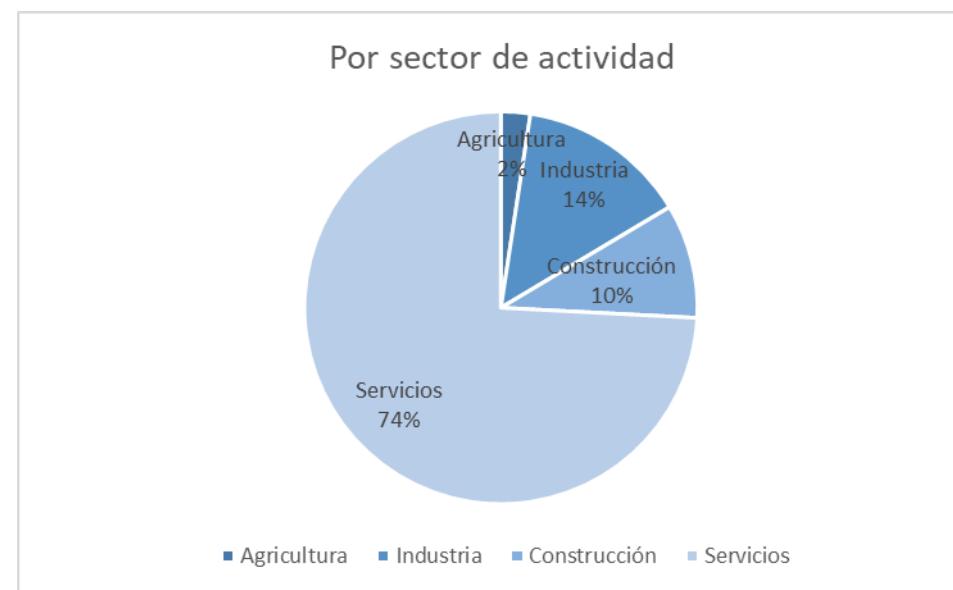


participación similar, 7,8% y 7,2% respectivamente, y agricultura la menor representación con sólo el 5,2% de las actividades.

Por lo que respecta al empleo generado en el municipio por cada uno de los sectores el total de afiliados a la Seguridad Social es actualmente de 5.051 personas, ligeramente superior al existente en 2008, que eran 4.667. Desde 2008, el número de afiliados fue decreciendo año a año, hasta reducirse al mínimo de 3.515 de 2015, año en el que se produjo un cambio de tendencia y se inició la recuperación.

La distribución de los trabajadores por sectores de actividad, según el "Atlas de las Áreas Urbanas", puede observarse en el gráfico adjunto

Gráfica 5. Distribución de los trabajadores por sectores de actividad



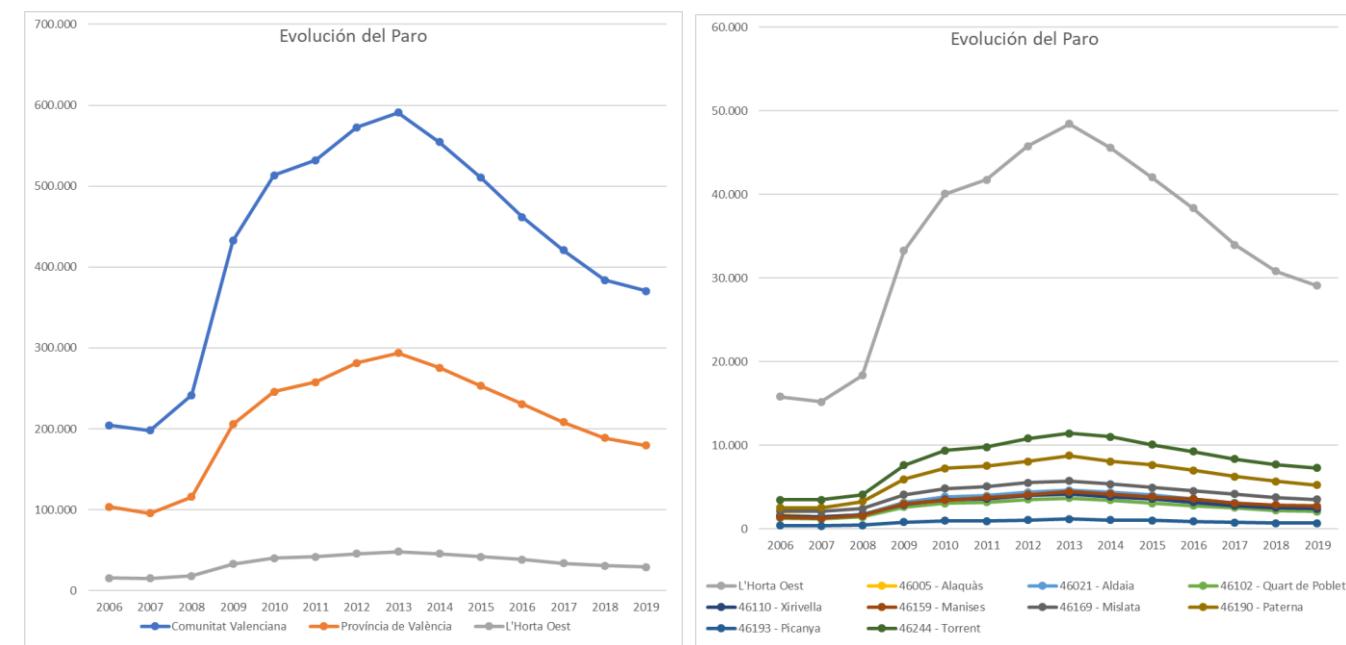
Destaca el bajo porcentaje de trabajadores empleados en el sector de la agricultura (sólo el 2%), muy por debajo del 5% del total autonómico, y el elevado porcentaje de trabajadores en el sector servicios (el 74%) muy similar al que se observa para la Comunitat Valenciana 73,7% en servicios. El 10% de los trabajadores, se emplea en la construcción, y el 14% en la industria.

2.1.4.4.- Mercado laboral

Según los datos que figuran en el Banco de datos Territorial del IVE (Institut Valencià d'Estadística), a partir de los cuales se ha elaborado el Gráfico 6, se observa como la evolución del paro en los últimos 15 años ha seguido en la Comarca de l'Horta Oest la misma tendencia que se observa a nivel provincial y éste a su vez la misma que se observa a nivel de la Comunidad Valenciana. En todos los casos se observa un aumento importante del número de personas demandantes de empleo que se inicia en 2007 y se prolongará hasta 2013-

2014, año a partir del cual se observa un gradual descenso del número de demandantes, que todavía no se ha reducido a los niveles de 2006, antes de la crisis.

Gráfica 6.: Evolución de nº de desempleados en los últimos 10 años



Observando los datos de la Tabla 6 adjunta, se comprueba que en los últimos 5 años el número de personas desempleadas se ha reducido considerablemente, un 35%. Y esta reducción ha sido mayor en los hombres (casi 50%) que, en las mujeres, para las que no alcanza el 25%.

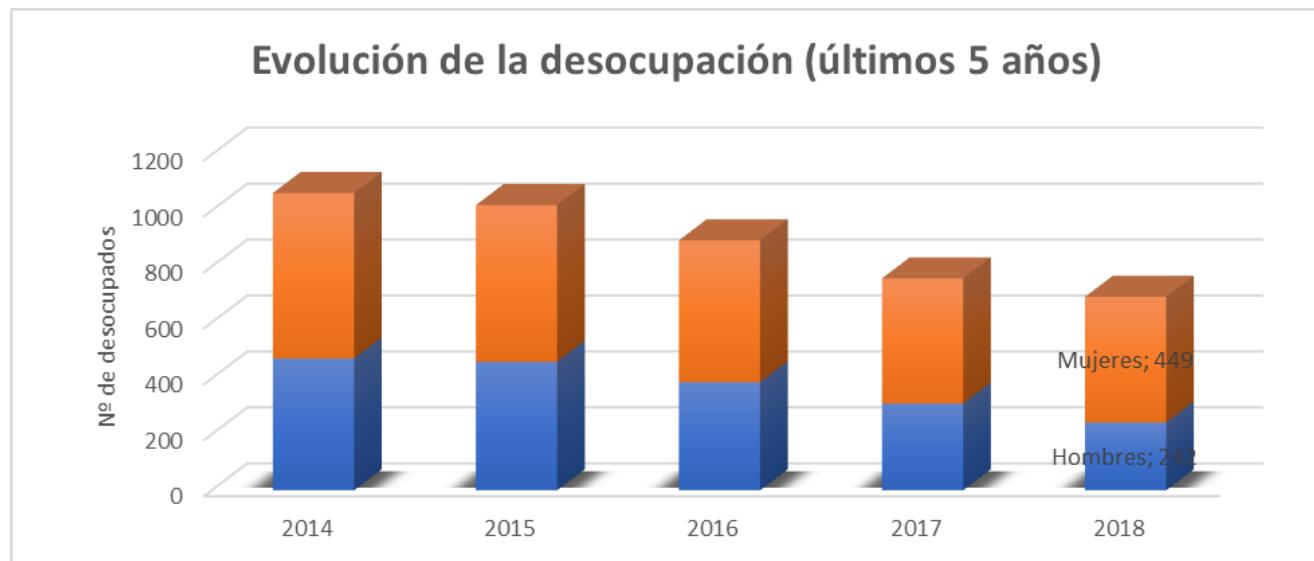
Tabla 8: Evolución de la desocupación últimos 5 años Fuente: SEPE. Estadísticas: Paro registrado y contratos por municipios.

	2014	2015	2016	2017	2018
Hombres	471	459	386	310	242
Mujeres	591	560	507	447	449
Total	1.062	1.019	893	757	691

Fuente: SEPE. Estadísticas: Paro registrado y contratos por municipios.



Gráfica 7: Evolución del desempleo en los últimos 5 años



Fuente: SEPE. Estadísticas: Paro registrado y contratos por municipios.

Los datos de paro registrado, más recientes (Tabla 9) indican que la población en paro en Picanya es de 672 trabajadores, con una incidencia mayor en mujeres, 63%, y mayor en el sector de los servicios, 71%. Además, se observa en la Tabla 9 que, tanto en hombres como en mujeres, los mayores problemas de desempleo se dan en el grupo de trabajadores de más 45 años.

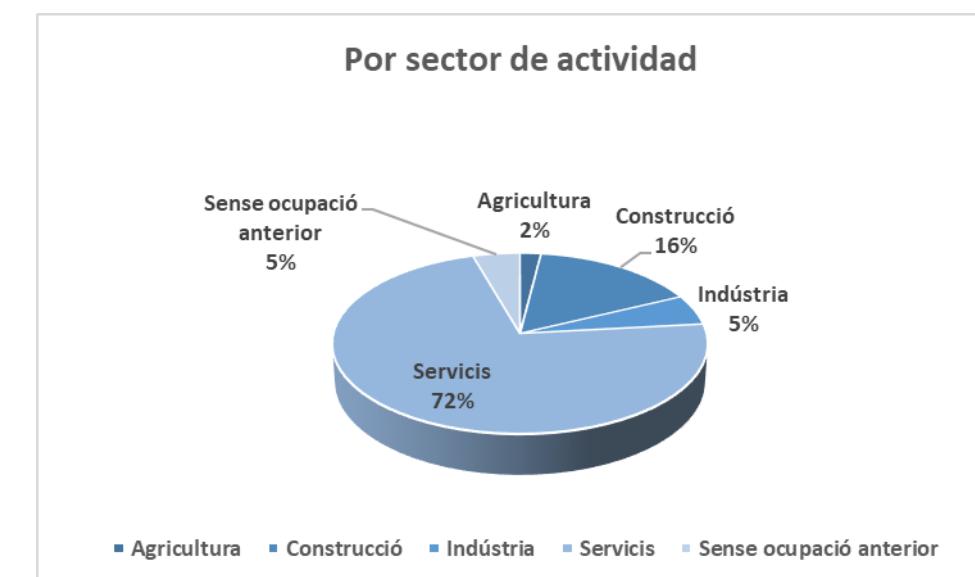
Tabla 9: Desempleados en Marzo de 2019

	SEXO Y EDAD						SECTORES				
	HOMBRES			MUJERES			AGRICULTURA	INDUSTRIA	CONSTRUCCIÓN	SERVICIOS	EMPLEO ANTERIOR
	<25	25-44	> 45	<25	25-44	> 45					
TOTAL	<25	25-44	> 45	<25	25-44	> 45	4	13	6	80	9
672	22	115	113	22	170	230					

Fuente: SEPE. Estadísticas: Paro registrado y contratos por municipios.

Destaca el bajo porcentaje de trabajadores desempleados en el sector industrial (sólo el 5%), que contrasta con el elevado porcentaje de trabajadores desempleados en el sector de la construcción (el 16%). Sin embargo, el sector servicios absorbe el mayor desempleo, el 72% de los trabajadores, porcentaje en el entorno del registrado para la Comunitat Valenciana (73,7%). La agricultura es un sector con escaso peso como también con problemas de desempleo, solo el 2%, por debajo del 5% del total autonómico.

Gráfica 8. Distribución desempleo por sectores de actividad





2.1.5.- COORDINACIÓN CON EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA VIGENTE

El PGOU de 1990, que rompe con las líneas observadas en el Gran Valencia, queda conformada la estructura actual del municipio que incluye diversas densidades de edificación, así como polígonos industriales al norte del barranco. El Plan General se encuentra prácticamente desarrollado en su totalidad, por lo que el Ajuntament de Picanya está redactando un nuevo Plan General.

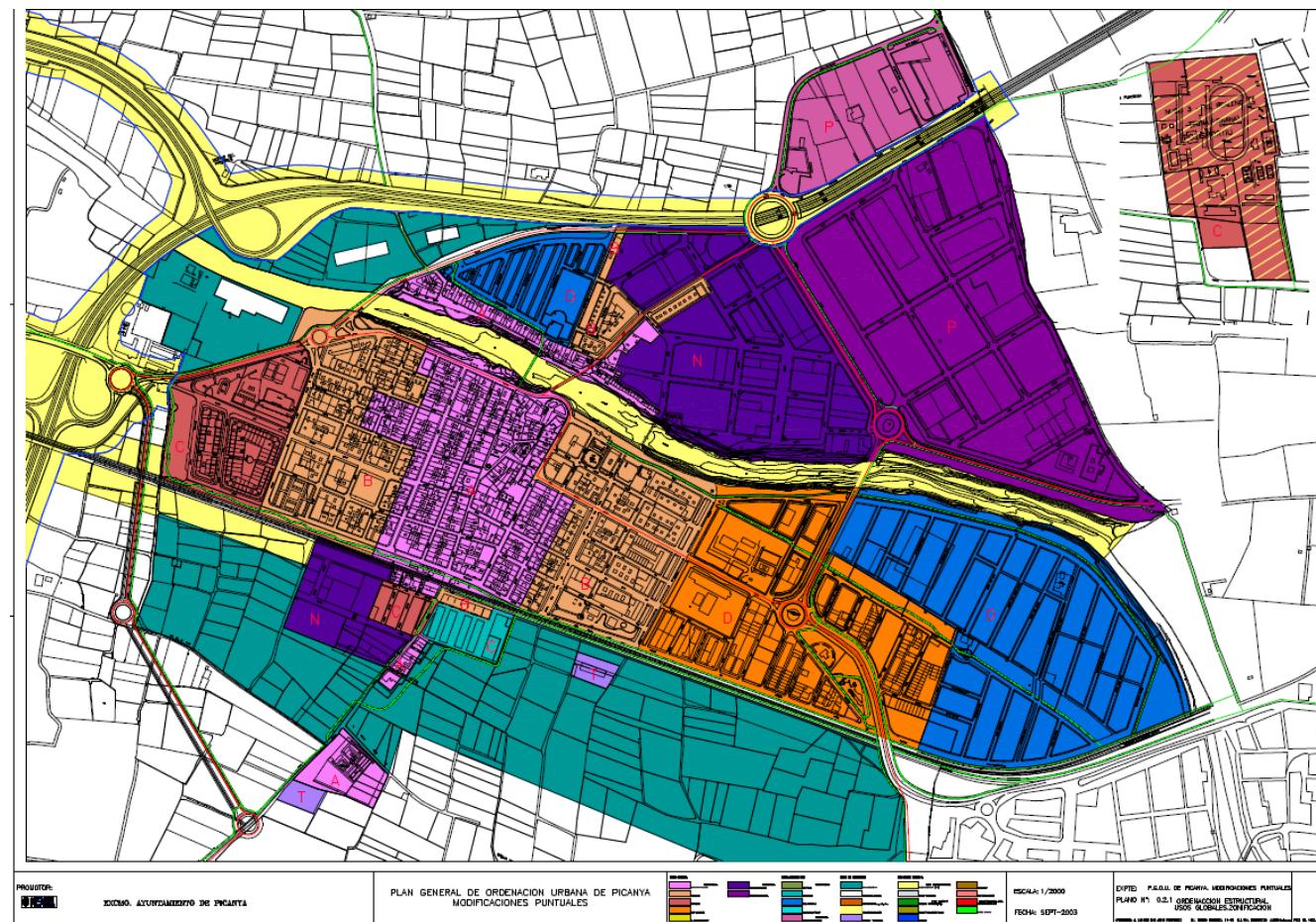
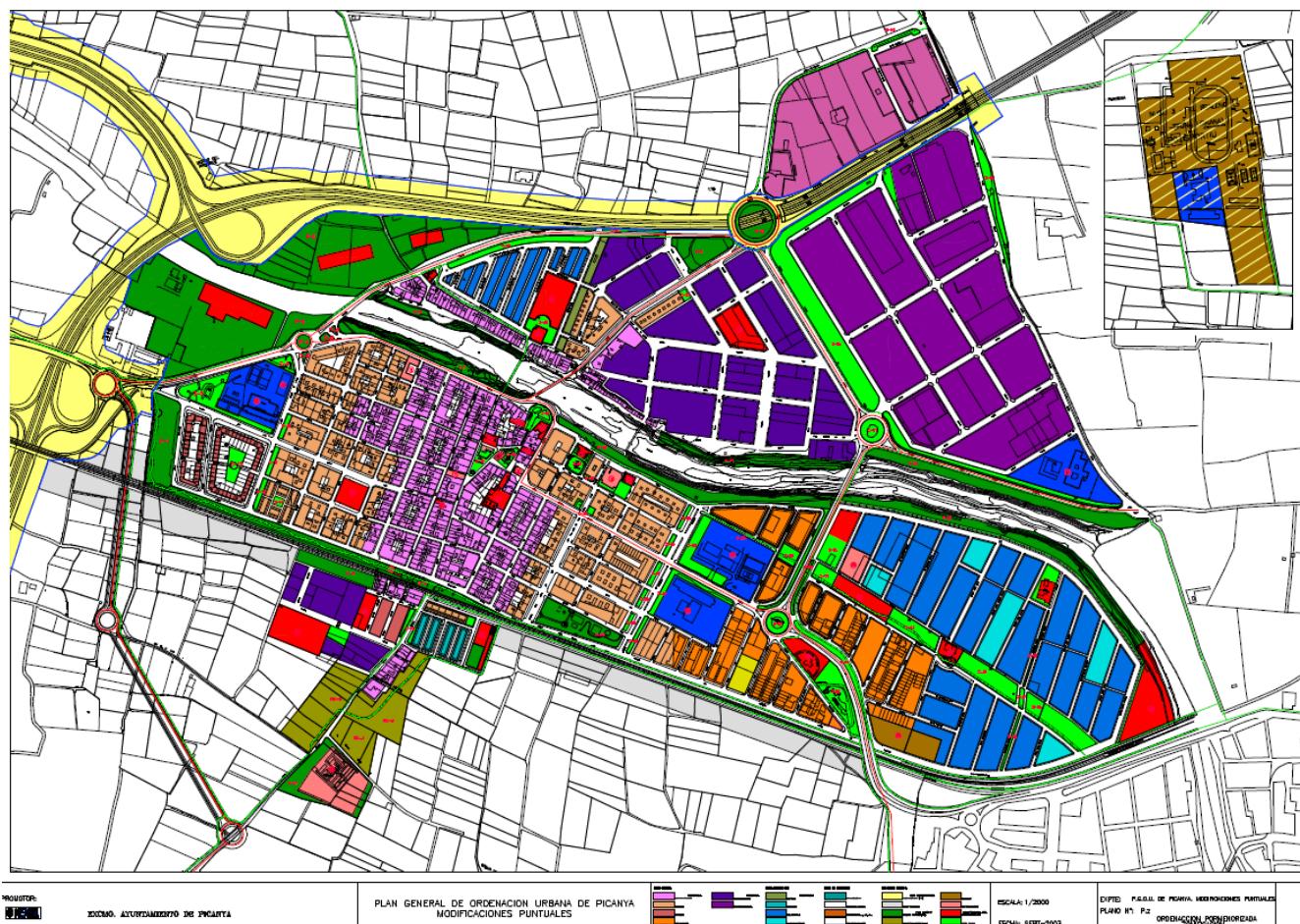


Figura 17: PGOU Picanya 1990

La información urbanística está disponible en la web municipal, los planos y artículos se corresponde con la que se adjunta a continuación, con su leyenda correspondiente. El plan general define la siguiente zonificación:

"TÍTOL SISÉ. REGULACIÓ DE LES DIFERENTS ZONES D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA"

CAPÍTOL PRIMER. DIVISIÓ DEL TERRITORI EN ZONES D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA

Article 6.1.- Zones d'Ordenació Urbanística.

El territori municipal de Picanya es divideix en Zones d'Ordenació Urbanística conforme a allò que s'ha previst per l'article 17.C de la LRAU, la delimitació gràfica del qual s'assenyala en els Plans de la Sèrie D del Pla. Les zones resultants són les següents:

ZONES EN L'ÀMBIT URBÀ (Sòls Urbans i Urbanitzable)

NUCLI HISTÒRIC A

EIXAMPLE B

EXPANSIÓ C



BAIXA DENSITAT *D*

NUCLI INDUSTRIAL *N*

POLÍGON INDUSTRIAL *P*

ZONES EN L'ÀMBIT NATURAL (Sòl No Urbanitzable)

SNU Comú *SNUC*

SNU de Protecció Agrícola *SNUPA*

SNU de Protecció d'Horts i d'Alqueries *SNUPHA*

SNU de Protecció de Sistemes *SNUPS*

SNU d'Activitat Industrial Trasitòria *SNUAIT*

ZONES EN L'ÀMBIT DE LA XARXA PRIMÀRIA

Xarxa Primària de Comunicacions i Vies Pùbliques *PCV*

Xarxa Primària de Transports *PTR*

Xarxa Primària d'Espaces Lliures i de Parcs Pùblics *PEL*

Xarxa Primària d'Equipaments *PED*

Xarxa Primària de Serveis Pùblics *PSS*

Xarxa Primària d'Infraestructures *PI'*



2.2.- CARACTORIZACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA

2.2.1.- ENCUESTA DE MOVILIDAD Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia

Se ha consultado el [Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia](#), redactado en noviembre de 2018. Este documento recoge información relativa a la movilidad en las poblaciones del Área Metropolitana, y en concreto de Picanya y de poblaciones colindantes, de interés para el presente Plan. Este documento incorpora los resultados de la Participación Ciudadana durante el proceso de redacción del mismo. Se han consultado estos resultados de participación, para comprobar aquellos que incumben al municipio de Picanya, y que se considera importante recoger en el presente documento de diagnóstico.

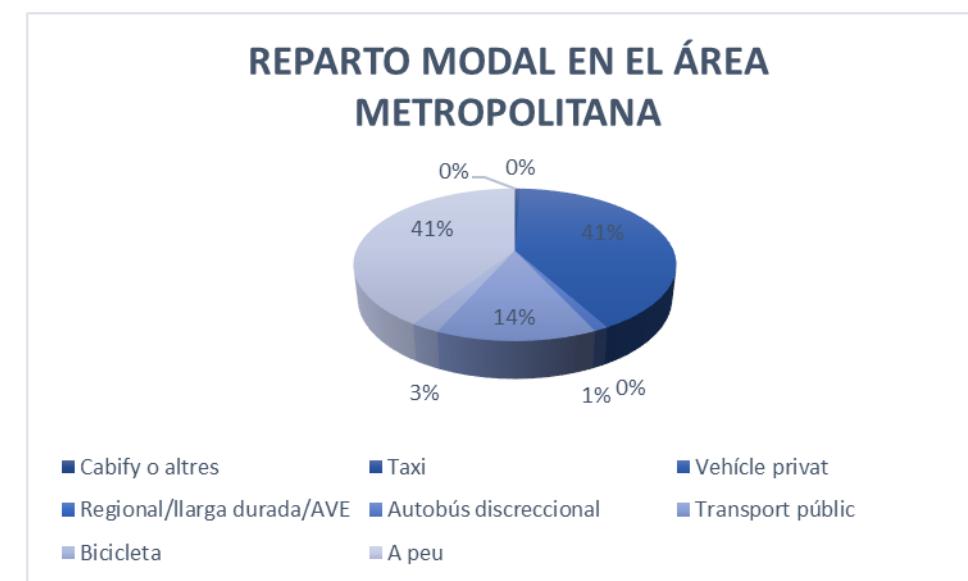
Destinos habituales y modos de transporte utilizados

De acuerdo con los resultados del Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana el 57% de los modos utilizados para los desplazamientos son motorizados, frente al 43% que no lo son (a pie y bici). Si se consideran los desplazamientos considerados sostenibles (no motorizados y en transporte público) y no sostenibles, son sostenibles el 42% de los movimientos. En este Plan los resultados de la encuesta muestran para Picanya unos datos ligeramente diferentes a los del total del Área Metropolitana con unos desplazamientos más sostenibles en Picanya del 49%, frente al 51% de no sostenibles. Sin embargo, al analizar los desplazamientos motorizados frente a no motorizados, en Picanya se realizan un porcentaje muy elevado de motorizados 70,3%, que estaría mostrando en parte, el importante peso del transporte público en la movilidad sostenible del municipio.

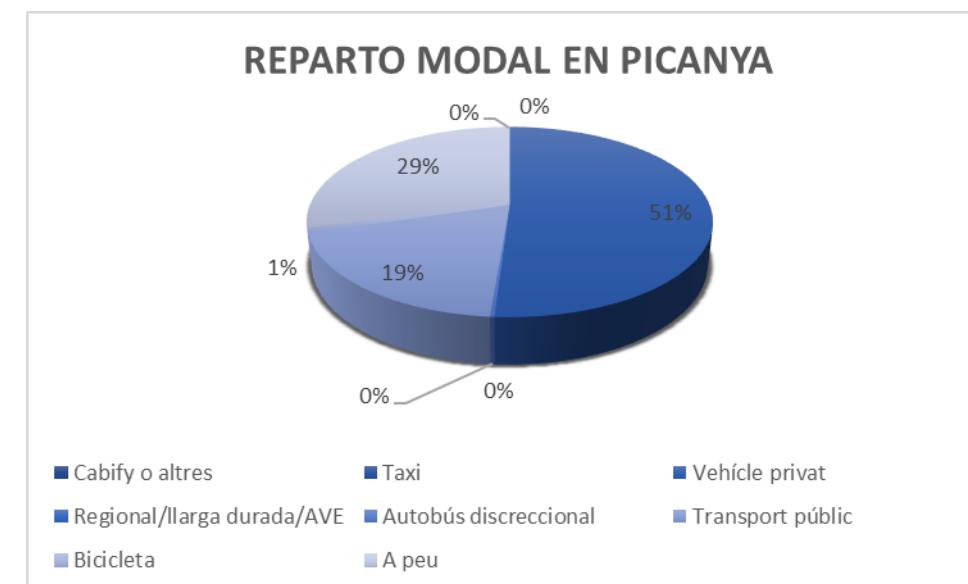
Considerando el reparto entre transporte público y vehículo privado del conjunto del Área Metropolitana, el transporte público representa únicamente una cuarta parte. En Picanya el resultado es muy similar: 27,15% transporte público y 72,85% transporte privado.

Fijándonos ahora en el reparto modal, en el Área Metropolitana, puede observarse en el siguiente gráfico el predominio del transporte motorizado en vehículo privado.

Gráfica 9. Distribución modal de los desplazamientos en el Área Metropolitana



Gráfica 10. Distribución modal de los desplazamientos en Picanya



La encuesta de movilidad se ha realizado para contrastar estos resultados y al mismo tiempo obtener datos relativos a los movimientos de la población y entender mejor las relaciones que se establecen entre municipios y modos de transporte.

De este análisis se extrae que el método de transporte empleado mayoritariamente para los desplazamientos habituales de los habitantes de Picanya es el vehículo privado, que acapara el 51% de los



desplazamientos. Mucho más elevado que en el Área Metropolitana donde representa el 41,28%, muy similar a los desplazamientos a pie (40,91%), que en Picanya solo representan el 28,8%.

También se destaca el transporte público, representado fundamentalmente por el metro como método de transporte, por su fácil y rápida conexión con la ciudad de Valencia. En Picanya representa el 19% de los movimientos, mientras que en Área Metropolitana no alcanza el 14%. Se observa como el uso de la bicicleta en Picanya, no está extendido, por lo que hay un amplio margen para mejorar este aspecto.

Considerando los motivos de viaje, en el Área Metropolitana, trabajo y estudios son los principales motivos, 26,63% y 26,52% respectivamente. Lo que menos movimientos genera es la movilidad por segunda residencia o por visita a familiares. Igualmente, en Picanya los principales motivos de los desplazamientos son trabajo y estudios, 24,1% y 27,2% respectivamente. En Picanya un motivo importante de movilidad son las compras cotidianas (15,8%).

Entre los motivos de la utilización del transporte público, en el Área Metropolitana la encuesta apunta a que para el 30% de los encuestados, no hay transporte público o es inadecuado. En Picanya son el 44,6% los encuestados que apuntan este argumento.

El Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia al estudiar los principales desplazamientos de viajes mecanizados de las poblaciones del área metropolitana, sitúa Picanya como la primera destinación de los viajes diarios con origen en Torrent (2.979), a la vez que Torrent es la primera destinación de los viajes con origen en Picanya (2856).

Si se consideran los desplazamientos en vehículo privado, se comprueba que los desplazamientos entre ambas poblaciones son mayoritariamente en esta modalidad. Así los desplazamientos de Torrent a Picanya son 2649, el 89% de los desplazamientos totales, e igualmente los desplazamientos de Picanya a Torrent en vehículo privado son 2517, el 88% del total de los desplazamientos.

2.2.2.- ENCUESTA DE MOVILIDAD PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Dentro del proceso de Participación Pública para la redacción del PMUS, el Ayuntamiento de Picanya, ha realizado una consulta inicial para conocer la situación actual de la movilidad, identificar los problemas actuales existentes y que más preocupan a la ciudadanía, e identificar las preferencias sociales de cara al cambio hacia una movilidad más sostenible. Esta consulta se ha realizado en base a una encuesta accesible desde la web, y en determinados puntos de acceso directo en soporte papel (biblioteca, oficinas municipales, etc.). A continuación, se muestra los resultados más destacables.

La encuesta ha sido contestada por un 73% de personas que residen en Picanya, un 3% de personas que residen temporalmente, y el resto, 24% por personas que no residen en Picanya pero que mantienen un cierto vínculo con la población, ya sea por trabajo, por relaciones familiares, compras, etc.

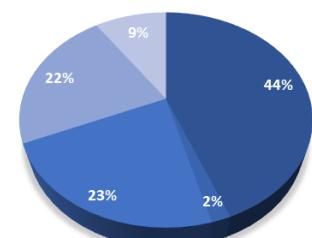
¿Reside en Picanya?



Gráfica 11.: Lugar de residencia de la población encuestada

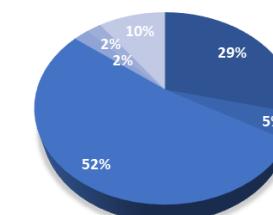
En relación a los resultados de la muestra, se observa un predominio de los desplazamientos habituales para ir al trabajo (44%), mientras que los desplazamientos para hacer compras u ocio se reducen a la mitad (23% y 22% respectivamente).

Motivo de desplazamiento habitual



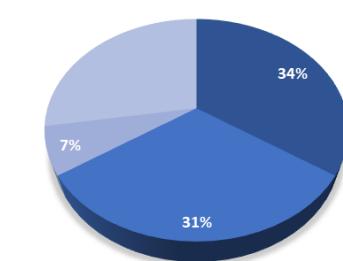
Gráfica 12.: Desplazamientos habituales

¿como va habitualmente a trabajar?



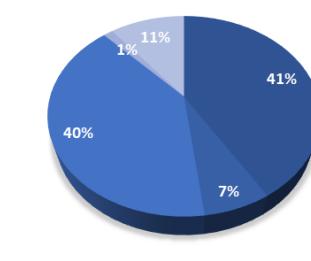
Gráfica 13: Métodos de transporte habituales para ir a trabajar

¿como va habitualmente a estudiar?

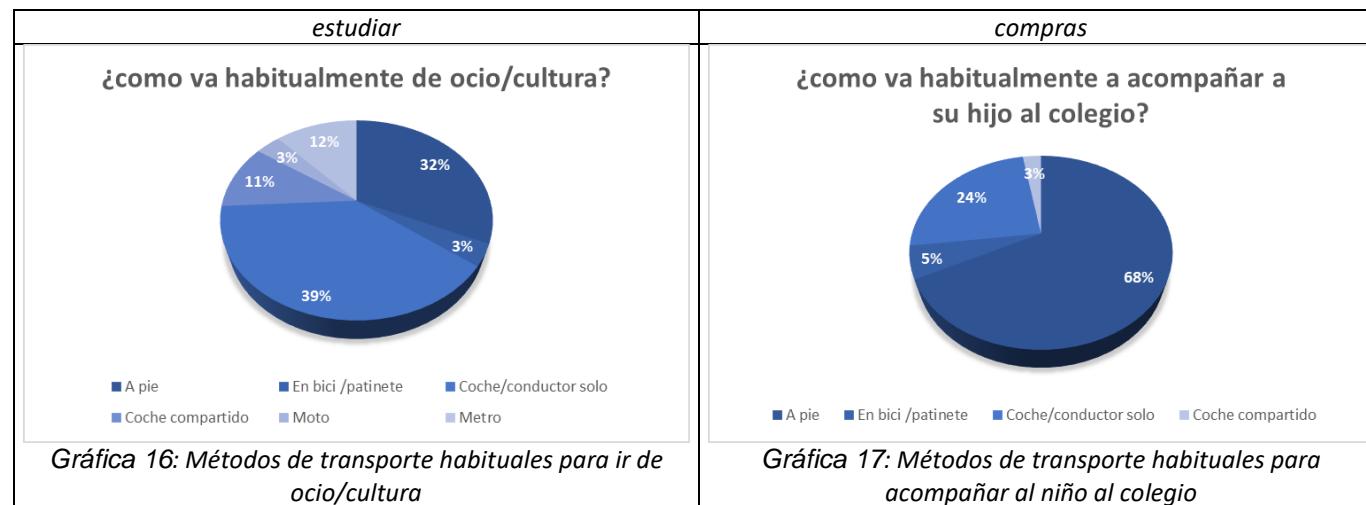


Gráfica 14: Métodos de transporte habituales para ir a estudiar

¿como va habitualmente de compras?



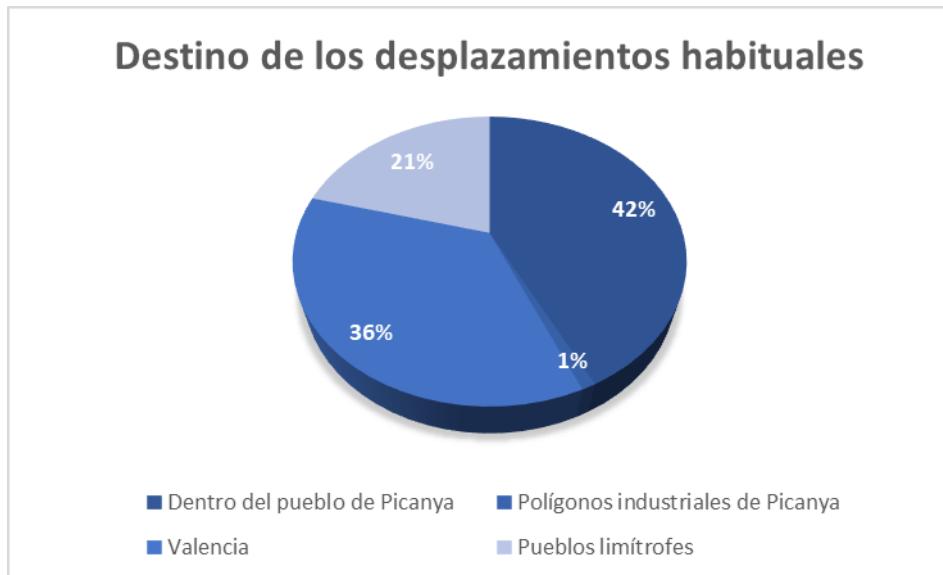
Gráfica 15: Métodos de transporte habituales para ir de compras



Viendo las gráficas anteriores se observa que los modos más habituales son, para ir al trabajo el coche con conductor sólo (52%); para ir a estudiar van preferentemente, a pie (34%) o en coche con conductor sólo (31%); para ir de compras preferentemente a pie (37%) o en coche con conductor sólo (35%); para las actividades de ocio se prefiere el coche con conductor sólo (39%); para acompañar al niño al cole se va preferentemente a pie (68%), y finalmente predominan los recorridos a pie para la realización de gestiones.

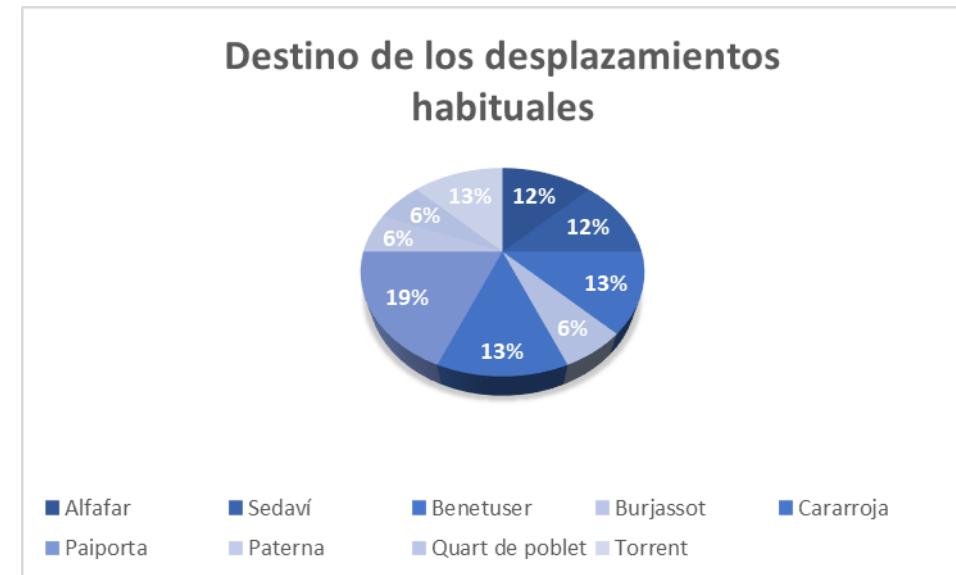
El destino de los desplazamientos más habituales es dentro de Picanya, pero también a Valencia y pueblos limítrofes.

Gráfica 18: Destinos habituales de los desplazamientos en Picanya



Entre los pueblos limítrofes, no se observan destinos preferentes, sólo Valencia, destaca entre los demás.

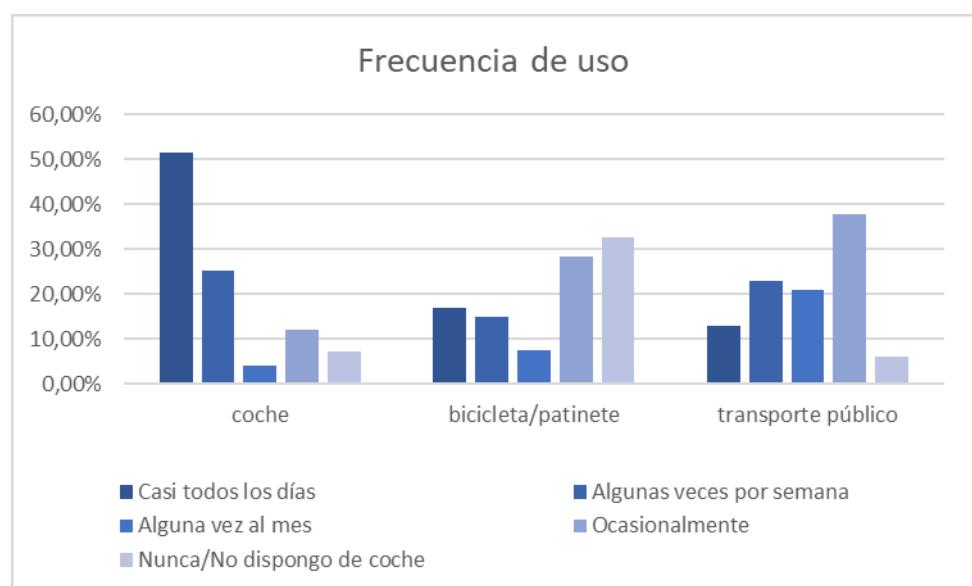
Gráfica 19: Destinos habituales de los desplazamientos fuera de Picanya



En la consulta ciudadana se consultó sobre la frecuencia de uso del coche, de sistemas sostenibles como la bici/patinete, y del transporte público. Como resultado se observa en el gráfico adjunto nº20 que el coche es utilizado prácticamente a diario, casi todos los días, la bicicleta nunca o sólo ocasionalmente, y el transporte público ocasionalmente, o algunas veces por semana.



Gráfica 20: Destinos habituales de los desplazamientos en Picanya



En relación a los problemas que afrontan las personas que circulan en bicicleta/patinete habitualmente, destacan: la convivencia con otros vehículos y peatones (43,1%), la falta de seguridad a la hora de aparcar las bicicletas y patinetes (17,6%) y el estado de las vías (15,7%). Además, también citan otros problemas como atropellos, falta de carriles, y presencia de peatones en el carril bici, que interfieren el tráfico ciclista.

Consideran que en el servicio de metro debería mejorarse la frecuencia y el precio, y consideran como ventajas del transporte público: "Despreocupación y evitar los problemas de aparcamiento" un 58,5% de las personas encuestadas, "Comodidad y seguridad" un 41,5%, y con menor importancia la rapidez y la frecuencia de paso. Al valorar la calidad de las infraestructuras de movilidad, los encuestados consideran:

- que la accesibilidad de aceras es buena,
- que los recorridos peatonales son considerados buenos o muy buenos,
- que la existencia de aparcabicis no es adecuada, pero por el contrario se considera adecuada la oferta de aparcamiento para motos,
- que la oferta de plazas de aparcamiento de coches es en su mayoría adecuada,
- que los aparcamientos disuasorios podrían mejorarse.

En relación a las posibilidades de mejora de la movilidad de Picanya para conseguir una movilidad más sostenible, como medidas que reciben un mayor respaldo destacan, los aparcamientos disuasorios, un 54,5% de los encuestados considera que deben crearse aparcamientos en las afueras, y la mejora y construcción de nuevos tramos de carril bici/patinetes, que es respaldado por un 41,8% de los encuestados.

Para mejorar la accesibilidad los encuestados proponen: crear más pasos de peatones, que sean totalmente accesibles, peatonalizar algunas calles y plazas, mejorar el ancho de las aceras en algunas calles. Para mejorar el tránsito ciclo-peatonal se propone una mejor señalización, una adecuada segregación de usos, dejando el carril bici debajo de la acera, crear aparcabicis en los colegios, para que puedan los niños dejar las bicicletas seguras hasta la salida, limitar la velocidad en determinadas calles y avenidas, etc.

Otras medidas que los encuestados han señalado como interesantes para mejorar la movilidad, son:

- Establecer una trama continua de itinerarios peatonales en toda la población, bien señalizada
- Instalar puntos de recarga para bicicletas eléctricas
- Instalación de servicios de bici en el metro que faciliten el cambio modal

2.2.3.- DESTINO PRINCIPAL DE LOS VIAJES

La movilidad de Picanya, al igual que el Área Metropolitana se explica por las demandas de viajes que generan los centros atractores ubicados en los diferentes puntos de la trama urbana.

De los datos extraídos se obtiene que los principales focos de atracción son:

NÚMERO	DESTINO	POBLACIÓN	POTENCIALIDAD PARA MODOS SOSTENIBLES
1	Centro especialidades y Trámites administrativos	Torrent	MEDIA
2	UPV y UV (Campus Tarongers y B. Ibañez)	Valencia	ALTA
3	HOSPITAL GENERAL	Valencia	ALTA
4	Edificios Generalitat Gregorio Gea	Valencia	ALTA
5	Centros de trabajos en la capital	Valencia	ALTA
6	Polígono Industrial Ford	Almussafes	BAJA
7	Polígono Industrial Mas del Jutge	Torrent	MEDIA
8	Polígono Industrial Alaquas-Aldaia-Quart	Alquas-Aldaia-Quart	BAJA
9	Movilidad interior – Polígonos Industriales	Picanya	MUY ALTA
10	Municipios del área metropolitana		MEDIA
11	Municipios otras comarcas		BAJA

El 36% de los viajes generados se realizan a la ciudad de Valencia, fundamentalmente por estudios y trabajo, y por gestiones en ámbitos supramunicipales (afecciones hospitalarias, judiciales, administrativas, etc.), así como sanitarios y de ocio.

El 21% a otros polos de atracción laborales y de gestión administrativa, como el Centro de Especialidades, Seguridad Social, Juzgados, Hacienda, ... en Torrent, los polígonos de la Ford, Mas del Jutge y los próximos al municipio como Aldaia-Alaquas-Quart de Poblet. El resto de los viajes son en otros municipios del



área metropolitana (Paiporta, Catarroja y Alfafar) y fuera de la comarca, y un 42% son viajes en el interior del municipio.

2.2.4.- CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD

La población de Picanya realiza unos 18.500 desplazamientos al día, de los que un 42% son desplazamientos internos y el resto (58%) se genera fuera de la población. Claramente, en este tipo de poblaciones, el porcentaje de utilización del transporte público frente la privado es muy diferente en la movilidad interna que en la externa. La ratio de viajes por persona es de 2,40 viajes por persona.

En el aspecto del reparto modal de Picanya es similar a los municipios colindantes, y es muy diferente en desplazamientos internos (amplia mayoría a pie o bicicleta/patinete, 88%), dada la concepción urbana del municipio y el tamaño del mismo, a cuando se sale del municipio. En los desplazamiento exteriores, que supone el 58% de los desplazamiento, hay un predominio del vehículo privado (56%).

El porcentaje de los viajes de residentes realizado en transporte colectivo es del orden del 10 por ciento. Este es un porcentaje muy bajo, y supone un déficit muy acusado de transporte público respecto a otras zonas de similar desarrollo sociocultural y económico.

El claro dominio del transporte privado se aprecia más claramente si se restringe el análisis a los modos mecanizados. En días festivos, como es sabido, la utilización de los transportes públicos desciende notablemente, y el predominio de los medios privados es aún mayor

TIPO	DESPLAZAMIENTOS	%
A pie	6355	34,08%
Bicicleta/Patinete	1315	7,05%
Metro	1493	8,01%
Coche conductor/Acompañante	8632	46,28%
Moto	855	4,58%
TOTAL	18650	

2.2.5.- ACCIDENTABILIDAD

La seguridad en las vías urbanas e interurbanas es una de las principales cuestiones que debe tratar un Plan de Movilidad Sostenible. En todo el mundo, los accidentes de tráfico causan unas 250.000 muertes y alrededor de 10 millones de heridos al año; por tanto, es fundamental el análisis de la accidentalidad, de sus causas, población afectada, modos de transporte involucrados, secuencias temporales de mayor siniestralidad, y por supuesto, las zonas o barrios de la ciudad donde se concentra el mayor número de accidentes.

Tabla 10. Siniestralidad Vial Picanya en 2015 (Fuente: DGT)

	Vías Urbanas			Vías interurbanas		
	Fallecidos	Heridos Hospitalarios	Heridos leves	Fallecidos	Heridos Hospitalarios	Heridos leves
Bicicletas	0	0	0	0	0	0
Ciclomotores	0	0	1	0	0	0
Motocicletas	0	0	0	0	0	2
Turismos	0	0	1	0	0	16
Furgonetas	0	0	0	0	0	0
Camiones	0	0	0	0	0	0
Autobuses	0	0	0	0	0	0
Otros vehículos	0	0	0	0	0	0
Peatones	0	0	1	0	0	0
Total	0	0	3	0	0	18

Fuente: DGT. Información Municipal 2015.

Como puede observarse en la tabla anterior, son escasos los accidentes en la población de Picanya, en las vías urbanas. El mayor número de accidentes corresponde a los turismos en las vías interurbanas fuera del casco urbano, donde predomina este tipo de vehículo y además circulan a mayor velocidad. Las motocicletas son las segundas más perjudicadas en caso de siniestro, aunque con mucha menor incidencia.

Los peatones o bicicletas son los más vulnerables en caso de accidente y han de tenerse en cuenta sobre todo en vías urbanas. En Picanya tienen una mínima incidencia.

2.2.6.- ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO

Como se ha explicado en el apartado de “Planificación urbanística con enfoque de género”, resulta imprescindible tener en cuenta estas cuestiones a la hora de diseñar la ciudad.

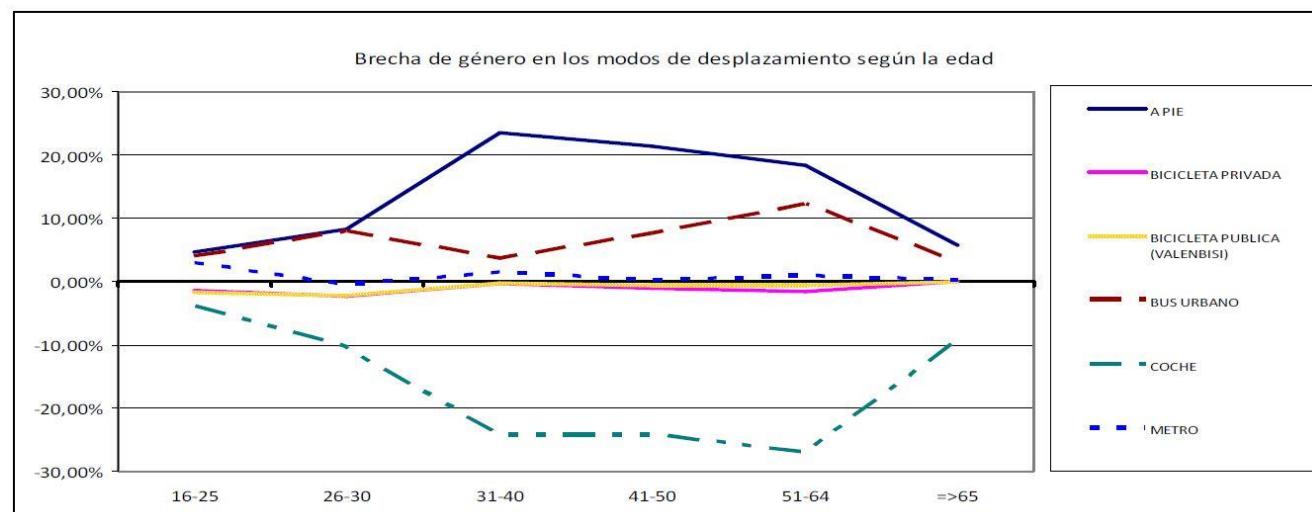
En la ciudad de Valencia, a fin de evidenciar y cuantificar las desigualdades de género se ha calculado la brecha de género, la cual, por la cercanía de Picanya a Valencia y los valores culturales comunes, resulta de bastante interés. Algunas de las conclusiones que extrajeron son:

- La tasa de viajes por persona es mayor en mujeres que en hombres, es decir, las mujeres se desplazan más. También hacen desplazamientos más cortos.
- El 51,31% de los desplazamientos de las mujeres son a pie, mientras que esta modalidad solo representa el 37,26% de los desplazamientos de los hombres.
- Las mujeres utilizan más el autobús en sus desplazamientos que los hombres (18,33% en comparación con 11,35%) y mucho menos el coche (los hombres un 38,7% y las mujeres un 19,7%)



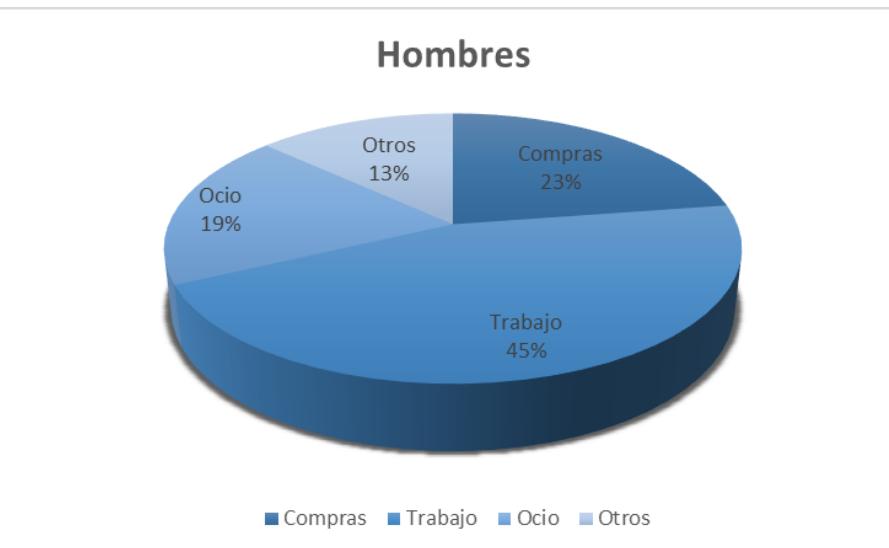
En la encuesta de Movilidad de Picanya, se constatan datos ligeramente diferentes a los hallados en este estudio.

Gráfica 21. Brecha de género movilidad en Valencia



En la encuesta de Movilidad de Picanya, cuando segregamos los datos por género, podemos observar que mientras que el porcentaje de los desplazamientos habituales por motivo de compras es el mismo en los dos géneros, y que el porcentaje de desplazamientos por trabajo es igual también en los hombres y en las mujeres.

Gráfica 22: Destinos habituales de los desplazamientos en Picanya



Por otra parte, en los desplazamientos más habituales, tanto hombres como mujeres parecen preferir el coche para ir al trabajo. Las mujeres de Picanya prefieren ir a pie de compras, pero los hombres muestran un mayor uso del automóvil. En general las mujeres muestran una mayor preferencia por los desplazamientos a pie en sus actividades de ocio, para acompañar a los hijos al colegio, o para la realización de gestiones. Estos datos nos permiten confirmar las diferencias en las preferencias de los usos de los distintos modos de transporte en los desplazamientos habituales de hombres y mujeres y apunta hacia la necesidad de diseñar un plan para el municipio con perspectiva de género.



2.3.- MARCO NORMATIVO Y PROBLEMÁTICA GENERAL

2.3.1.- NORMATIVA DE APLICACIÓN

Se estudiará y analizará la red de infraestructuras supramunicipal, en los distintos modos, carretera, ferrocarril, y ciclopeatonal. Y también se analizarán la normativa de aplicación en los diferentes ámbitos:

- **DOCUMENTOS DE REFERENCIA.** Documentos de ámbito europeo y nacional, así como la convocatoria de las ayudas a las redacciones de los PMUS. También se incluye la reciente Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible de Picanya.
- **DOCUMENTOS ESTRATÉGICOS.** Fundamentalmente representa la legislación y planes de acción territorial que son de aplicación a la movilidad, tanto en ámbito regional como comarcal.
- **NORMATIVA LOCAL.** Documentos relacionados con la movilidad, además del PGOU y aquellas ordenanzas municipales relacionadas con aspectos de movilidad.

DOCUMENTOS REFERENCIA	DOCUMENTOS ESTRATÉGICOS	NORMATIVA LOCAL (PICANYA)
RESOLUCIÓN de 20 de noviembre de 2017, por la que se convocan ayudas para proyectos locales de actuación de fomento de la movilidad urbana sostenible, cofinanciación FEDER	LEY 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, en lo que respecta a los Planes municipales de movilidad	PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA vigente en Picanya, se aprobó en 1998
ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (ETCV). Define el modelo territorial para la C. Valenciana estableciendo directrices vinculantes para la administración pública	Documento Inicial Estratégico del PMoMe de València. PLAN DE MOVILIDAD METROPOLITANO SOSTENIBLE DEL ÁREA DE VALENCIA	Ordenança per la utilització privativa o l'aprofitament especial constituïts en el sòl, subsòl o vol de la via pública
EDUSI PICANYA-PAIOPORTA-BENTÜSSER, documento estratégico con objetivos en economía baja en carbono.	Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia (PATEVAL)	Ordenança per prestació del servei públic d'aparcament de camions
PMUS: Guía práctica para la elaboración e implantación de planes de movilidad urbana sostenible. Mº de Fomento.	Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral (PATIVEL)	Ordenança Prevenció de la contaminació acústica
La Ley 2/2011, 4 de marzo de Economía Sostenible, estableció que las ciudades que quisieran recibir subvenciones estatales (Mº de Hacienda y AAPP)	Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia	Ordenança Ús de les zones de vianants

2.3.2.- PRINCIPALES PROBLEMAS DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO Y SU CONTEXTO

Por esta y otras razones, los **principales problemas de Picanya** se centran en:

Movilidad a pie y transporte público	Accesibilidad en los itinerarios
	Se ha comprobado que, exceptuando las zonas de nuevos desarrollos y las recientes actuaciones realizadas en el casco urbano histórico (mayoritariamente con plataforma única), la amplitud de las aceras es escasa, sobretodo en zonas de ensanche y parte del centro histórico. Si bien es cierto que ha habido una serie de actuaciones en reducir las barreras en los pasos de peatones, hay zonas donde han quedado obsoletos con la nueva normativa.
	En general la accesibilidad es correcta, no obstante, se han comprobado posibilidades de mejoras en lo que respecta a pasos de cebra y acceso andén de metro desde Picanya sud
Movilidad motorizada	Secciones viarias desequilibradas
	Por la configuración de crecimiento del municipio, en las zonas urbanizadas en la época desarrollista y posterior, se han realizado secciones urbanas con mayor peso del vehículo frente al peatón/ciclista (modalidades no motorizadas).
	Se pueden mejorar las secciones urbanas, compatibilizando espacio para el vehículo y para peatones: compatibilidad de las regeneraciones urbanas propuesta con el plan general de ordenación urbana de Picanya.
Movilidad en a	Incompatibilidad de usos y transporte público
	En varias calles del municipio (aunque se ha ido solucionando), han quedado usos terciarios difícilmente compatibles con residencial. Por ejemplo, en la Calle Senyera, donde los talleres de vehículos comparten espacio con rutas escolares (colegio e instituto).
	Respecto el transporte público, como ya se ha comentado, se necesitaría una red transversal (no radial) de conexión con municipio como Aldaia, Alaquàs, Sedaví, Catarroja, etc. que estando tan cerca se encuentran 'muy lejos'.
Movilidad vehículos motor	Red de itinerarios ciclistas y no motorizados
	Existe una importante red de itinerarios ciclistas municipales en el exterior del municipio que interconecta con los ejes ciclistas principales de la comarca. P. ej. conexión Aldaia y a Xirivella, Paiporta, Torrent, Alcàsser, Desde la Conselleria se proyecta el ANILLO VERDE METROPOLITANO, que pasa por Picanya. La conexión con los polígonos industriales se ha resuelto con la actuación cofinanciada con el IVACE.
	Como principal problema está potenciar la movilidad interior y puntos concretos de conexión y mejora de la red ciclista. También sería conveniente, incorporar plataformas de bicicleta compartida, preferiblemente con la mancomunidad y con la ciudad de Valencia.
Déficit de aparcamiento	El documento debe de buscar la COMPATIBILIZACIÓN PLAN DIRECTOR DE LA MOVILIDAD CICLISTA EN LA MANCOMUNIDAD DE L'HORTA SUD – EJE ALDAIA, ALAQUAS, QUART DE POBLET Y XIRIVELLA con las medidas que se contemplen.
	Esto provoca movimientos en el interior del municipio en busca de aparcamiento en la vía pública y aumenta la presión del vehículo privado en la sección viaria. En el municipio se



	<p>realizó en los últimos años una reestructuración en las secciones del casco histórico que ha mejorado la calidad de la ciudadanía, permitiendo varias peatonalizaciones y zonas más tranquilas y seguras. Mejorar carga/descarga de mercancías en algunos puntos del ensanche.</p> <p>Transformar carreteras en bulevares</p> <p>Ciertos accesos a la población desde las principales vías de comunicación: CV-36, y sobre todo la CV-4063 (separa el casco urbano), tienen un aspecto más carretero que urbano. Es decir, existe una falta de tratamiento para pacificar el tráfico, garantizar la seguridad del peatón/ciclista. Siempre resulta ventajoso calmar el tráfico previo a la entrada a la población, y con ciertas actuaciones paisajísticas el resultado es muy positivo.</p> <p>Congestiones en enlaces CV-36 y CV-407</p> <p>Analizando los tráficos de vehículos procedentes de la CV-36 que entran en la población y también por la CV-407 y CV-33, se comprueba que estos enlaces y carreteras sirven de circunvalación a la población. En horas punta, asociado a la actividad empresarial estos enlaces se congestionan, lo que provoca dificultades para la salida del municipio.</p>
Sostenibilidad ambiental	<p>Contaminantes atmosféricos y contaminación acústica</p> <p>La elevada utilización del vehículo a motor implica una mayor contaminación atmosférica y acústica. Tanto por la propia movilidad como por la búsqueda de aparcamientos en zonas interiores. Mejorar los puntos conflictivos de los carriles bici para acceder a los polígonos mediante transportes no motorizados. La seguridad vial y la salubridad ambiental son principios básicos para conseguir para el uso masivo de la bicicleta y no motorizados. Estudiar 'islas' de emisiones 0.</p>

2.4.- MOVILIDAD PEATONAL

Desde el punto de vista ambiental, económico y social, la movilidad peatonal es la opción más eficiente por lo que hay que tratar de fomentarla desde todos los ámbitos municipales y administrativos. Ésta se lleva a cabo a través de la red peatonal, la cual debe conectar los puntos atractores de viajes para lograr su efectividad, mediante aceras, bulevares, paseos, plazas, calles peatonales y zonas verdes. Una red no motorizada bien configurada facilita además la accesibilidad y la utilización de los espacios públicos por parte de las personas con movilidad y capacidades sensoriales reducidas.

Desde el punto de vista ambiental, económico y social es la opción modal más eficiente, por lo que hay que tratar de aunar esfuerzos para impulsar su fomento. Éste está directamente condicionado por la disponibilidad de espacios urbanos seguros y cómodos para los viandantes, así como por las condiciones climáticas y orográficas del emplazamiento.



Figura 18: Entornos de movilidad peatonal: enfoques, factores y condicionantes (Fuente: Luis Miguel Valenzuela).

2.4.1.- OFERTA PARA EL PEATÓN

El núcleo de Picanya resulta muy atractivo para la movilidad peatonal, tanto para uso recreativo como funcional y administrativo. La distribución de zonas peatonales se distribuye fundamentalmente en el casco histórico, ubicado en la zona centro del municipio: Calle Colón, Calle Sant Francesc, Calle Major y Calle San Josep, Calle Purísima Sang y Calle Verge del Pilar i transversales. También son parte del núcleo histórico la Calle del Sol y Calle Almassereta (en Vistabella), y la Calle Orihuela (en Picanya Sud).



Figura 19: Casco histórico de Picanya e imágenes de Calle Verge del Pilar y Calle Almassereta (Fuente: PGOU).

Además, la Plaça del País Valencia, representa el centro tradicional del municipio. La creación de esta plaza (año 1981) constituye un cambio urbanístico fundamental en la distribución urbana del casco histórico y junto con la Plaza Mayor, supuso la creación de un espacio público de calidad en el centro del pueblo, permitiendo el esponjamiento de la trama urbana histórica.

Desde ese momento, este conglomerado peatonal que representa la Plaça del País Valencià, la Plaça Major y la Plaça de la Constitució representa el centro de vida social, cultural y festivo del municipio; encontrándose edificios emblemáticos como el Centro Cultural, Biblioteca, la iglesia, Centro de Personas Mayores o la Sala de Exposición.

Espacios peatonales

1

ENTORNO PLAÇA DE LA CONSTITUCIÓ I PLAÇA MAJOR



El entorno de la Plaza de la Constitución y de la Plaza Mayor se encuentra peatonalizado, con restricciones al paso de vehículos motorizados y la única excepcionalidad de acceso a vados y vehículos de emergencia o autorizados. La peatonalización se ha acompañado de una regeneración paisajística dentro del núcleo histórico de la población. Elementos singulares son la iglesia Ntra. Sra. de Montserrat y el Centro de Salud, y la Biblioteca Municipal y Centro de Personas Mayores.



**2** ENTORNO PLAÇA DEL PAÍS VALENCIÀ

El entorno de la Plaça del País Valencià se encuentra peatonalizado, con restricciones al paso de vehículos motorizados y la única excepcionalidad de acceso a vados y vehículos de emergencia o autorizados. Al igual que el entorno de la Plaza Mayor, la peatonalización se ha acompañado de una regeneración paisajística dentro del núcleo histórico de la población. Elementos singulares son el Centre Cultural, la Sala de Exposiciones y el propio escenario de la plaza.

**3** CARRER SANT FRANCESC Y CARRER TORRENT

Ubicado en el centro histórico del municipio, la Calle Torrent, Carreró del Cinema y Calle Sant Francesc, se encuentra peatonalizado con restricciones al paso de vehículos motorizados con la única excepcionalidad de accesos a vados y vehículos de emergencia. Pasada la Calle Colón, la Calle Sant Francesc se ha conformado con plataforma única, es decir, se trata de una calle peatonal a un único nivel compartida con el tráfico rodado a baja velocidad.





4 CARRER ALMASSERETA



Calle recayente al Barranco del Poyo, representa una zona del casco histórico del lado de Vistabella, la calle es un 'cul de sac' de acceso en coche únicamente a los vecinos. Peatonalmente la calle tiene continuidad y conecta con la Calle Sèquia de Montcada y Calle Azorín (ambas del polígono industrial Alquería de Raga). Esta calle además sirve de conexión entre el Pont Vell y la pasarela Angel González (Poeta), en Avd Sanchis Guarner. Actualmente resulta un itinerario transitado peatonalmente por la conexión de Vistabella con la zona de 'Eixample este' del municipio, además de la conexión propia con el polígono industrial.



Parques, jardines y paseos

LOCALIZACIÓN PARQUES, JARDINES Y PASEOS



Picanya cuenta con un amplio número de zonas de esparcimiento en forma de parques, jardines y paseos. Desde los años 80 se han realizado importantes transformaciones urbanísticas y paisajísticas generando espacios públicos, verdes y de calidad. En torno a un pueblo más amable y sostenible, la calidad de estos espacios ha permitido que, en todas las zonas del casco urbano, tanto niños como mayores dispongan de zonas lúdicas y recreativas.

P1

PARC EUROPA





Z1	PLAÇA TARDOR			Z3	PLAÇA MAJOR		
Z2	PLAÇA CONCORDIA			Z4	PLAÇA LA CONSTITUCIÓ		
P2	PARC JAUME I			Z5	PLAÇA ESPANYA		
Z2	PLAÇA DEL PAÍS VALENCIÀ			Z6	PLAÇA MANUEL BROSETA		
				P3	PARC DE LES ALBIZIES		



P4	PARC DE PANAZOL	A wide, paved path through a park with green grass and trees.	A colorful playground structure with slides and climbing frames.	P8	PARC BELLAVISTA	A modern playground area with a fence made of vertical colored bars.	A large, colorful mural on a wall depicting various figures and animals.
S1	PASSEIG DE LA PRIVAMERA	A paved walkway lined with trees and a small fountain.	A paved walkway lined with trees and a small fountain.	P9	PARC VISTABELLA	A paved area with a black ornate lamp post and some trees.	A paved area with palm trees and a road in the background.
P5	PARC JOVE	A basketball court under a large green canopy.	A basketball court under a large green canopy.	S2	PASSEIG ALQUERIA DE MORET	A paved path through a park with greenery and a curved road.	A paved path next to a road with trees and a red bike lane.
P6	PARC ALQUERIA SERRADOR	Children playing in a fenced-in playground area.	Children playing in a fenced-in playground area.	S3	PASSEIG SANCHÍS GUARNER	A paved path lined with trees and people walking.	A paved path with purple asphalt and orange flowers in the foreground.
Z7	PLAÇA FCO. TOMAS Y VALIENTE	A paved plaza with a curved roofed structure and a fountain.	A paved plaza with a curved roofed structure and a fountain.	P10	PARC DE LES NOCES	A paved area with trees and a red and white striped curb.	A paved area with a tall, light-colored structure in the background.



P11	PARC L'ESTACIÓ		
P12	POLIESPORTIU MUNICIPAL		

Cabe mencionar, que hay también una serie de peatonalizaciones temporales, debido a fiestas, actos o mercados ambulantes, en este sentido, cabe destacar:

Mercado ambulante: todos los jueves se instalan en la Calle Marqués del Turia y Calle Tenor Salvador Alejos, un mercado que peatonaliza ambas calles y el entorno del mercado municipal. El mercado constituye un foco de atracción fundamentalmente peatonal, pero con inevitables implicaciones sobre el resto de los modos de transporte (afecciones a la circulación, inhabilitación de plazas de aparcamiento, etc.).

Fiestas Mayores: Durante la duración de las fiestas mayores (aproximadamente 1 semana, empiezan el segundo miércoles después de San Pedro), se peatonaliza parcialmente la Calle Senyera y Calle Pressiosíssima Sang, desviando el tráfico por Marqués del Turia y Sanchís Guarner. Además, la procesión tradicional de la fiesta disurre por calles de la trama histórica que se peatonalizan durante todo el día.

Fallas: La instalación de monumentos falleros, zona de fuegos y carpas, afectan a la Avenida Santa María del Puig, Calle Pressiosíssima Sang y Calle Dr. Herrero, y Calle Torrent y Calle Sant Pascual. La peatonalización de estas zonas afecta al periodo fallero.

Otros actos: El municipio organiza otra serie de actos que requieren de peatonalizaciones temporales, como la Fira del Xicotet Comerç o el día de Sant Antoni que peatonaliza la Avenida Generalitat, o actos deportivos como la Quart i Mitja Marató Picanya-Paiporta, Vuelta ciclista, Passeig per l'Horta, etc.

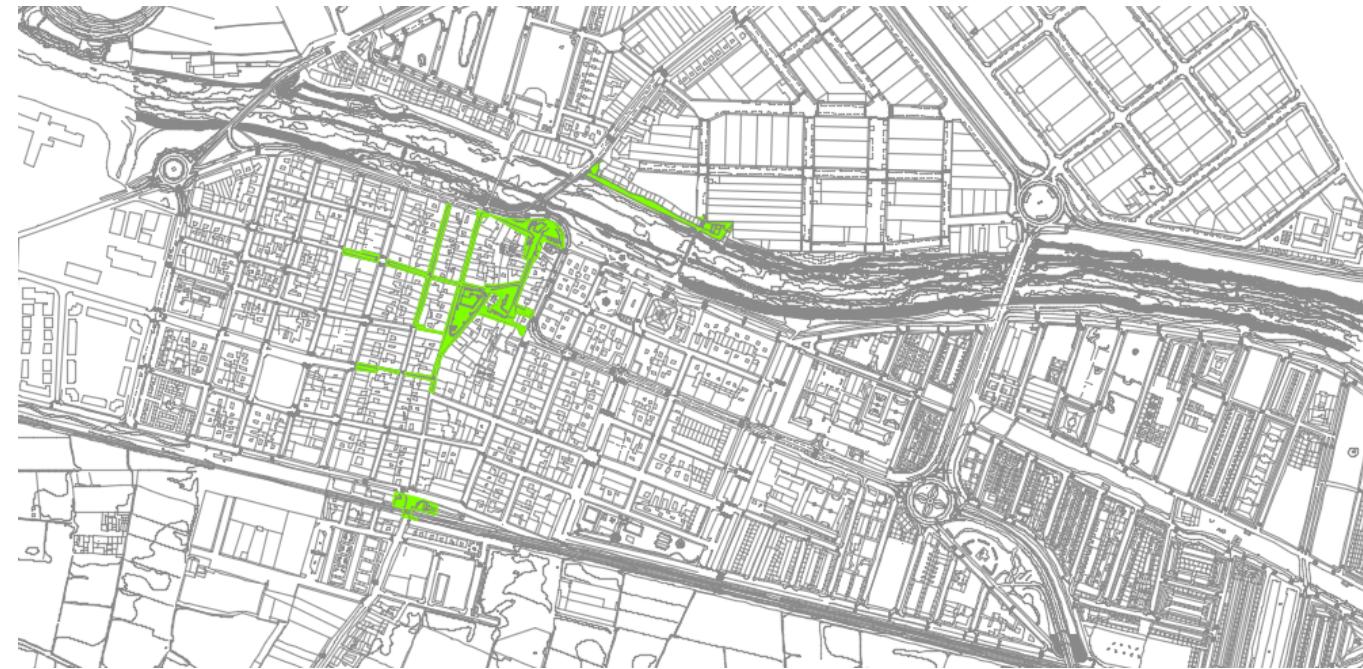


Figura 20: Calles peatonales Picanya (Fuente: Elaboración propia)

Seguridad vial del transeúnte

Según los datos aportados por el PLAN BÁSICO DE MOVILIDAD DEL ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA respecto la siniestralidad vial, el número de atropellos de Picanya han sido: zona urbana 3, zona interurbana 18, todas ellas leves que no han requerido hospitalización. Según la encuesta de movilidad, dentro del centro urbano los habitantes no perciben un problema de seguridad, sin embargo, no hay que despreciar este apartado, pues sigue habiendo conflictos vehículo-peatón.

Cabe remarcar la importante inversión que se ha realizado en materia de seguridad vial para los peatones en la vía pública. En este sentido, el municipio de Picanya ha optado por mejorar los pasos y cruces de peatones en las regeneraciones urbanas que se han ido ejecutando en los últimos 20 años, de forma que se ha procedido a eliminar los obstáculos para los peatones y generar plataformas de paso peatonal a nivel.

Además, no solo se le proporciona mayor seguridad al peatón por la sobre elevación, sino que también se le dota al pavimento de una textura diferente para que el vehículo perciba que accede a un espacio de prioridad peatonal. De esta manera son los vehículos los que tengan que ralentizar la velocidad y sobre pasar el paso a nivel, a favor de que los peatones no tengan barreras arquitectónicas.



Figura 21: Ejemplos de pasos de peatones sobreelevados (Fuente: Elaboración propia)



2.4.2.- EL POTENCIAL PARA USO PEATONAL

Aunque existen tramos con alta intensidad de peatones, el espacio por donde se mueven no siempre está bien resuelto para un uso cómodo. Algunos problemas que se presentan son salvar barreras y obstáculos para llegar a destino, moverse por aceras estrechas con cierta intensidad de tráfico motorizado, o cruzar intersecciones con baja seguridad vial. Estas condiciones deficientes de la red peatonal condicionan el uso de este modo, limitando su atracción, por lo que se propone crear una red de itinerarios peatonales en todo el municipio para conseguir una mayor calidad de vida de la ciudadanía y fomentar los modos sostenibles en la movilidad. No obstante, y a pesar de poderse mejorar, el municipio dispone de itinerarios accesibles o adaptados en las calles y viales, las actuaciones continuas (mejora continua de la accesibilidad) y la concienciación socio-política, han permitido eliminar la mayoría las barreras urbanas y obtener itinerarios accesibles.

Son múltiples los factores que condicionan la potencialidad de uso peatonal del territorio analizado, siendo destacables los siguientes:

1. El municipio de Picanya se encuentra dividido por el Barranco del Poyo, por la carretera CV-36 y CV-407 y por las vías férreas de la línea de FGV, por lo que resulta evidente el efecto barrera que generan en el territorio los corredores de infraestructuras. Estas barreras son especialmente significativas para los desplazamientos a pie, condicionados por cuestiones de accesibilidad y de distancia.

En lo que respecta a las carreteras CV-36 y CV-407, el paso peatonal está limitado por el paso en las rotundas. En el diseño de éstas sí que se ha tenido en cuenta los pasos de peatones para el cruce de los ramales del enlace, debido al importante flujo de vehículos, resultan poco confortables para el peatón.

La línea de ferrocarril de FGV dispone de dos pasos peatonales, por una parte el reciente paso a nivel suprimido permite el paso de peatones (previo burladero y señalización semafórica de seguridad) y el cortejo fúnebre, que accede al cementerio municipal; y por otra, esta actuación de supresión del paso ha proporcionado un paso superior al oeste del municipio (colindando con el TM de Torrent), mediante un puente sobre las líneas de FFCC que además de los vehículos permiten el paso de peatones y ciclistas.

El Barranco de Xiva (o Rambla del Poyo) es una barrera natural del municipio, separando el casco de Picanya, al sur del barranco (margen derecha), con Vistabella y polígonos industriales, al lado norte (margen izquierda) del barranco. Actualmente existente tres puentes para el paso de vehículos y peatones: Avd. Travessera de la Diputació (Pont Nou), C/ Valencia (Pont Vell) y Avd. del Mediterrani (el ubicado más al este y el más nuevo de los tres). Además, también hay dos pasarelas exclusivamente peatonales: Pasarela María Cambrils y Pasarela Angel González.

Recientemente se ha ejecutado por parte de la Conselleria una pasarela peatonal que une Picanya (Avd. Primavera) con Paiporta (Estación de FGV), que sirve como acceso del nuevo desarrollo urbano de Picanya con la estación de metro de FGV y con el ecoparque.

BARRERAS FÍSICAS	PASOS SOBRE CV-36 Y CV-407



PASOS SOBRE LA LÍNEA DE FGV



Doble vía de la línea de FGV



Paso a nivel peatonal y cortejo fúnebre



Paso superior de conexión con Paiporta



Paso superior de acceso a Picanya Sud

PASOS SOBRE BARRANC DE XIVA



Pasarela peatonal María Cambrils



Pasarela a estación de Paiporta



Pasarela peatonal Ángel González



Pont Vell, Calle Valencia



Figura 22: Ejemplos de paso de peatón por dotar de accesibilidad y de rampas que requieren de adaptación por cambio normativo (Fuente: Elaboración propia)

2. En el ámbito de desarrollo peatonal interno del municipio, la infraestructura peatonal existente presenta determinados aspectos que restringen o condicionan su utilización, como pueden ser la presencia de barreras arquitectónicas (bordillos, mobiliario urbano, edificaciones, etc.), las reducidas dimensiones de algunos tramos de aceras o la ausencia de continuidad entre centros de generación y atracción de viajes como pueden ser áreas residenciales y áreas industriales o comerciales. No obstante, el municipio dispone de alternativas a una movilidad accesible en su mayoría de las calles.

Las diferentes normativas de accesibilidad al medio urbano han ido mejorando las condiciones de movimientos para personas con movilidad reducida y personas con diversidad funcional, en este sentido, las actuaciones municipales en materias de accesibilidad han ido encaminadas a una accesibilidad universal, donde los peatones disponen una continuidad en los itinerarios frente a los vehículos que son los que tendrán los obstáculos. Estos pasos sobrelevados han aportado un buen resultado a la seguridad peatonal, además de servir para calmar el tráfico y reducir las velocidades.

En materia de accesibilidad, cada cambio normativo ha sido más restrictivo al anterior, es decir, con mayor accesibilidad e inclusión de las personas, lo que ha dejado parcialmente desfasadas actuaciones de eliminación de barreras arquitectónicas realizadas anteriormente por parte del ayuntamiento y que requerirán de actuaciones de actualización y mejoras. En este sentido, cabe indicar que a pesar de disponer de un municipio con especial sensibilización por estas cuestiones y tener una valoración ciudadana positiva al respecto, se hace necesario continuar con las políticas de accesibilidad y mejora continua.

Por tanto, a pesar de que el municipio se puede considerar un ‘municipio accesible’, los esfuerzos en este sentido más que en eliminar barreras (que ya se ha realizado durante los últimos años), será necesario actuar en mejorar algunos de los puntos del municipio y mejorar y actualizar normativamente los pasos de peatones.

Por tanto, a pesar de las actuaciones llevadas a cabo en materia de accesibilidad por parte del Ayuntamiento de Picanya en los últimos años, se ha detectado la necesidad de diseñar una estrategia que, integrando a las actuaciones ya ejecutadas, generalice dichas mejoras al resto de la red peatonal.



Inventario de mejoras respecto movilidad PMR:

BARRERAS ARQUITECTÓNICAS	
PASOS DE CEBRA Y ACERAS OCUPADAS POR VEHÍCULOS	
<i>Vehículos en la acera en C Senyera (talleres)</i>	<i>Pasos peatones en Jaume I</i>
<i>Paso de peatones en Avd. Generalitat</i>	<i>Bajada en C/ Alquería Serrador</i>
<i>Paso en Calle Marqués del Turia</i>	<i>Paso peatones en Avd. l'Horta</i>

PASOS SOBRE LA LÍNEA DE FGV Y ACCESOS ESTACIÓN	
<i>Paso entre andenes. Estación Picanya</i>	<i>Paso a nivel línea de FGV</i>
PASOS SOBRE BARRANC DE XIVA	
<i>Escaleras acceso estación desde C/ Pio XII</i>	<i>Andén sentido Valencia. Espacio reducido</i>
<i>Pasarela María Cambrils - C/ del Sol</i>	<i>Pasarela Angel González - C/ Almassereta</i>



3. Las conexiones con otros términos municipales se encuentran correctamente resueltas, sobre todo con el de Paiporta y Torrent dada la proximidad de los cascos urbanos, se pueden considerar aceptables, pero con ciertos problemas de mantenimiento y puntualmente de accesibilidad. En el caso de Torrent, esta conexión se realiza por una plataforma ciclopeatonal, separada mediante una mediana ajardinada de la CV-4064 (Carretera Torrent-Picanya), donde coexisten tanto peatones como ciclistas. La conexión con Paiporta, también se realiza mediante una plataforma ciclopeatonal anexa a la CV-4063 (Carretera Picanya – Paiporta), cruza la línea de FGV mediante un paso superior, coexistiendo peatones y ciclistas.

La conexión con otros términos como el de Alaquàs o Xirivella se realiza a través de caminos rurales, en el primer caso no hay plataforma ciclopeatonal propia y en el segundo se han realizado recientemente ampliaciones de los caminos rurales para la incorporación de carril bici.

CONEXIÓN CON OTRO MUNICIPIOS	
A PAIPORTA	
	
Puente sobre línea de FGV, calzada doble sentido con carril bici asociado	Pasarela peatonal sobre Barranco del Poyo. Acceso a Estación de metro de Paiporta

A TORRENT	
	Carril bici y calzada con doble sentido de circulación. Existe paso superior sobre la CV-36 para paso peatonal.

A ALAQUAS	
	

		Camino rural de acceso Alaquàs. Se realiza mediante, un carril bici protegido, aunque con discontinuidad en tramo Poliesportiu-AVE.
		La conexión de tráfico del camino emboca con una glorieta de conexión con la CV-403 y CV-36.



XIRIVELLA



Carril bici segregado, asociado a camino rural (calle Albufera) de acceso a Xirivella.



Camino rural con doble sentido, accede al Polígono Industrial de Xirivella.

A VALENCIA



Paralelo a la CV-36 se desarrolla un camino rural con un carril bici protegido, que conecta a Picanya directamente con Valencia.

- Otros problemas detectados con la oferta en los viales de entrada a Picanya y en intersecciones importantes, es la falta de señalización de itinerarios. En este sentido, se mejoraría la toma de decisiones tanto para peatones como para conductores, no obstante, si bien en algunos puntos existen paneles indicando las direcciones que hay que tomar, en otros puntos importantes se debería mejorar las indicaciones.

Es especialmente importante en aquellas intersecciones con mucho movimiento ya que hacen dudar a los conductores. Por ejemplo, en las glorietas no se indican convenientemente los destinos que tiene cada uno de los ramales de salida, provocando dudas a los conductores a la hora de decidir qué salida de la glorieta tomar.

Además, para mejorar una accesibilidad universal, la señalización informativa del nombre de las calles no siempre es del mismo tipo, lo que dificulta la rápida identificación para las personas que se desplazan por el municipio y aquellas con visión reducida.

2.4.3.- CONCENTRACIÓN ZONAL DE ACTIVIDADES Y CENTROS EDUCATIVOS

La distribución de los equipamientos influye directamente en la movilidad entre zonas de transporte. Los distintos focos de actividad que aparecen en una ciudad generan necesidades de movilidad, como el trabajo, por ejemplo, los centros de estudios (universidades y centros escolares), los centros de salud, los hospitales y lugares de ocio y turismo, etc.

Los movimientos peatonales dentro del municipio de Picanya son muy comunes, por el tamaño del casco urbano y su morfología. Para ello, para conocer los destinos es necesario conocer cómo se reparten los usos del suelo, la disposición de los equipamientos principales y los servicios que proporcionan dentro del municipio para poder conocer los lugares en los que se desplaza el mayor volumen de personas en los diferentes medios de transporte.

Por tanto, para conocer la distribución flujos en el ámbito interno del municipio, es necesario conocer los focos de actividades y dotaciones municipales dentro de la población:

- Puntos generadores de viajes.** Son el origen de viajes y por tanto generan desplazamientos a otros lugares.
- Puntos atractores de viajes.** Son aquellos lugares que atraen a los viajeros, teniendo función de sumideros.

A partir de esos puntos se pueden localizar las vías que conducen a dichos centros, que adquirirán una mayor importancia para la movilidad del municipio y por consecuencia se tendrán que estudiar con mayor detalle.

2.4.3.1.- Principales generadores y atractores de movimientos

A continuación, se presenta un resumen de las dotaciones y servicios existentes en el municipio de Picanya:

N	Tipología	Nombre
1	Administrativo	Ajuntament
2	Administrativo	Correos
3	Administrativo	Centre de formació - ADL



4	Religioso	Iglesia Ntra. Sra. De Montserrat
5	Religioso	Cementerio
6	Comercial-servicios	Mercat Municipal
7	Comercial-servicios	C/ Senyera-Avd. Santa María del Puig
8	Comercial-servicios	Consum
9	Comercial-servicios	Mercadona
10	Dotación deportiva	Polideportivo Municipal
11	Dotación deportiva	Parc Jove
12	Dotación deportiva	Pistes Parc Europa
13	Dotación deportiva	Pavelló Municipal
14	Dotación deportiva	Piscina cubierta Municipal
15	Sanitario-servicios	Centro de Salud
16	Sanitario-servicios	Viviendas adaptadas y Centre de dia
17	Culturales	Centre Cultural
18	Culturales	Casa de la Cultura y EPA
19	Culturales	Sala d'exposicions
20	Culturales	Centre de Persones Majors
21	Culturales	Biblioteca i Centre d'Estudis Locals
22	Centros educativos	E.I. Municipal Ninos
23	Centros educativos	E.I. El Cuquet
24	Centros educativos	E.I. Ntra. Sra. Montserrat
25	Centros educativos	C.E.I.P Ausiàs March
26	Centros educativos	C.E.I.P Baladre
27	Centros educativos	C.C. La Gavina
28	Centros educativos	I.E.S. Enric Valor
29	Metro	Parada Picanya
30	Metro	Parada Paiporta

Tabla 11. Dotaciones y servicios más importantes existentes en el municipio



Figura 23. Plano ubicación edificios públicos y dotacionales (Fuente: Ajuntament de Picanya)

2.4.3.2.- Equipamientos educativos y culturales

Equipamientos educativos: Picanya cuenta con 3 Centros de enseñanza infantil (menores de tres años), 3 Centros de Infantil/Primaria, y 1 centro de ESO/Bachiller. Tan solo los centros de educación pública y privada de Infantil, Primaria, ESO y Bachiller ya suman más de 2.460 alumnos. Picanya, también dispone de escuela de adultos.

Todos los centros educativos de Picanya se encuentran dentro del casco urbano del pueblo, a excepción de la Escola Gavina, ubicada en la zona del polideportivo municipal. Dentro del pueblo, las zonas educativas están muy repartidas, quizás existe una zona con más concentración de centros que el resto, la zona centro-oeste.

En la figura inferior se puede observar cómo prácticamente la totalidad del casco urbano se encuentra dentro del área de accesibilidad peatonal a algún centro educativo (10 minutos a pie/ 666 metros), y solo una pequeña parte al este del casco urbano se encuentra a más de 10 minutos (no obstante, no se sobrepasa los 15 minutos de desplazamiento).



Estos centros crean un flujo importante de movilidad escolar a las horas de entradas y salidas de alumnos, por lo que generan un gran peso en la movilidad a horas punta que el Ayuntamiento ya ha tratado de abordar con el Proyecto 'A LA ESCOLA CAMINANT', en colaboración con los centros escolares.

Equipamientos culturales: Picanya cuenta con varios locales asociados a actos culturales y festivos, la mayoría se localizan en la Plaça del País Valencià y su entorno, es decir, en zonas peatonalizadas por lo que el desplazamiento se produce a pie. Estos son: Centre Cultural, Sala d'Exposicions, Centre de Persones Majors i Biblioteca. Ligeramente alejado se encuentra la Casa de la Cultura, que además de la EPA también sirve de talleres para personas mayores, ensayos de la Unió Musical, clases de la escuela de ballet, etc.

Picanya cuenta con un total de 7 centros educativos que abarcan desde los 0 a los 18 años, de los cuales algo más del 40% se destinan a la educación obligatoria, es decir, colegios, ya sean públicos o concertados y a institutos. Como se ha comentado en otros apartados, hay 3 escuelas infantiles (1 municipal y dos privadas); 3 colegios (dos públicos y uno concertado) y un instituto (público).

Los centros educativos se encuentran repartidos por el municipio de manera que los desplazamientos se realicen de forma rápida y cómoda, suponiendo un tiempo máximo de 10 minutos.

Recientemente se ha puesto en marcha un programa ‘A LA ESCOLA CAMINANT’. Este programa quiere concienciar de las dificultades y peligros que plante el hábito de llevar a los niños y niñas a la escuela en coche. Las puertas de los centros educativos a determinadas horas se convierten en una peligrosa mezcla de vehículos y personas.

Ante esta situación, la escuela Baladre, junto con alumnado, profesorado, padres y madres han decidido hacer un programa de RUTAS ESCOLARES SEGURAS, mediante la señalización de unos PUNTS D'ENCONTRE donde niñas, niños, padres y madres, abuelos y abuelas, se juntan para ir al colegio caminando. Por tanto, los niños y niñas van acompañados de personas voluntarias que acompañan y enseñan a elegir el mejor camino y cruzar las calles con seguridad.

De esta forma, desde el centro educativo y con la colaboración de los servicios técnicos municipales del Ayuntamiento, se ha establecido hasta 7 puntos de encuentro para un total de 4 rutas

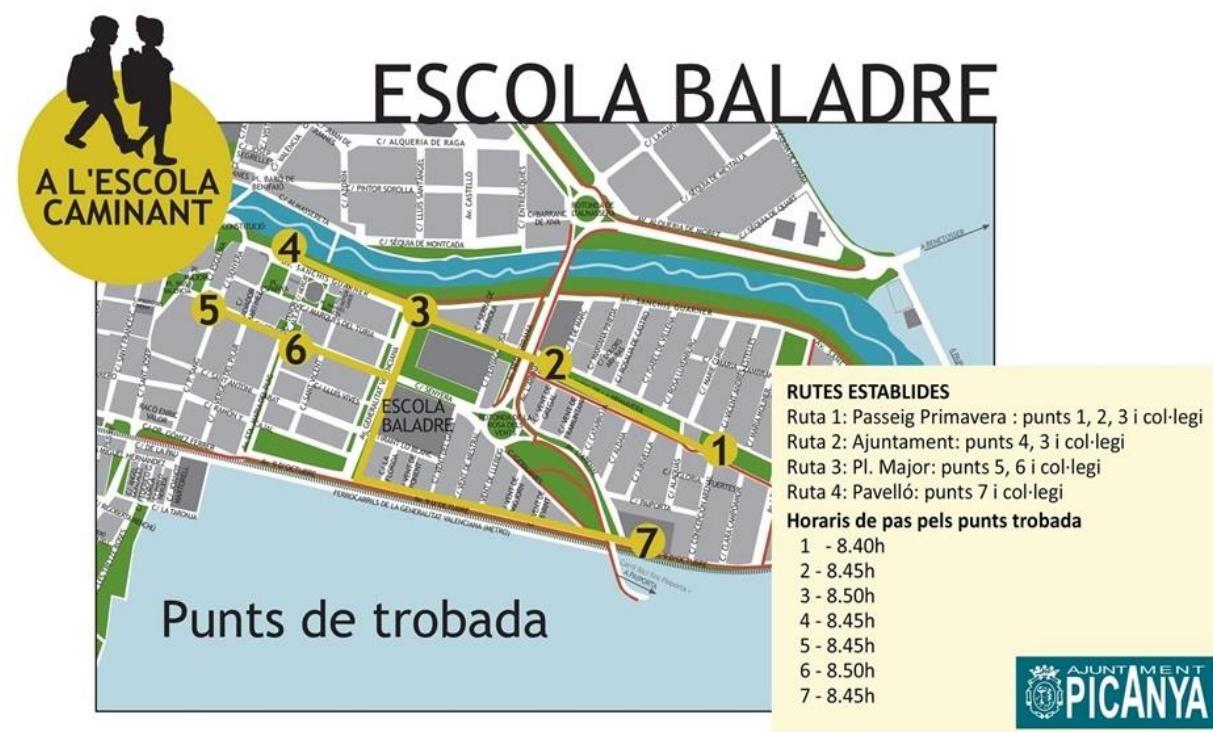


Figura 24: Rutas A L'ESCOLA CAMINANT, dentro del programa de rutas escolares seguras (Fuente: Ajuntament de Picanya)

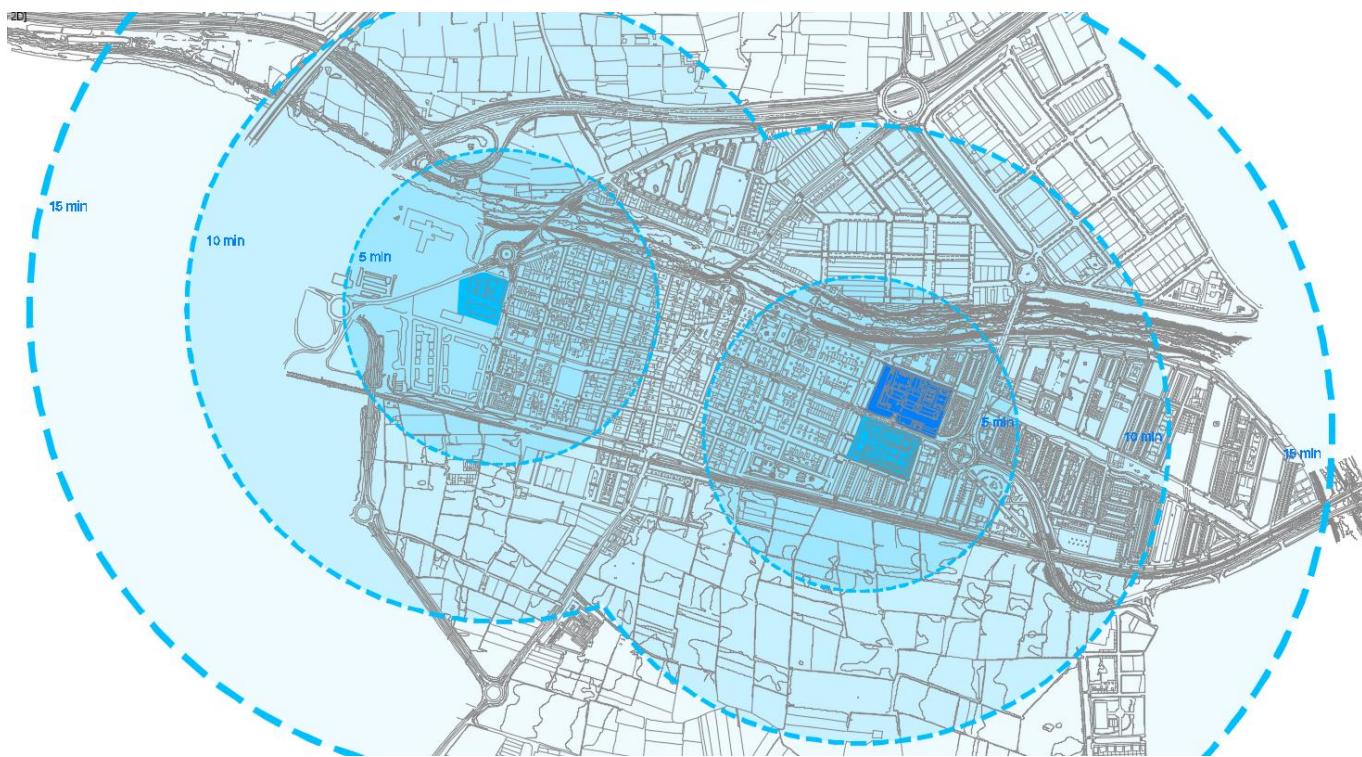


Figura 25. Emplazamiento centros educativos Picanya (Fuente: Elaboración propia)

Equipamientos sanitarios: Picanya cuenta con un único Centro de salud, ubicado en la Plaça de la Constitució, ubicado en la zona peatonal, por lo que la mayor parte de los desplazamientos se producen a pie, pero se dispone de una zona de reserva para urgencias o traslado a personas con movilidad reducida.



Figura 26. Emplazamiento centro de Salud Picanya (Fuente: Elaboración propia)

En los croquis adjuntos en el anexo de planos se diferencian los distintos usos que se dan actualmente a las parcelas contenidas dentro del ámbito de estudio, agrupándolas en sectores para comprender los movimientos más importantes, tanto internos al municipio, como aquellos que generan atracción desde los municipios próximos.

Para cumplir con los objetivos generales de este Plan de Movilidad Sostenible, conseguir una mayor calidad de vida de la ciudadanía y fomentar los modos sostenibles en la movilidad, se propone crear una red de itinerarios peatonales en todo el municipio. Con la mejora de los espacios peatonales se pretende conseguir un aumento de los viajes realizados andando y en segundo lugar nuevas áreas para el peatón. En primer lugar, se localizarán lugares que resulta importante unir peatonalmente por su interés en la ciudad.

2.4.3.3.- Actividades deportivas

Los principales polos atractores para las actividades deportivas son:

- **POLIDEPORTIVO MUNICIPAL** (ubicado al norte del TM está disociado del núcleo urbano). En este complejo deportivo municipal se encuentra una pista de baloncesto, una pista de futbol sala, dos pistas de tenis, dos de frontón, dos pistas de pádel, dos de pin-pon, una pista de futbol (convertible en dos de futbol 7) y una pista de atletismo con salto de longitud, y la piscina lúdica municipal, así como un restaurante, una zona de pinada (pic nic).
- **PABELLÓN MUNICIPAL.** Se trata de un edificio cubierto con una pista polivalente de baloncesto, dos de mini básquet y una de futbol sala, con gradería lateral. Además, se dispone de varias salas para la práctica de otros deportes como judo, karate, etc. y una sala de gimnasio (musculación y mantenimiento).
- **PISCINA CUBIERTA MUNICIPAL.** Se trata de una piscina cubierta y spa, con un vaso principal de 25x20 m, un vaso pequeño para inicialización y aquagym, un vaso de spa y dos vasos con agua caliente y fría. Además, se disponen de sauna, baño turco, sala de gimnasio, sala de spinning y salas para pilates, aerobic y similares.
- **PARC EUROPA y PARC JOVE.** Se trata de dos parques abiertos que disponen de pistas no regladas para la práctica deportiva al aire libre. El Parc Europa dispone de dos pistas de baloncesto y skate, y el Parc Jove, dispone de dos pistas de fútbol dos, una de futbol sala cubierta, una de baloncesto 3x3 y un parque de calistenia.

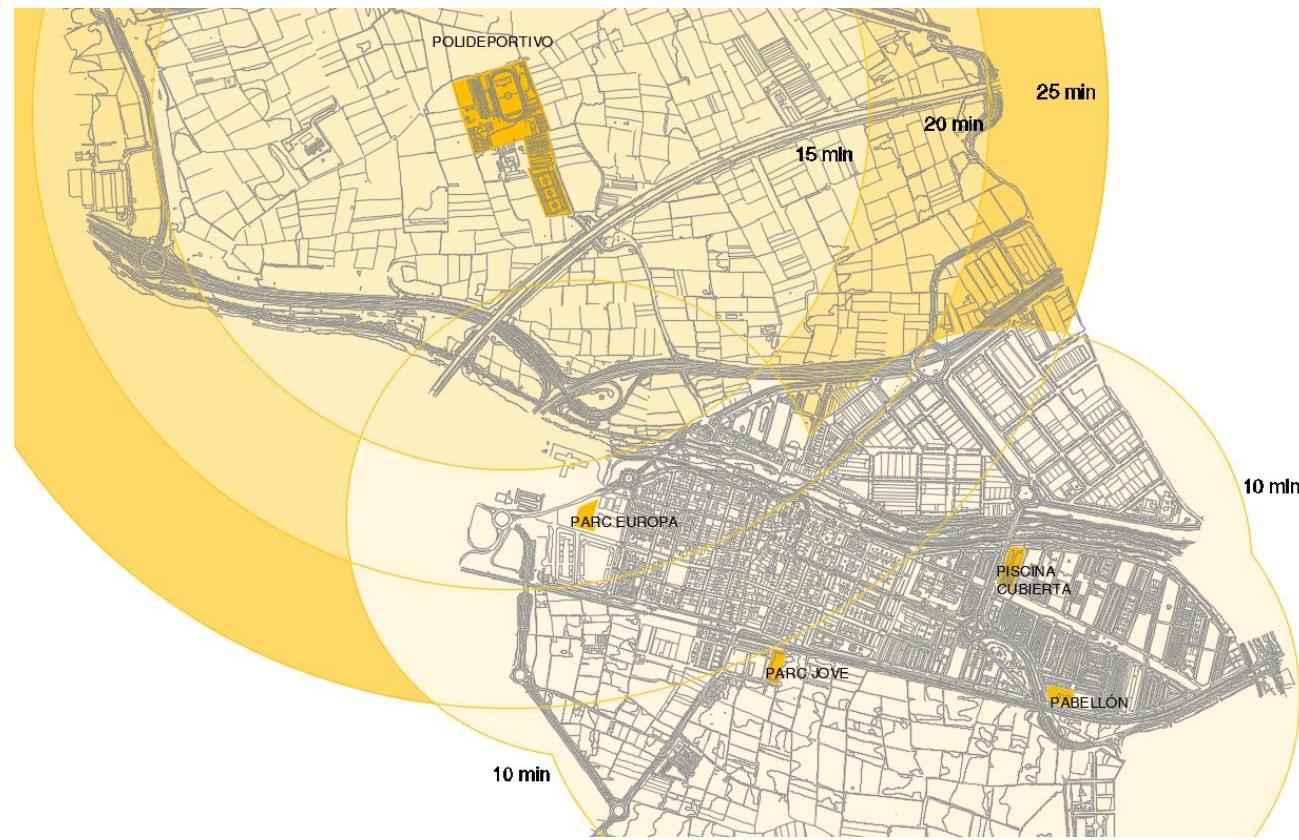


Figura 27. Ubicación de las zonas deportivas (Fuente: Ajuntament de Picanya)

Como se muestra en la figura anterior, como ocurre en la mayoría de los municipios, los espacios deportivos se encuentran en los bordes urbanos, y en el caso particular de Picanya se encuentran equilibrados, de manera que muy cerca de todas las zonas del municipio se encuentra una zona donde practicar deporte: la distancia a una zona deportiva desde cualquier punto del municipio está a menos de 10 minutos caminando.

Una consideración aparte tiene el Polideportivo Municipal, que se encuentra disociado del resto del núcleo urbano. La ubicación es de 950 m desde el casco urbano y a unos 1.450 m del centro urbano. Por ello, resulta imprescindible mejorar las condiciones de acceso de la población al polideportivo municipal, tanto para ir andando como en bicicleta.

2.4.3.4.- Ejes comerciales

Picanya cuenta con un importante tejido comercial local, apoyada por la Asociació del Xicotet Comerç de Picanya, teniendo en cuenta las dificultades comerciales de los municipios pequeños del área metropolitana de Valencia. El hecho de estar sometido al factor de atracción comercial que tiene la gran ciudad ha provocado dificultades de desarrollo al comercio local, no obstante, se puede decir que se ha equilibrado la demanda/oferta comercial del municipio. A excepción de dos comercios alimentarios de gran tamaño: CONSUM y MERCADONA, el resto de los comercios son pequeños locales de carácter local.

Los principales polos atractores para las actividades deportivas son:

EJES COMERCIALES			
Calle Senyera	La Calle Senyera representa la antigua carretera de Paiporta-Torrent. En esa época soportaba gran cantidad de tráfico externo al municipio. Con las rondas, ha pasado a ser un eje neurálgico del tráfico interior de Picanya. Comercialmente la calle recoge pequeños talleres de vehículos, academias, bares y cafeterías, una farmacia, bancos, inmobiliaria, veterinario, autoescuela, electricista, fontanería y pequeños comercios.		
ACERAS	3.00-3.00	CALZADA	Doble sentido / 7,00 m
Avd. Santa M. ^a del Puig	Perpendicular a la Calle Senyera, es una avenida que vertebría de norte a sur el tráfico rodado y peatonal. Prácticamente se desarrolla desde la línea del ferrocarril hasta el barranco de Xiva. Comercialmente dispone de bares y cafeterías, tiendas de ropa, óptica, peluquería, un casal fallero, fruterías, carnicerías, etc. Al final de la Avenida, ya en la Calle Tenor Salvador Alejos, se encuentra el MERCAT MUNICIPAL, compuestos por diversos puestos de carnicería, verdulería, pescadería, etc. junto con un CHARTER CONSUM.		
ACERAS	3.00-3.00	CALZADA	Doble sentido / 7,00 m
Avd. Primavera	Ubicada en el nuevo desarrollo urbano del este del municipio, el único interés comercial es la ubicación de un CONSUM de gran dimensión, con aparcamiento propio. También se dispone de un Kiosco frente a la piscina municipal cubierta, la cual tiene una zona de aparcamiento.		
Calle Valencia	Se trata de la antigua carretera de conexión con Valencia-Torrent, por lo que al igual que la calle Senyera, antiguamente soportaba una gran cantidad de tráfico externo. Con la CV-36 y CV-33 este tráfico desaparece y queda como un eje de entrada/salida de la población hacia Valencia. Comercialmente dispone de varios bares-restaurantes (por la proximidad al polígono industrial), una farmacia, bazar, y un comercio de gran afluencia como MERCADONA, con aparcamiento propio.		
ACERAS	3.00-3.00	CALZADA	Doble sentido / 7,00 m
Calle San Juan Bautista	Es el eje comercial por excelencia de la zona de ensanche oeste del municipio. Cuenta con autoescuela, bares, tienda de ropa, fruterías, un CONSUM mediano (sin aparcamiento) y algún otro pequeño negocio.		
ACERAS	3.00-3.00	CALZADA	Doble sentido / 7,00 m

Tabla 12. Principales ejes comerciales de Picanya (Fuente: Elaboración propia)



2.4.4.- GENERACIÓN DE MOVIMIENTOS A PIE

La movilidad a pie se encuentra condicionada fundamentalmente, por la distancia entre origen y destino. Suele ser habitual considerar que el radio de acción de un foco de atracción y/o generación de viajes a pie se extiende hasta una distancia de entre 1,25 y 1,75 km, lo que equivale a considerar una velocidad de paseo media del ser humano de 3,5 km/h y un tiempo máximo de paseo de entre 20 y 30 minutos. No obstante, cuando los desplazamientos a pie responden a motivos de ocio o la práctica de actividades deportivas o recreativas, estas distancias pueden verse considerablemente incrementadas.

Estos itinerarios forman parte de una red de itinerarios principales vías peatonales y, además, conectan los principales puntos atractores de viajes, estando la práctica totalidad de las calles del casco urbano a menos de 100 metros de algunos de los itinerarios propuestos. Además, ya se han llevado a cabo obras de regeneración urbana en algunos de estos viales, como la Plaça del País Valencià, la Plaça Major o la Avinguda Santa María del Puig.

Los ejes neurálgicos de los desplazamientos a pie vienen condicionados principalmente por motivos comerciales, de ocio y asociados a actividades educativas/culturales.

N. ^º	Itinerario peatonal	Viario	Densidad de Población	Distancia
1	ZONA ESTE	Longitudinal	Avd. Primavera	BAJO
			Calle Senyera	ALTO
		Transversal	Av. Santa M ^º del Puig	380 m ALTO
2	ZONA OESTE	Longitudinal	C/ San Juan Bautista	ALTO
		Transversal	Calle Colón	380 m BAJO
3	PICANYA SUD-CEMENTERIO	Longitudinal	Calle Oriola (Camí de la Pedrera)	BAJO
			Calle Sant Josep	550 m MEDIO
		Longitudinal		
4	VISTABELLA			

Calle Valencia	MEDIO	575 m
C/ Alquería Rulla	ALTO	540 m

Tabla 13: Itinerarios peatonales principales

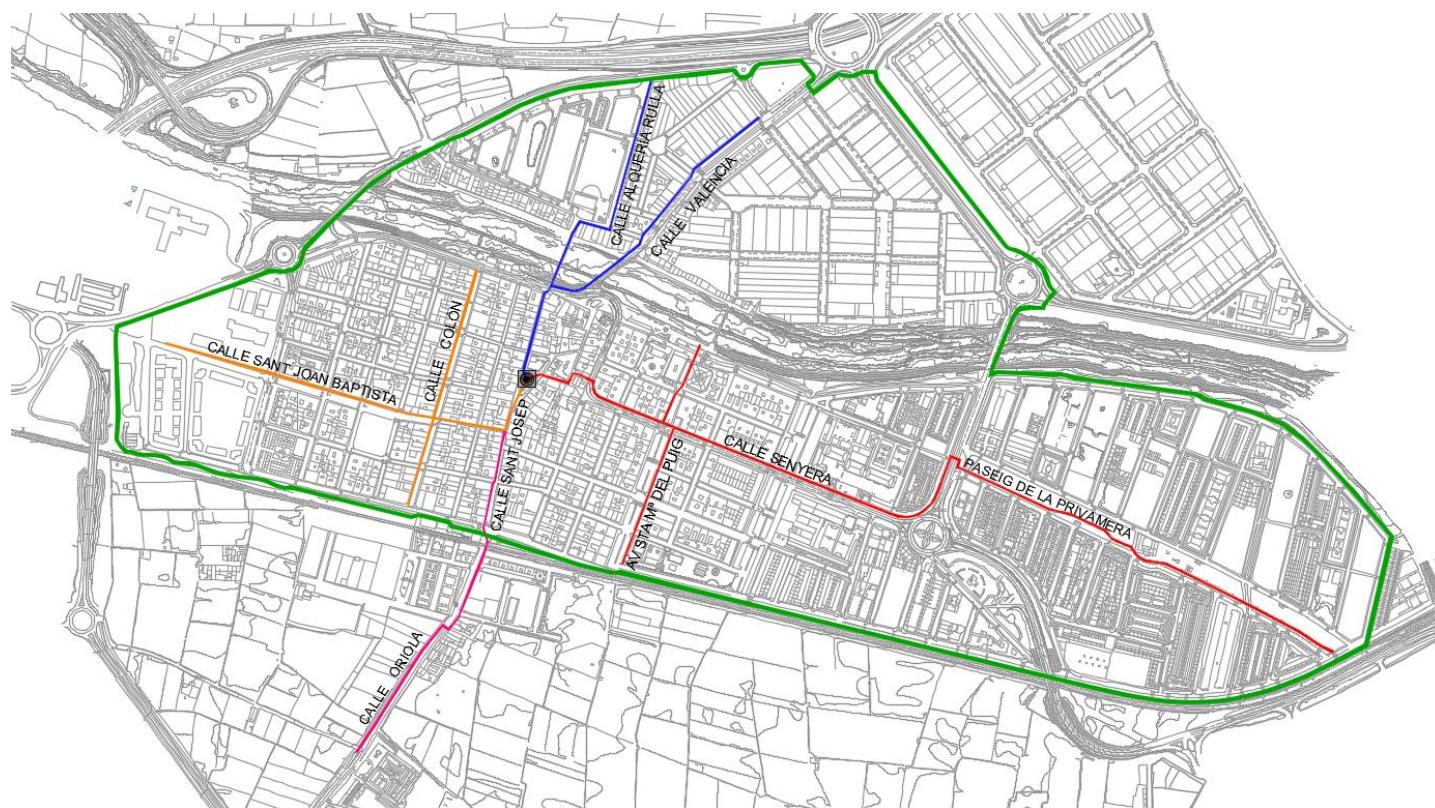


Figura 28: Itinerarios de conexión vías principales



2.5.- MOVILIDAD EN BICICLETA

La bicicleta es uno de los modos de transporte más sostenibles; pues no consume combustibles fósiles, ni emite contaminantes a la atmósfera, ocupa poca cantidad de suelo y disminuye la congestión del tráfico. Además, es un medio fácil de utilizar y accesible, mejora de la salud física y resulta un ahorro económico para el usuario.

La circulación de bicicletas se realizaba hasta hace unos años juntamente con los vehículos, sin embargo, el aumento creciente del tráfico automóvil, y la pérdida del respeto de los conductores a los ciclistas, en gran medida por su uso minoritario, hace hoy día muy difícil integrar el tráfico ciclista en las carreteras utilizadas por el resto del tráfico motorizado, por el alto riesgo que supone para quien lo intenta.

De ahí que, en las últimas décadas, con el objetivo de promover un mayor uso de la bicicleta, hayan comenzado a construirse en ciudades y pueblos infraestructuras específicas para la circulación y el aparcamiento de bicicletas, especialmente en zonas urbanas o periurbanas, como son los carriles bici.

2.5.1.- MARCO NORMATIVO

Recomendaciones para el diseño	Recomendaciones para la redacción del proyecto
"Som mobilitat – Xarxa de vianants/ciclistas"	Norma IAP-11, Instrucción sobre las acciones a considerar en el Proyecto de Puentes de Carretera y otras (EHE-08, ...)
Manual de recomendaciones de diseño, construcción, infraestructura, señalización, balizamiento, conservación y mantenimiento de carril bici". Ministerio del Interior.	Recomendaciones para la redacción de los proyectos de construcción de carreteras (NS 9 - 2014)
"Recomendaciones de vías ciclistas". Comunidad de Madrid.	Recomendaciones para la redacción de los proyectos de trazado de carreteras (NS 8 - 2014)
"Manual de vías ciclistas de Guipúzcoa. Recomendaciones para su planificación y proyecto".	Base de Precios de Referencia de la Dirección General de Carreteras (NS 7-2014)
"Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya".	Instrucciones complementarias para tramitación de proyectos (OC 22/07)
"La bicicleta en la ciudad". Ministerio de Fomento. 1996	Carreteras Urbanas. Documento resumen. Mº Fomento
"Recomendaciones para la iluminación de carreteras y túneles. Instrucciones de Construcción. Series normativas".	Recomendaciones sobre la campaña geotécnica en los Proyectos de la Dirección General de Carreteras (NS 3-2012)

La legislación española reconoce cuatro tipos de vías para ciclistas (Anexo I del Real Decreto Legislativo 339/1990), así como la aplicación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y estas son:

-Carril-Bici: "Vía ciclista que discurre adosado a la calzada y que puede encontrarse en un solo sentido o en doble sentido".

-Acera-bici: "Vía ciclista señalizada sobre la acera."

-Pista-bici: "Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras".

-Senda-ciclista: "Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques".

Las vías ciclistas han de tener unas dimensiones que permitan tanto el tránsito seguro y cómodo de bicicletas como las maniobras de adelantamiento, encuentro, parada, etc. Los tres elementos geométricos principales en su diseño son: anchura, radios de giro e inclinaciones.

En el trazado de red ciclista de Picanya se proponen los siguientes tipos de vía ciclista:

1. Acera-bici: Son vías ciclistas segregadas de la calzada, pero yuxtapuestas o superpuestas al espacio de circulación peatonal. No deben realizarse en general a expensas del espacio de los viandantes, sino como complemento añadido a éste en el proyecto. El agravio comparativo respecto al tránsito peatonal suele generar irrusiones cruzadas, incidentes y mal funcionamiento de la infraestructura.

Se recomienda emplear este tipo de sección únicamente cuando las aceras tengan una anchura suficiente para albergar una banda de circulación peatonal de 2,00-3,00 metros, además de los 1,50 metros recomendables para la vía ciclista unidireccional o los 2,50 m para la bidireccional. En el diseño de aceras-bici se deben tener en cuenta además los resguardos correspondientes a los vehículos aparcados o circulando en paralelo a las bicicletas.

2. Pista-bici: Son vías ciclistas independientes del tráfico peatonal y del rodado. La segregación entre los tres tipos de circulaciones puede establecerse mediante el mobiliario urbano, vegetación, pavimentación, aparcamiento, bordillos o diferencia de altura en la banda de circulación. Es la tipología recomendada con el fin de proteger al ciclista de atropellos y la conflictividad con el peatón.

Si la pista-bici es unidireccional, es recomendable que la anchura no sea inferior a 1,50 m, mientras que para pistas bidireccionales el mínimo recomendable es de 2,20 m.

Esta opción es muy atractiva para la mayoría de los usuarios en entornos urbanos o interurbanos en los que la vía transcurra paralela a carreteras con intensidades medias diarias muy altas.

3. Vías mixtas compartidas con tráfico motorizado (Vías ciclables): La segregación de las bicicletas en vías especializadas para su circulación no es el único modo de facilitar el paso de los ciclistas en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad. Es posible, también, integrar la bicicleta en el tráfico general siempre que



se den combinaciones adecuadas de velocidad e intensidad de los vehículos motorizados. Este es el caso de las vías incluidas en las denominadas "áreas 30" o en las llamadas "calles, vías o áreas de coexistencia de tráficos".

Las "Calle 30" deben su nombre a la limitación de 30 km/h que tienen como norma general de funcionamiento, mientras que las "calles de coexistencia" son aquellas diseñadas para acompañar la velocidad de los vehículos motorizados a los usuarios más vulnerables, como son los peatones y los ciclistas.

2.5.2.- OFERTA PARA LA BICICLETA

Picanya dispone de más de 17 kilómetros interconectados de carril-bici y un buen número de aparcamientos para bicis, algunos, incluso, en el interior de los edificios públicos. Las inversiones en plataformas ciclista en el municipio han sido continuas a lo largo de los últimos 30 años, con una apuesta firme y un compromiso del Ayuntamiento para potenciar este tipo de medio de transporte no contaminante como alternativa al excesivo y abusivo uso del coche.

La red de carril bici, además de girar todo el casco urbano, permite un acceso directo a los pueblos vecinos de Torrent y Paiporta y también el enlace con el barrio de San Isidro en Valencia.

En el año 2019 el Ayuntamiento de Picanya publicó "La Guía del carril bici en Picanya". Puede encontrar más información en el apartado "Publicaciones / libros y otros" de la web municipal. Por tanto, en general se valora positivamente la red ciclista del municipio y las labores que desde el ayuntamiento y colegios se están realizando para la promoción del uso de la bicicleta.

No obstante, como problemática se observan:

A) **itinerarios ciclistas incompletos.** Algunos tramos del carril bici acaban sin dar continuidad al recorrido, finalizando de forma brusca.

B) En otros lugares, por **falta de visibilidad pueden darse situaciones de peligro**, ya que el carril atraviesa la calzada entre los vehículos aparcados, por lo que el giro del vehículo por la calzada puede cruzarse con la dirección de los ciclistas sin tiempo de reacción.

C) También se ha observado que **el pavimento de carriles bici no es homogéneo** a lo largo de su recorrido, con tramos en rojo en algunas zonas de la ciudad y otros en color verde. El estado de conservación será un tema a estudiar a lo largo de toda la red.

A diferencia de otros municipios colindantes, **Picanya ha realizado una apuesta importante por garantizar la seguridad de los desplazamientos en bicicleta**, generando importantes anillos exteriores y de conexión con otros municipios. Esta extensa red de 17 km se ha desarrollado en diferentes etapas, por ello, las

soluciones se han adaptado a cada momento y los acabados cuentan con tratamientos variados según el momento de su construcción o de la ejecución de trabajos de mejora.

Se analiza cada una de las características de los carriles bici en los siguientes apartados de modo que se defina el estado en el que se encuentra cada uno de los diferentes tramos existentes en el municipio

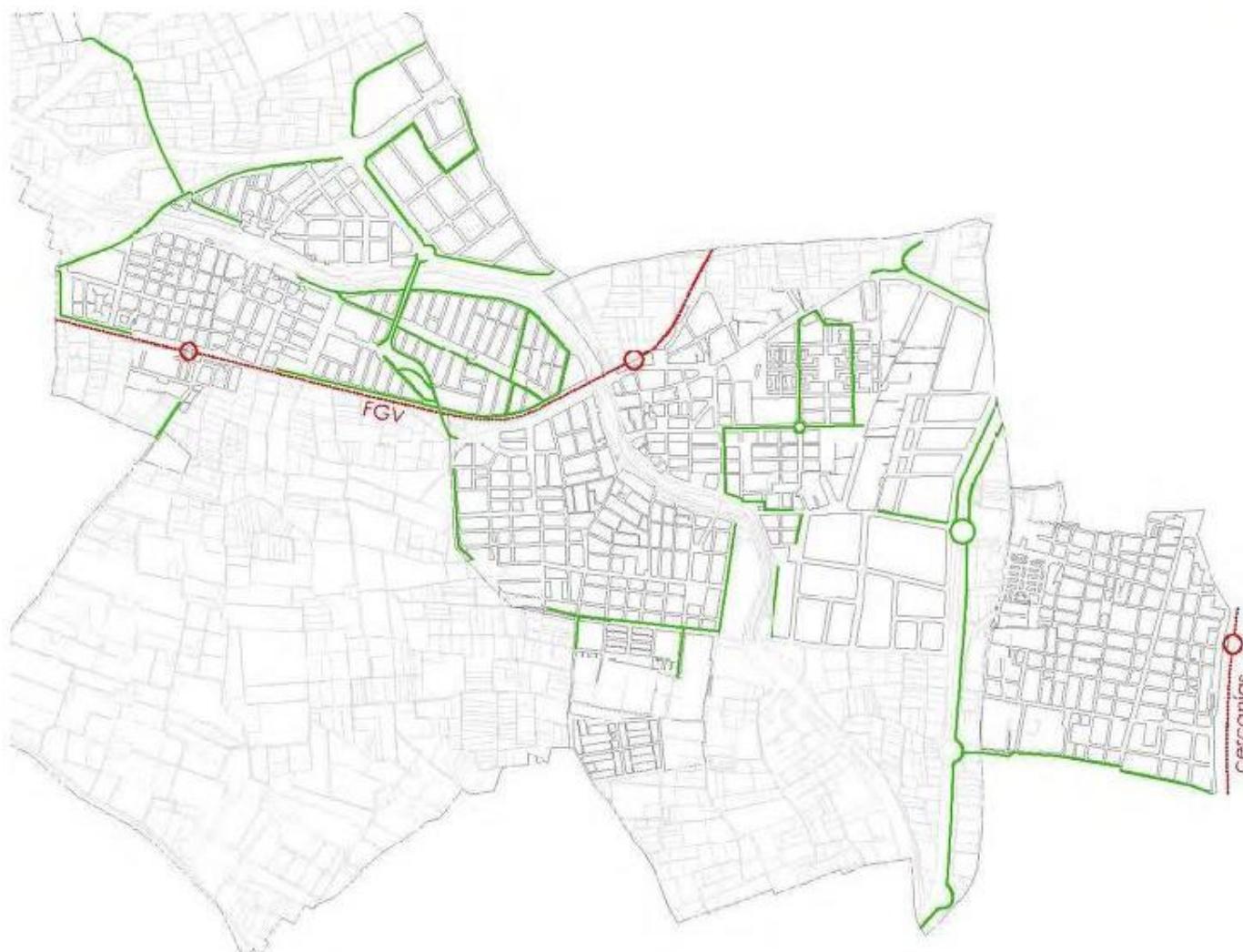


Figura 29. Carril bici (verde), metro FGV (rojo) y cercanías RENFE (rojo) en Picanya y entorno. Fuente: EDUSI

2.5.2.1.- Inventario red ciclista

En la imagen anterior se muestra los principales carriles bici del municipio junto con los de Paiporta y Benetússer. Desde la elaboración de la EDUSI a la elaboración del presente PMUS se han aumentado la red de carriles bici, tanto en zona urbana como en zona agrícola. Es decir, en el último año se ha aumentado los carriles bici y caminos ciclables con actuaciones propias y cofinanciadas.



Recientemente, a través de subvenciones del IVACE y Ajuntament de Picanya, se ha realizado una red de carriles bici en el polígono industrial de Alquería Raga, y en el camino rural junto al AVE y camino de acceso a Xirivella se han ejecutado una vía ciclable y un carril bici segregado respectivamente.

ANILLO EXTERIOR

TRAVESSERA DE LA DIPUTACIÓ – ROTONDA ANDREU ALFARO			<p>Límite noroeste del casco urbano, acceso a Polideportivo y conecta con el carril bici a Torrent y Alcàsser</p>
AVD FAITANAR - AVD ALQUERIA MORET			<p>Límite noreste, borde entre zona urbana y polígono industrial, conecta con el carril bici de Valencia (CV-36) y con el futuro Anillo Verde Metropolitano de Valencia (acceso a Pinedo)</p>
AVD 9 OCTUBRE – AVD JAUME I EL CONQUERIDOR			<p>Límite sur, borde urbano colindante con la línea de FGV, conecta con el carril bici de acceso a Paiporta y con el de acceso al Cementerio (Camí de la Pedrera) y con la ronda sureste de Picanya (Acceso a Torrent)</p>

C ORIOLA – RONDA PICANYA SUD



Límite sur, acceso a caminos rurales de acceso a los Horts de Picanya y a la ronda sureste de acceso al c bici a Torrent-Alcàsser.

EJES INTERIORES

AVD. SANCHIS GUARNER



Colindante a la margen derecha del Barranco del Poyo, se trata de un importante eje vertebrador interior de este a oeste.

GERMANIES - AVD MEDITERRANI



Conecta el carril bici de Avd. 9 d'Octubre con Sanchis Guarner, siendo un eje transversal importante (norte a sur).

AVD DE LA PRIMAVERA – C/ MUNTANYA DEL GARBÍ



Paralelo a Sanchis Guarner, es un paseo ciclopeatonal arbolado por la Avd Primavera y por la parte inferior del IE Enric Valor



EJE C/ ALQUERIA SERRADOR – POLIDEPORTIVO MUNICIPAL		
C/ LA CREU – AVD. DE CASTELLÓ – C/ SEQUIA DE MONTCADA		

En Vistabella, desde la Escoleta Municipal 'Ninos', parte un carril bici que conecta con el de Travessera de la Diputación, y da acceso al Polideportivo Municipal.

Recientemente, se ha realizado una red de carriles bici en el Polígono Alquería Raga, conectado al anillo exterior de la Avd. Faitanar y a la pasarela del Paseo de l'Amistat

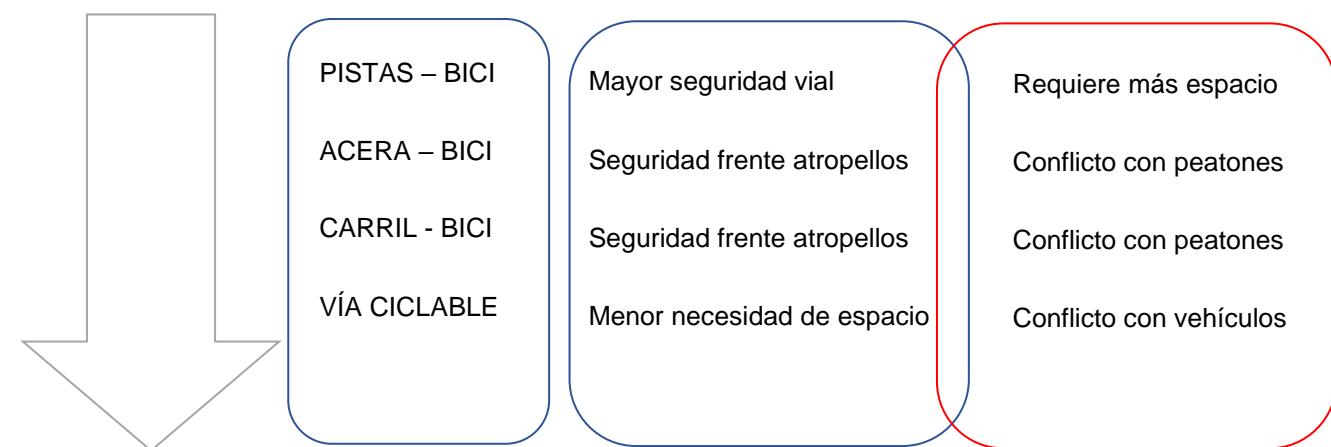
CONEXIÓN CON OTROS MUNICIPIOS

POBLACIÓN	TIPO DE VÍA	INTENSIDAD TRÁFICO	USO CICLISTA	TRANSPORTE PÚBLICO
VALENCIA	Camino+carril bici	MUY ALTA (CV-36)	MUY ALTA	SI
ALAQUAS	Camino+carril bici discontinuo	BAJA (Camino)	MEDIA	NO
TORRENT	Carretera+carril bici	ALTA (CV-4067)	MEDIA	SI
PAIORTA	Carretera+carril bici	ALTA	BAJA	SI
XIRIVELLA	Camino + carril bici	MEDIA (Camino)	MEDIA	NO

En este sentido, en el apartado anterior se ha adjuntado información con imágenes de los accesos peatonales y ciclistas a los municipios colindantes.

2.5.2.2.- Tipología de la red ciclista

A la hora de valorar la idoneidad de los tramos ciclistas se van a tener como referencia las recomendaciones del “Manual para el diseño de vías ciclistas de Cataluña, 2008” donde establecen las anchuras mínimas que debe de tener cada tipología de red ciclista.



Pista-bici: Se trata de la solución óptima desde el punto de vista de la seguridad, pero la que más espacio ocupa desde el punto de vista del territorio. Lo ideal sería un espacio propio para los peatones superior a los 2,00 m y el carril bici bajo acera con un ancho útil de 2,50 m bidireccional. El ancho útil se entiende como uso exclusivo de ciclistas, es decir, sin tener en cuenta la ocupación por aparcamiento, apertura de puertas de vehículos (aparcamiento en cordón), vuelo de parte delantera o trasera de vehículos (aparcamiento en batería), etc. Además, en este tipo de carriles bici es esencial la protección frente a vehículos (aparcados o en circulación): Carril bici segregado y protegido. Los elementos de protección suelen ser:

- Mediana intermedia. Se ejecutará con un ancho superior a 60 cm en batería o respecto carriles de circulación, y de 80 cm de ancho junto aparcamiento en cordón.
- Cebreado. Se ejecutará con un ancho superior a 80 cm en cualquier caso, el ancho total es el conjunto total de líneas blancas longitudinales y el propio cebreado.
- Separadores de caucho: La línea blanca junto con la pieza de separación deben de aportar 80 cm de protección al carril bici en todos los casos.

Acera-bici: Se podría considerar como una solución adecuada siempre y cuando la acera tenga ancho suficiente para abarcar ambos usos: peatonal y ciclista. El mayor problema que suele tener esta tipología es el conflicto entre peatones y ciclistas (o patinadores, o usuarios de patinetes, etc.). Para evitarlo, se deberán de diferenciar mediante pavimentos distintos o colores o rayas longitudinales los espacios para peatones y ciclistas, y el ancho mínimo de la acera será de 3,70 m (1,50 m+2,20 m), y el recomendable de 4,50 m (2,00



m+2,50 m); en ambos casos anchos útiles, es decir, sin obstáculos debido a mobiliario urbano, arbolado, salientes, bolardos y pilonas, etc.

Vía ciclable: Se trata de una solución de espacio compartido entre ciclistas y vehículos rodados. Uno de los elementos a considerar es el adelantamiento de las bicicletas por parte de los vehículos motorizados. Si la sección es muy ajustada el adelantamiento se hace imposible y, por tanto, las velocidades de circulación motorizada se han de acompañar al pedaleo. Por el contrario, las secciones amplias facilitan el adelantamiento, pero pueden conducir a velocidades excesivas contrarias a la seguridad y comodidad de los ciclistas. Son, sin embargo, las secciones intermedias, ni muy ajustadas ni muy amplias, las que pueden generar una mayor confusión y consiguiente riesgo de uso, incitando los adelantamientos de ciclistas en condiciones inapropiadas.

Cuando la vía es de un único sentido de circulación, es posible establecer una calzada muy ajustada de entre 2,25 y 2,60 m, que impide el adelantamiento de los ciclistas. Por encima de esas cifras hay peligro de adelantamientos arriesgados de automóviles a bicicletas. La sección mínima sólo debe aplicarse donde existan vías alternativas para los vehículos pesados.

Cuando la vía es de doble sentido de circulación, para velocidades máximas de 30 km/h la anchura de calzada puede ser de 4,30 m, siempre que el tramo sea corto y no exista un importante tráfico de vehículos pesados en ambas direcciones, en cuyo caso, la anchura de la calzada debe incrementarse hasta 6 m. Se recomienda que esta sección se acompañe de medidas complementarias de moderación de la velocidad de los vehículos.

Carril-bici: El carril-bici forma parte de la calzada de las calles, pero a contrario del viario mixto tiene una sección específica para su uso. Se divide el carril-bici en tres tipos: el “sugerido” es una línea discontinua pintada en la calzada y puede ser invadido por otros vehículos, el “formalizado” es una línea continua pintada en la calzada y está prohibido invadir el espacio ciclista, y el “protegido” que utiliza protección física para separar los modos mediante bolardos o con la rodadura de los ciclistas elevada. Este último tipo es el más parecido a una acera-bici o a una pista-bici.

Antes de elegir esta alternativa se debe considerar bien las características de sección e intensidad de tráfico de la calle. Al implantar un carril-bici entre la calzada y una línea de aparcamiento hay que dejar un resguardo de mínimo 0,50 m para las puertas de los coches.

Senda peatonal y ciclista: Son vías ciclistas que transcurren por espacios no urbanizados o parques. Forman una categoría de infraestructura para bicicletas netamente diferenciada de las anteriores por cuanto no tienen como referencia un viario general con secciones dedicadas al tráfico motorizado y al peatonal. En este caso se trata de una amplia gama de caminos peatonales aprovechados por ciclistas en los que la separación entre ambos puede ser estricta, nula o basada en la señalización horizontal y vertical.

Las anchuras mínimas recomendables para los casos de segregación de los ciclistas son similares a las de las aceras-bici, aunque siempre hay que relacionar dicha dimensión con el espacio peatonal para evitar los conflictos entre ciclistas y viandantes derivados de un agravio comparativo entre ambos tipos de usuario. En este sentido se recomienda una anchura de mínimo 3 m, preferentemente 4 m para los dos usuarios.

Pasarelas: En cuanto a las anchuras de las pasarelas deben ajustarse a las medidas de las sendas peatonal y ciclista, 4,00 m útiles, además de resguardo a barandillas y obstáculos para la maniobra.

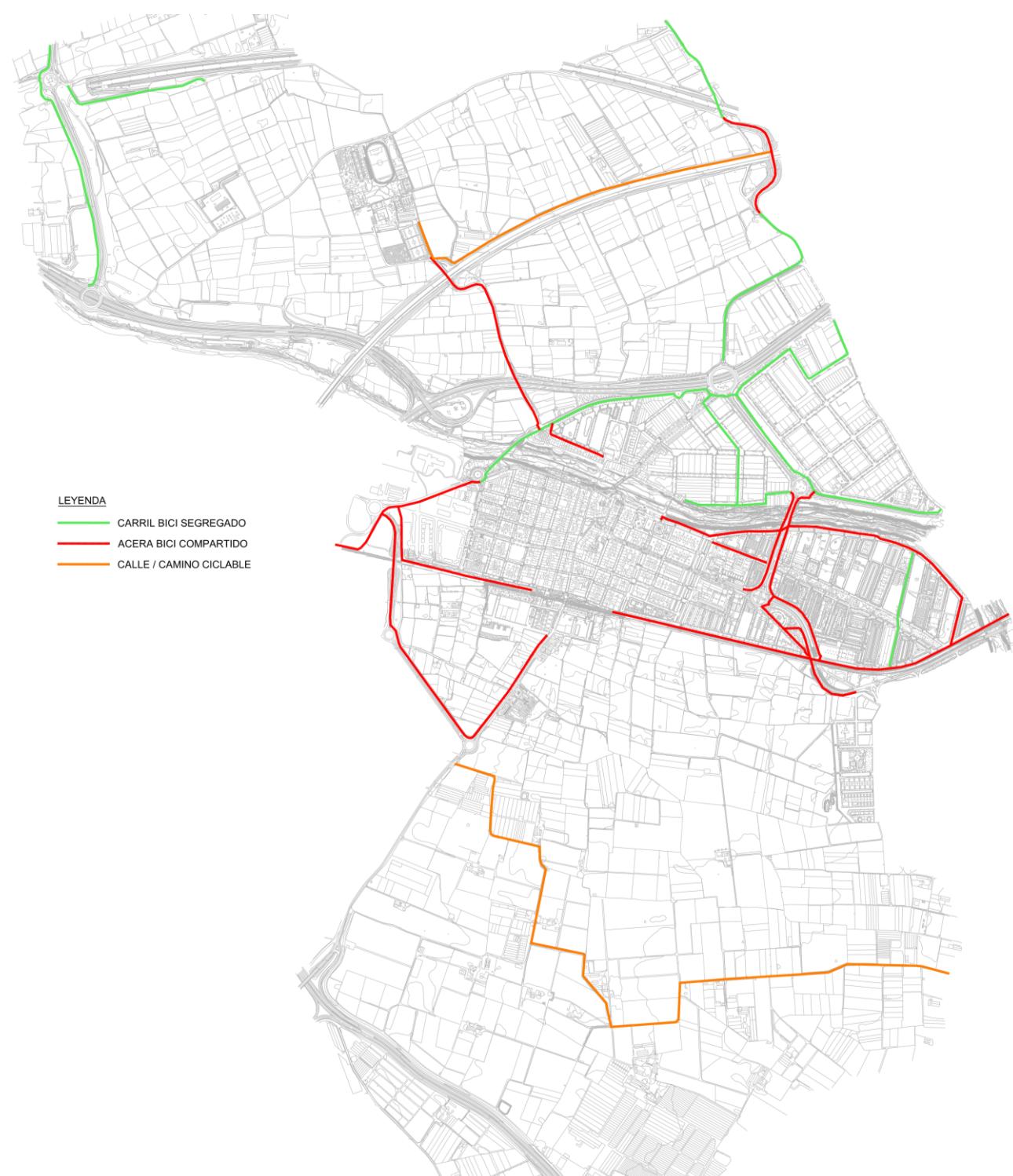


Figura 30. Red ciclista actual, VERDE: Pista-bici, GRANATE: Acera-bici, NARANJA: Camino compartido. Fuente: Ajuntament de Picanya

Salvo para los ciclistas de tipo deportivo, no son recomendables los trazados que superen un 5% de pendiente ascendente, ya que son poco cómodos y atractivos para la gran mayoría de los usuarios. Para

mantener confortablemente velocidades de 15 km/h, con bicicletas y pavimento en buen estado, los itinerarios para ciclistas no deben incluir tramos de más de 4 km con rampas superiores al 2%, o tramos de más de 2 km con rampas superiores al 4%, aunque en algunos casos puedan admitirse rampas de hasta el 7% para distancias cortas o situaciones especiales, como pasarelas.

TIPOLOGÍA	ANCHURA MÍMINA (M)	ANCHURA RECOMENDABLE (M)
Carril Bici	2,00	2,50
Carril Bici protegido	2,00	2,50
Acera bici	1,50 + 2,20	2,00 + 2,50
Pista bici	2,20	2,50
Vía ciclable	Ancho calzada	Ancho calzada

Tabla 14: Anchos propuestos para las diferentes tipologías de carriles bici

2.5.2.3.- Red de sistema de alquiler o compartido

Para la promoción del uso de la bicicleta como elemento de transporte en la movilidad laboral, el Ajuntament de Picanya adquirió una serie de bicicletas a disposición de los servicios técnicos municipales, para los desplazamientos por el municipio; además presta varias de ellas a empresas locales para la promoción de este modo de transporte en el ámbito laboral de las empresas ubicadas en el término municipal.

Actualmente, Picanya no dispone de servicio de alquiler o compartido, como hemos comentado, existe un número de bicicletas a disposición de los empleados públicos para los desplazamientos en el municipio, pero no hay una plataforma para desplazamientos intermunicipales para uso público.

En este sentido hay que indicar que hay municipios de Horta Sud y Horta Nord: Paterna, Mislata, Quart de Poblet, Xirivella, Alaquàs, Aldaia, Torrent y Catarroja y Alboraia, con un sistema de alquiler de bicicletas compatible,



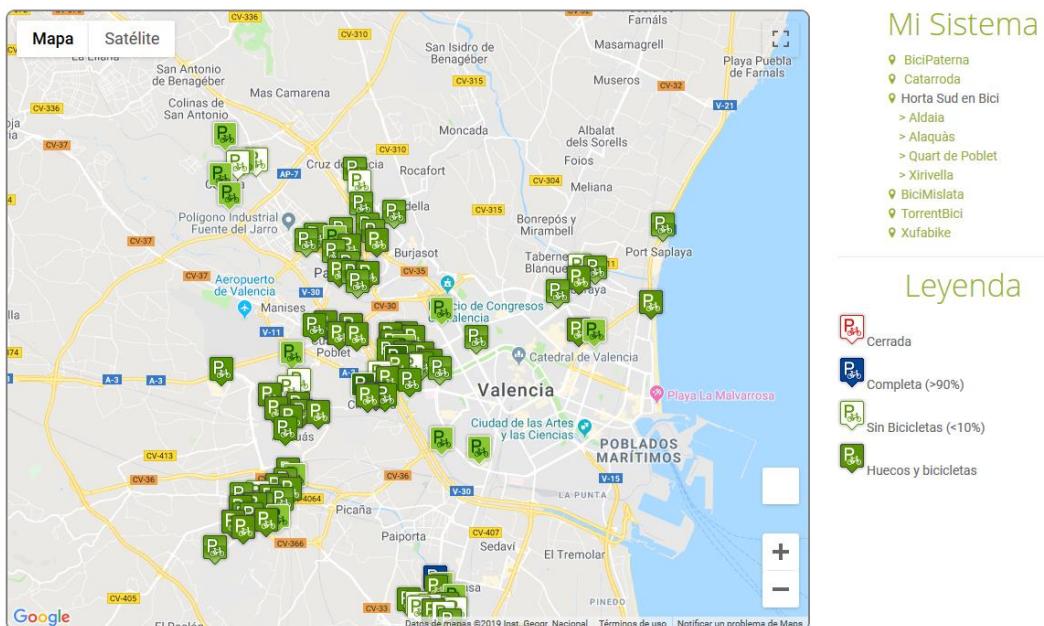


Figura 31. Sistema de bicicletas compartida en municipios de Horta Sud.

2.5.2.4.- Principales problemáticas

En general Picanya dispone de una gran red ciclopeatonal, con más de 17 Km de carriles bici, en su mayoría con importantes parámetros de seguridad y comodidad para los usuarios, además dispone de excelentes conexiones con los municipios limítrofes y con carriles bici estructurales en la comarca de Horta Sud y su conexión con la ciudad de Valencia.

Aun así, cabe mejorar aspectos puntuales de la red ciclopeatonal, como son:



Dar continuidad Carril Bici Avd. Jaume I



Mejorar seguridad en paso Travesera Diputación (Polideportivo)



Discontinuidad en barreras naturales y artificiales



Mejorar la conexión con otros municipios



Habilitar un carril bici en Camí de la Pedrera



Proporcionar ejes norte-sur/est-oeste en casco urbano

2.5.2.4.1.- ANILLO VERDE METROPOLITANO. Tramo sur (subtramos 1, 2 y 3)

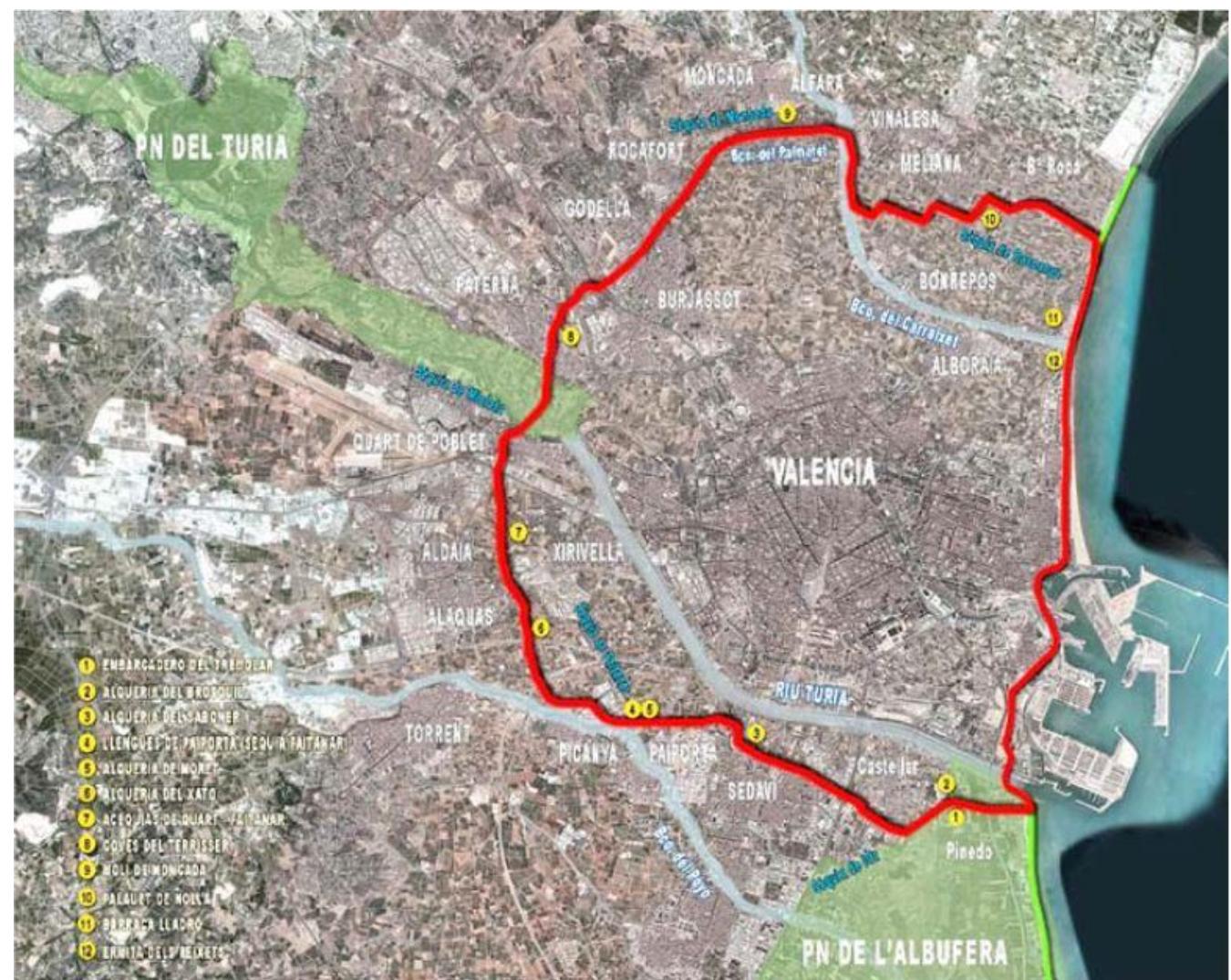
La actuación tiene por objetivo la construcción del tramo sur del gran cinturón metropolitano para modos sostenibles denominado Anillo ciclopeatonal Verde Metropolitano de Valencia, de unos 55 km de longitud y que comunicará la huerta de Valencia con el mar conectando toda el área metropolitana mediante caminos históricos y naturales, además de recorrer los parques naturales del Turia y de la Albufera y otras infraestructuras verdes y bienes culturales.

El tramo que pasa por Picanya, transcurre por diferentes municipios de l'Horta Sud, desde Pinedo hasta Aldaia, interconectando los espacios naturales y bienes culturales de este ámbito de una forma sostenible y con interés lúdico. El tramo se inicia en Pinedo y recorre l'Horta Sud hasta finalizar en Aldaia, desde donde

arrancará el tramo oeste del Anillo Metropolitano. El itinerario recorre el Camí del Tremolar hasta el embarcadero del Canal del Tremolar, que será restaurado ambientalmente, y cruzará la autovía V-31 mediante una nueva pasarela de uso exclusivo para peatones y ciclistas. El Anillo Verde continuará hacia el oeste por la Huerta de Favara, superando la Avenida del Sur y las vías de metro mediante pasos a distinto nivel.

La puesta en servicio del tramo, cuya longitud prevista es de 15 km de longitud, permitirá disponer de una plataforma segura de comunicación y disfrute para peatones y ciclistas, entre las poblaciones de l'Horta Sud, y la playa y el Parque Natural de La Albufera.

La inversión propuesta para los tres subtramos en que se divide la actuación es de 7.823.919,38 €, que está previsto ejecutar en 2019-2020



- 1. LLENGUEDO DEL TURIA
- 2. ALQUERIA DEL TROSQUÍ
- 3. ALQUERIA DELS AGUERES
- 4. LLENGUEDO DEL TURIA (SEGUNDA PARTE)
- 5. ALQUERIA DE MOLLET
- 6. ALQUERIA DEL XATO
- 7. ALQUERIA DE QUART (VALTAMAR)
- 8. COVES DEL TERRISSE
- 9. CULLERA
- 10. PALAUET DE NOVA
- 11. PELLERA I LLACÓ
- 12. LLENGUEDO DEL TURIA



Figura 32. Plano Anillo verde, actualmente los proyectos han sido redactados y se encuentra en fase de licitación.

El Anillo Verde nace, entre otros objetivos, para conocer/valorar/proTEGER L'Horta y por lo tanto nada más lógico que atravesie y valorice un espacio con tanta singularidad. como una gran circunvalación de movilidad sostenible, que mejorará aspectos actuales de Picanya.

Con esta vía ciclo peatonal, la Conselleria quiere "fomentar el uso de la bicicleta con la finalidad de reducir la utilización de los vehículos privados y contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero".



2.6.- MOVILIDAD TRANSPORTE PÚBLICO

2.6.1.- CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA

La caracterización de la oferta de transporte público resulta necesaria para las posteriores fases de diagnóstico y de definición de propuestas de actuación dentro del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. El transporte público supone un gran eje de la movilidad urbana, por optimizar los recursos y ser accesible para la mayor parte de la población.

En el municipio se encuentra como la principal oferta de transporte público la estación de metro que permite la conexión con Valencia y su área metropolitana.

2.6.1.1.- LINEAS DE METRO

Son en total de 3 Líneas de metro, 1,2 y 7 las que conectan Picanya con la capital. Muy cercana al municipio de Picanya, en el vecino pueblo de Paiporta, la estación de metro se localiza muy cercana a la población de Picanya por lo que permite acercar la oferta de metro a la población minimizando la distancia hasta la estación desde cualquier punto de la zona urbana.

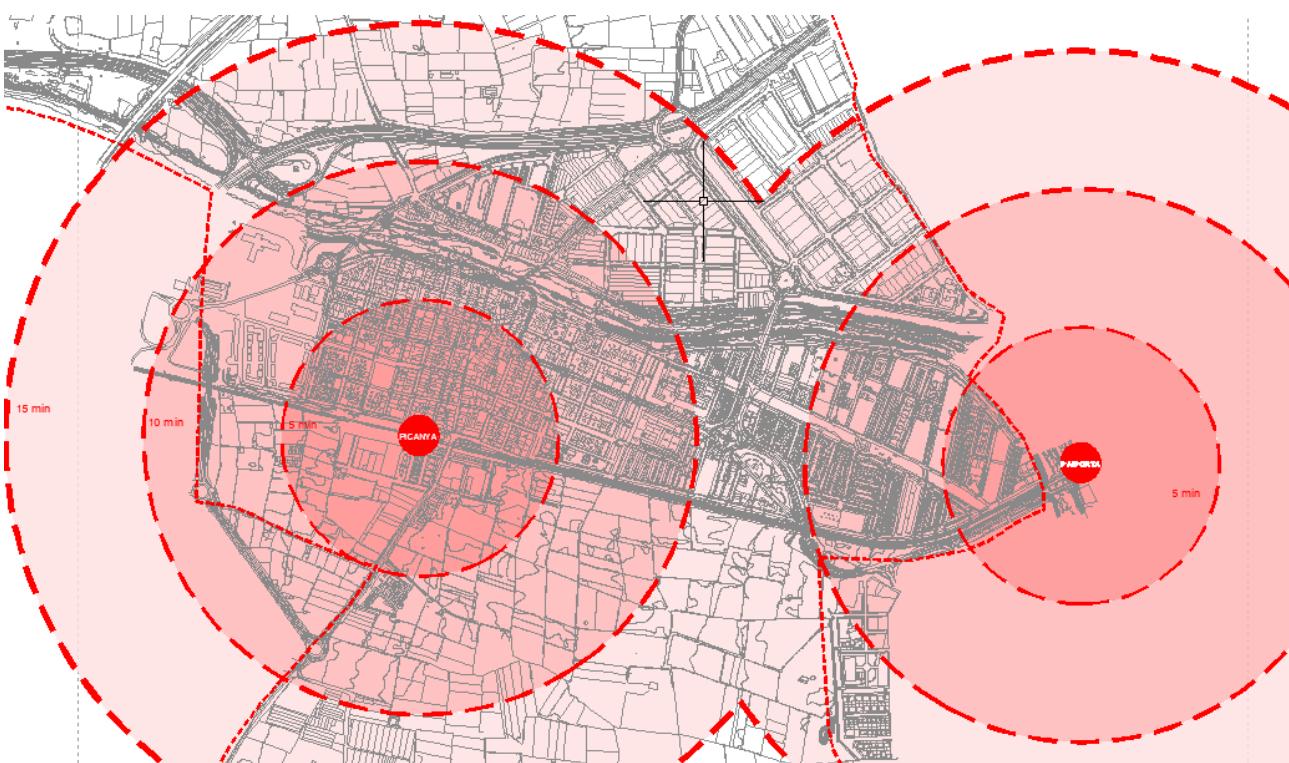


Figura 33: Estaciones Metro influencia Picanya. Fuente: Elaboración propia.



Figura 34: Plano de las líneas Metro Valencia. Fuente: Metro Valencia.

Las líneas de metro Valencia se organizan por zonas en la diferenciación de tarifas que deberán abonar los usuarios. También varían para algunas líneas o zonas la frecuencia de paso de los trenes.



En el caso de Picanya, ambas paradas cercanas a la población cuentan con la misma frecuencia de trenes que se complementa con las diferentes líneas con sus destinos finales.

Sin considerar las frecuencias de cada una de las destinos finales se puede hablar de una frecuencia de paso de trenes con sentido a la Ciudad de Valencia zona A del metro de entre 5-10 minutos. En el sentido opuesto a Villanueva de Castellón o Torrent Avinguda la frecuencia se mantiene entre 2-10 minutos. Sin embargo, pasado Torrent en dirección Villanueva de Castellón la frecuencia se reduce hasta los 46 minutos.

Los horarios consultados para las frecuencias han sido para un día laborable en invierno. Los sábados, domingo, festivos y en horario de verano (julio y agosto) se reducen el número de trenes, disminuyendo la frecuencia.

En cuanto a las tarifas se estructuran actualmente en función del número de zonas que abarque en el viaje. A través de una tarjeta monedero se carga el importe correspondiente a cada viaje que se realiza.

Tarifas consumo mensual tarjeta monedero TuiN		
ZONA	VIAJE SENCILLO	LIMITE MENSUAL
1 zona	0,72 €	41,00 €
2 zonas	1,04 €	53,00 €
3 y 4 zonas (excepto Aeropuerto):	1,40 €	63,00 €
Aeropuerto	2,00 €	72,00 €

Tabla 15. Precios transporte en metro.

Además de las tarifas para viajes sueltos también se pueden alcanzar límites de gasto mensual que equivalen a los bonos mensuales. Con la misma distribución de zonas se establecen un precio máximo a pagar por cada zona. Para Picanya y la parada de Paiporta que pertenecen a dos zonas el importe de un viaje a Valencia cuesta 1,04 € con un máximo mensual de 53,00 €.

2.6.1.2.- AUTOBÚS

No se encuentran en el municipio de Picanya líneas de autobús. La línea más cercana de la compañía Fernanbús se encontraría en el vecino municipio de Torrent.

2.6.1.3.- TAXI

El municipio de Picanya no dispone de un sistema de taxi propio gestionado por los servicios municipales. No obstante, el sistema de taxi del área metropolitana de Valencia presta servicio también en el ámbito del municipio de Picanya, al quedar éste incluido dentro de la denominada Área de Prestación Conjunta.

La creación del Área de Prestación Conjunta del Taxi de Valencia en 1986 permitió que los taxis de todos los municipios que integran esta área trabajen en igualdad de condiciones. Con la creación del Área desaparecieron todos los suplementos y retornos que se tenían establecidos, unificándolos en lo que se denomina tarifa múltiple, esto es, tanto en el taxímetro como en el módulo debe aparecer la misma tarifa que se va aplicando, según la zona que ese momento se vaya prestando el servicio. Los municipios incluidos en la denominada Área de Prestación Conjunta son los que se detallan seguidamente:

TARIFES OFICIALES-TARIFAS OFICIALES- OFFICIAL FARES	
Área de Prestación Conjunta de Valencia	
En días laborables / horario diurno En días laborables y horario nocturno On a business day and daytime	Días festivos, sábados, festivos y horario nocturno Sábados, festivos y horario nocturno Saturdays, holidays and at night
Tarifas urbanas - Tarifas urbanas - Urban fares	Festivos y horario nocturno Festivos y horario nocturno Holidays and at night
1	2
Origen a l'aeroport - Origen en el aeropuerto - From the airport	Origen a l'aeroport - Origen en el aeropuerto - From the airport
SUPLEMENT JA INCLUS - SUPLEMENTO YA INCLUIDO - BURCHARGE ALREADY INCLUDED	SUPLEMENT JA INCLUS - SUPLEMENTO YA INCLUIDO - BURCHARGE ALREADY INCLUDED
5	6
1,45 € Baixada de bandera Baixada de bandera Minimum fare	2,00 € Baixada de bandera Baixada de bandera Minimum fare
1,08 € / km	1,18 € / km
19,15 € / h	22,45 € / h
Máxims d'arribada Máximos de llegada – Latest arrival time Per a serveis sol·licitats a través d'emissors o app Para servicios solicitados a través de emisores o app For services requested by radio station or app	Pausa – Pausa - Pause 0 € / km 0 € / h
4,00 €	0
Suplements - Suplementos - Surcharges	Mínim de percepció - Mínimo de percepción - Minimum charge
 Amb origen a la parada de taxi de molls de creuers, Transmediterránea o Fira de Mostres. Con origen en la parada de taxi de muelles de cruceros, Transmediterránea o Feria de Muestras. From the Transmediterránea taxi stand, cruise ship docks or Feria Valencia.	Horari diürn Horario diurno Daytime
2,95 €	Horari nocturno At night
 Amb origen a l'aeroport. Con origen en el aeropuerto. From airport.	Amb origen a l'aeroport. Con origen en el aeropuerto. From airport.
5,40 €	21:00 - 07:00
Inclòs en tarifes 5, 6, 7 i 8-Included in tariffs 5, 6, 7 and 8	12,00 €
4,00 €	6,00 €
Els mínims de percepció apareixeran al final del servei si l'import no supera aquest mínim. Los mínimos de percepción aparecerán al final del servicio si el import no supera dicho límite. Minimum charges of perception appear at the end of the service if the amount does not exceed the minimum indicated.	SUPLEMENT JA INCLUS - SUPLEMENTO YA INCLUIDO - BURCHARGE INCLUDED
Més informació sobre les tarifes: Más información sobre las tarifas: More information about fares: Ordre 10/2018, de 27 de juliol de la Conselleria d'Habitatge, Obras Públiques i Vertebració del Territori.	
ÚS OBLIGATORI DEL TAXÍMETRE, PAGUEU EL QUE MARCA I DEMANEU EL REBUT USO OBLIGATORIO DEL TAXÍMETRO, PAGUE LO QUE MARCA Y SOLICITE RECIBO USE OF TAXIMETER IS MANDATORY, PLEASE PAY THE AMOUNT SHOWN AND ASK FOR THE RECEIPT	

Figura 35: Tarifas Taxi, Área de Prestación Conjunta de Valencia.

Se dispone de un punto de ubicación como punto de referencia como estacionamiento del servicio de Taxi. Dicha ubicación resulta reducida además de no encontrarse señalizada. Aunque se trata de un servicio denominado de puerta a puerta, resulta de gran interés la ubicación de una parada visible debidamente señalizada a disposición de los usuarios.

Con el auge en el uso de los móviles y las Apps se ha mejorado los tiempos y la simplicidad para solicitar un servicio tipo Taxi previo conocimiento de las características del servicio, punto de recogida, precio y

duración. Aunque en el caso de Picanya el servicio de taxi queda relegado a un segundo plano por la buena cobertura del metro no debe descuidarse la disponibilidad de este servicio que permite completar recorridos puerta a puerta.



Figura 36: Parada de Taxi en Calle Senyera.

2.6.2.- DEMANDA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

De los resultados de las encuestas se deducen las diferentes opiniones de los encuestados con respecto a los servicios prestados por el metro o la inexistencia de red de autobús metropolitano.

En lo referente a la red de transporte público mediante autobús se refleja la inexistencia de dichas rutas. Se pone de manifiesto la necesidad de una línea de autobús de conexión dirección Este-Oeste que de conexión entre Picanya y las poblaciones de Quart de Poblet, Paiporta, Benetúser o Sedaví.

Se califica como muy bueno el servicio de Metro Valencia, probablemente por comodidad, frecuencia y ubicación de las paradas de Picanya y Paiporta respecto al núcleo de población de Picanya. Este servicio, aunque calificado como caro en algunas de las respuestas, cubre un eje de comunicación entre Torrent – Picanya – Valencia además de la línea 1 hasta Villanueva de Castellón y conexión con todas las líneas de transporte de la ciudad. El anuario estadístico de la Ciudad de Valencia (Año 2016) proporciona datos del número de personas usuarias según la estación de origen con un total de 462.453 usuarios para la estación de Picanya y 1.100.267 usuarios para la vecina población de Paiporta a la que parte de la población de Picanya acude por su proximidad a la población.

Del resultado de las encuestas y la alta demanda del servicio se respaldan las opiniones de la población respecto a un buen servicio de transporte público, en lo que se refiere al metro.

Tabla 16: Fuente: Anuario estadístico de la Ciudad de Valencia (Año 2016) - <http://www.valencia.es/>

METROVALENCIA. PERSONAS USUARIAS SEGÚN ESTACIÓN DE ORIGEN. 2016		
Líneas de Metro	Estación	Usuarios
L1, L2, L7	Picanya	462.453
L1, L2, L7	Paiporta	1.100.267
Todas Líneas	Todas Estaciones	62.631.756

Resulta relevante comentar que la demanda del transporte Público en Picanya puede verse afectada por una falta de infraestructuras adaptadas que generan un punto de peligrosidad al utilizar en transporte público. El andén de la estación de metro con sentido Valencia carece de accesibilidad para personas con diversidad funcional por lo que deberá considerarse como un punto de mejora, tal y como se refleja también de las encuestas realizadas.



2.7.- MOVILIDAD VEHÍCULO PRIVADO

La oferta viaria disponible se corresponde con la red viaria existente. A la población de Picanya atraviesa los principales viarios situados al oeste y sur del área metropolitana de Valencia, excelentemente comunicada con accesos directos a la CV-33 y CV-36, autovías que a su vez dan acceso directo a la V-30, A-7 y A-3. Tanto desde la CV-33 a la CV-36, el municipio dispone de varios accesos directos a la población (en total 3 accesos), uno de los cuales enlaza con el Camí de la Pedrera (CV-33, acceso Picanya Sud) y los otros dos a través de la CV-36 al Polígono Industrial Faitanar y L'Alqueria de Moret, y el otro a Avd. Travessera de la Diputació.



Figura 37: Principales vías de movilidad, arterias interiores y carreteras de distribución por zonas.

Las arterias interiores del municipio lo recorren en todas las direcciones principalmente de este a oeste por la forma alargada del municipio en esta dirección. También las principales calles de norte a sur. En el caso de las primeras encontramos las calles Doctor Gómez Ferrer, Avenida Nou d'Octubre, Paseo de la Primavera y Avenida Sanchis Guarner. Las arterias de norte a sur son de menor longitud, pero permiten la conexión trasversal de las zonas del municipio. Entre estas calles se encuentran Avenida l'Horta, calle Colón, calle Senyera y Avenida de la Generalitat Valenciana.

Tabla 17: Infraestructuras de carreteras

INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS		
Carretera	Influencia en la movilidad	Titular/IMD
CV-36 Valencia-Torrent	Conecta la V-30 con el municipio de Torrent teniendo dos enlaces en Picanya. Carretera radial de conexión l'Horta sur con Valencia.	Generalitat Valenciana
CV-33 A-3 – V-31	Conecta la A-3 (altura de Torrent-Calicanto) con la V-31 (Pista de Silla), teniendo dos enlaces en Picanya.	Generalitat Valenciana
CV-407 CV-36 – CV-400	Conecta el municipio de Picanya y la CV-36 con la vía rápida CV-400 (Avinguda Sud).	Generalitat Valenciana
CV-4063 Picanya - Paiporta	Carretera de conexión entre Picanya-Paiporta y CV-407. Conectando la CV-36 con la CV-400.	Diputación de Valencia

Fuente: Aforos Mapa de Trafico. Dirección General de Carreteras.

2.7.1.- AFOROS Y EVOLUCIÓN

Del entorno analizado la mayor intensidad de tráfico se produce en la carretera CV-36 que como se ha comentado da acceso a la V-30 y desde ella a la A7 y la A3. En ella se da actualmente una intensidad media de 73.543 vehículos día con un 3% de tráfico de vehículos pesados, tal y como se puede observar en la tabla 18. La CV-36 es el eje principal de conexión de las poblaciones de l'Horta sur con Valencia entre las carreteras radiales V-31 y la A3. Es por tanto uno de los puntos en los que el tráfico supera la capacidad de la vía en las horas punta. La cercanía de Picanya a la carretera y a Valencia hace que la densidad de tráfico se transmita también a la población y sus vías de comunicación principales, que son la CV-407 y la CV-33.

Tabla 18: IMD's de la red viaria del entorno analizado- Fuente: Visor GVA.

VIA	PK Estación	IMD's (v/d) Pesados (%)									
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	
CV-36 Valencia-Torrent	1+500	69.618	3.8%	69.618	3.8%	72.457	3.7%	72.857	3.6%	73.543	3.0%
CV-33 A-3 – V-31	7+400	45.835	3.0%	47.765	3.1%	48.987	2.9%	49.010	3.7%	52.262	2.9%
CV-407 CV-36 – CV-400	1+800	10.251	3.2%	10.411	3.3%	10.379	3.0%	11.316	3.2%	11.272	3.2%

La evolución del tráfico, en su intensidad media diaria ha evolucionado de la misma forma en las 3 carreteras analizadas de las que se disponen IMD's. Desde el año 2014 se ha incrementado la intensidad media del tráfico proporcionalmente a la intensidad de cada uno de ellos. En cuanto al porcentaje de vehículos pesados de cada vía en su evolución anual se observa un descenso en la CV-36 pasando del 3.8% al 3.0% y en el caso de la CV-33 y la CV-407 se ha mantenido estable entorno al 3.0% y al 3.2% respectivamente.

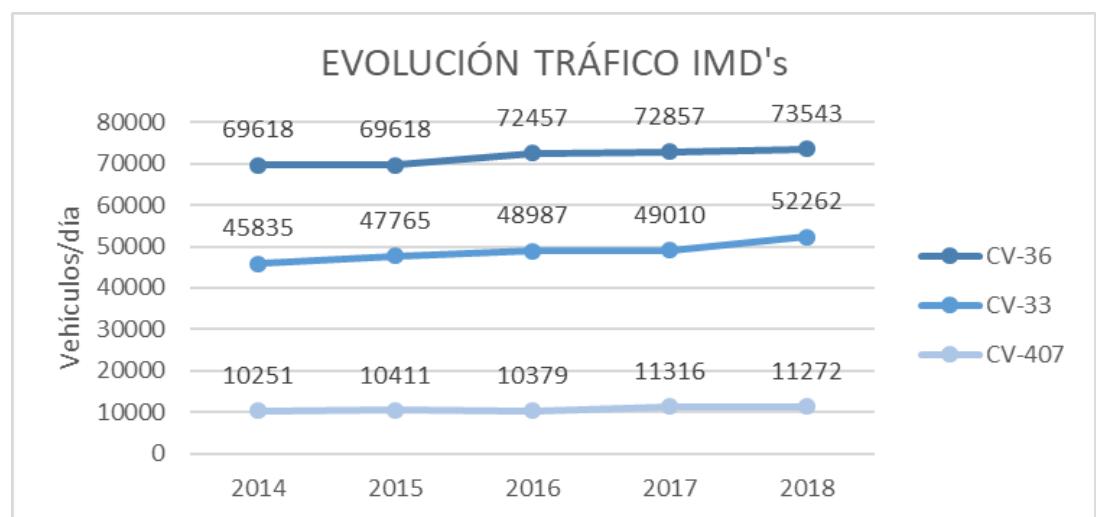


Figura 38: Evolución tráfico de la red viaria del entorno analizado.

2.7.2.- DEMANDA DEL TRANSPORTE PRIVADO

2.7.2.1.- GENERALIDADES

De los resultados de las encuestas se desprende como resultado una gran demanda de infraestructuras de transporte privado. En esto se incluyen los desplazamientos a trabajo, estudio, compras y ocio. Además, dicha demanda se produce hacia la ciudad de Valencia, pero también a las poblaciones cercanas como Manises, Quart de Poblet, Aldaia, Paiporta, etc. Es decir, en los ejes norte sur y este oeste.

Resulta destacable de los datos de IMD de las carreteras cercanas a Picanya que en el caso de la CV-33 a su paso por la salida de Picanya y comparando las estaciones de aforo de vehículos que la aportación de Picanya a esta carretera supone un incremento de 18.091 unidades en la IMD lo que supone más de 50 % de la IMD de la carretera. Se deduce por tanto la gran demanda de tráfico rodado en las carreteras de distribución zona oeste para la movilidad del vehículo privado.

2.7.2.2.- NIVELES DE SERVICIO

RONDAS: La salida de Picanya por la CV-407 derivado en un 70% del propio tráfico de Picanya y un 30% de Paiporta y Benetússer (procedentes de la CV-400). Este colapso se produce por la falta de capacidad de la rotonda del enlace con la CV-36.

TRAFICO INTERIOR: Interiormente, la mayor densidad de tráfico se produce en la Calle Senyera y en Avd. 9 de octubre, y también en la Calle Valencia para salir a al CV-36

Desde 'Google maps' se puede analizar la densidad del tráfico de las carreteras que rodean Picanya. Se observa una hora punta de tráfico a las 8:00 am de la mañana en los viales y carreteras del entorno de la población. A la salida del municipio se observan las carreteras con tráfico lento (en color rojo) en la CV-407, en

la CV-36 y la CV-33 todos ellos producidos por la densidad de tráfico de entrada a Valencia y la conexión con la CV-31 que funciona como circunvalación para Valencia y para las poblaciones que rodean la ciudad.

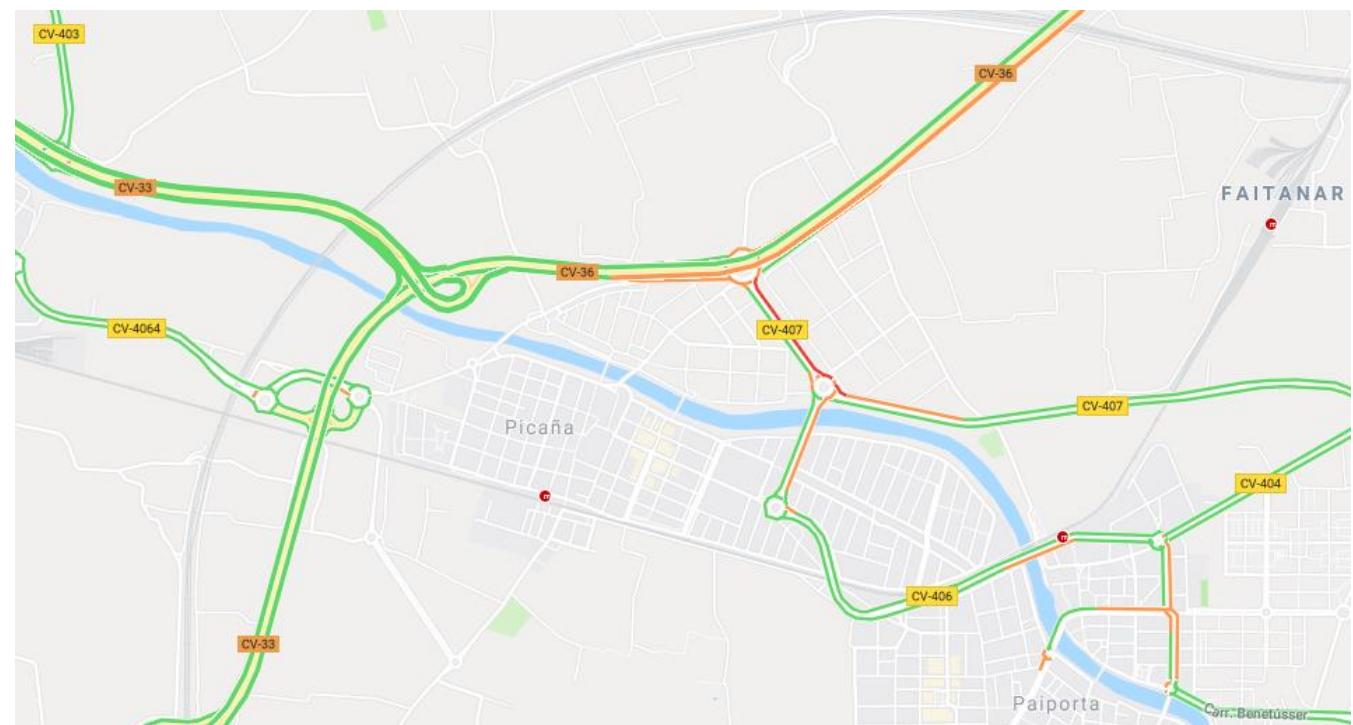


Figura 39: Tráfico típico a las 8:00h de la mañana. Fuente: Google Maps

El tráfico de hora punta se produce los días laborables aproximadamente entre las 7:30 y las 8:30 de la mañana en dirección Valencia. A esta hora el tráfico lento se produce en la CV-36. Por la tarde entre las 18:00h y las 19:00 h se produce tráfico lento de entrada y salida a la población en la CV-407 que es el enlace entre la CV-36 y Picanya.

2.8.- ANÁLISIS DEL APARCAMIENTO

Cuando se habla de movilidad en vehículo privado resulta automático interpretar que su uso, demanda y oferta, depende además de las infraestructuras viarias disponibles, de la oferta de aparcamiento tanto en origen como destino ya que es un factor que resulta relevante en muchas ocasiones para la elección del tipo de transporte. Los tipos de aparcamientos que se encuentran en Picanya y que se cuantifican a continuación son los siguientes:

- Aparcamientos en la Vía Pública
- Aparcamientos fuera de la Vía Pública
 - Aparcamientos de uso privado (garajes privados)



- Aparcamientos de zonas comerciales
- Aparcamientos de uso público en solares

En el municipio de Picanya se encuentran aparcamiento en Vía Pública en la mayor parte de las calles, tanto en batería como en cordón, como se observa en la figura 40 (columna siguiente), se han dibujado en color rosa las plazas de cordón que predominan en el casco más antiguo del municipio y en verde las plazas de aparcamiento en batería, que se encuentran en las avenidas principales. Además, las plazas adaptadas en color azul que se reparte uniformemente por la mayor parte del municipio existiendo algunas zonas en las que con escasa o ninguna plaza adaptada.

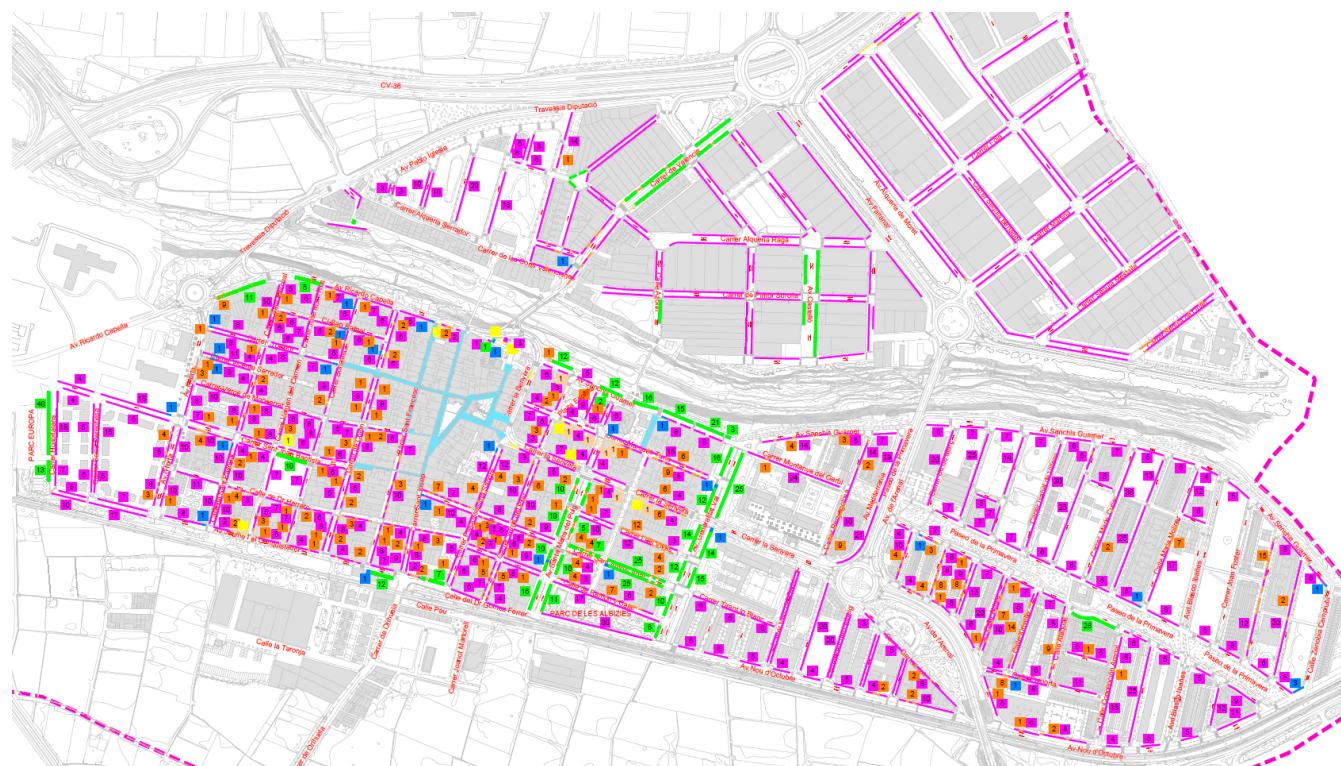


Figura 40: Distribución aparcamiento municipio Picanya. Fuente: Elaboración propia.

En la misma figura 40 se ha representado la calle centrales que son peatonales, de color azul y los vados de accesos a viviendas, así como los cargas y descargas comerciales.

En el municipio no hay aparcamiento de O.R.A.

Tabla 19: Distribución de aparcamiento en casco urbano residencial (Fuente: elaboración propia).

TIPO APARCAMIENTO	Nº PLAZAS	REPARTO EN CASCO URBANO	DISTRIBUCIÓN DE USO HABITUAL
Aparcamiento Pública (cordón/batería)	Vía 1.910 436	Homogéneo en toda la trama urbana zona urbana, excepto peatonalización casco histórico	44%

Aparcamiento Subterráneo municipal	220	Un único aparcamiento en zona Ayuntamiento de 220 plazas (dos sótanos), Calle Sanchís Guarner	4%
Aparcamiento en solares, municipales	65	Un único solar en Calle San Juan Bautista, solar dotacional municipal	2%
Aparcamiento PMR	27	Homogéneo en la zona urbana residencial	<1%
Carga / Descargas	11	Homogéneo en la zona urbana residencial	<1%

Se identifican dos zonas de aparcamiento principales en la población, zonas céntricas y con buen acceso para los vehículos y peatones, próximas al núcleo peatonalizado. Son los casos de la avenida de la Generalitat Valenciana y el tramo de calle adyacente de la calle doctor Gómez Ferrer. Ambos tramos disponen de un elevado número de plazas de aparcamiento con disponibilidad en la mayor parte de los horarios.

Además de los aparcamientos en vía pública de todas las calles de la población, los aparcamientos fuera de la vía pública se identifican tres tipologías. En primer lugar, los garajes privados, que se encuentran en las fincas de menor antigüedad.

Por otra parte, los aparcamientos privados de los supermercados o zonas comerciales que sin tratarse de zonas de aparcamiento público son relevantes para su consideración a la hora del análisis de la oferta de aparcamiento porque los centros comerciales o supermercados que son centro de atracción producen una demanda de transporte ofertando también el aparcamiento. Sin que el incremento de la demanda suponga unas saturaciones de las plazas de aparcamiento en las vías públicas colindantes.

Por último, el uso público de solares o aparcamientos disuasorios son de elevada importancia para establecer un orden que reduce el tráfico de aparcamiento y el tiempo de los desplazamientos, facilitando un punto de aparcamiento con plazas libres a distancias cortas de los principales puntos de atracción del municipio.

La figura anterior muestra las principales zonas de aparcamiento del municipio, comprendiendo zonas de vía pública con elevada oferta (calle y avenidas) y zonas de aparcamiento municipal. Como se observa en la figura Todos los puntos con mayor oferta de aparcamiento que cubren todas las zonas del municipio.

Picanya cuenta con parque público subterráneo junto al barranco de Chiva en la calle Sanchis Guarner que da servicio a la población y al mercado municipal. Además, hay otras cuatro zonas con un gran número de plazas donde se puede encontrar aparcamiento independientemente de las horas punta. Estas zonas se ubican en la calle Hospitalaris al oeste del municipio, en el carrer Sant Joan Baptista en el núcleo de la zona urbana y hacia el este de la población las avenidas del Dr. Gómez Ferrer, Av. de la Generalitat Valenciana y el aparcamiento del pabellón polideportivo municipal que, aunque más alejado del casco da servicio al mismo pabellón y como aparcamiento disuasorio por las noches.

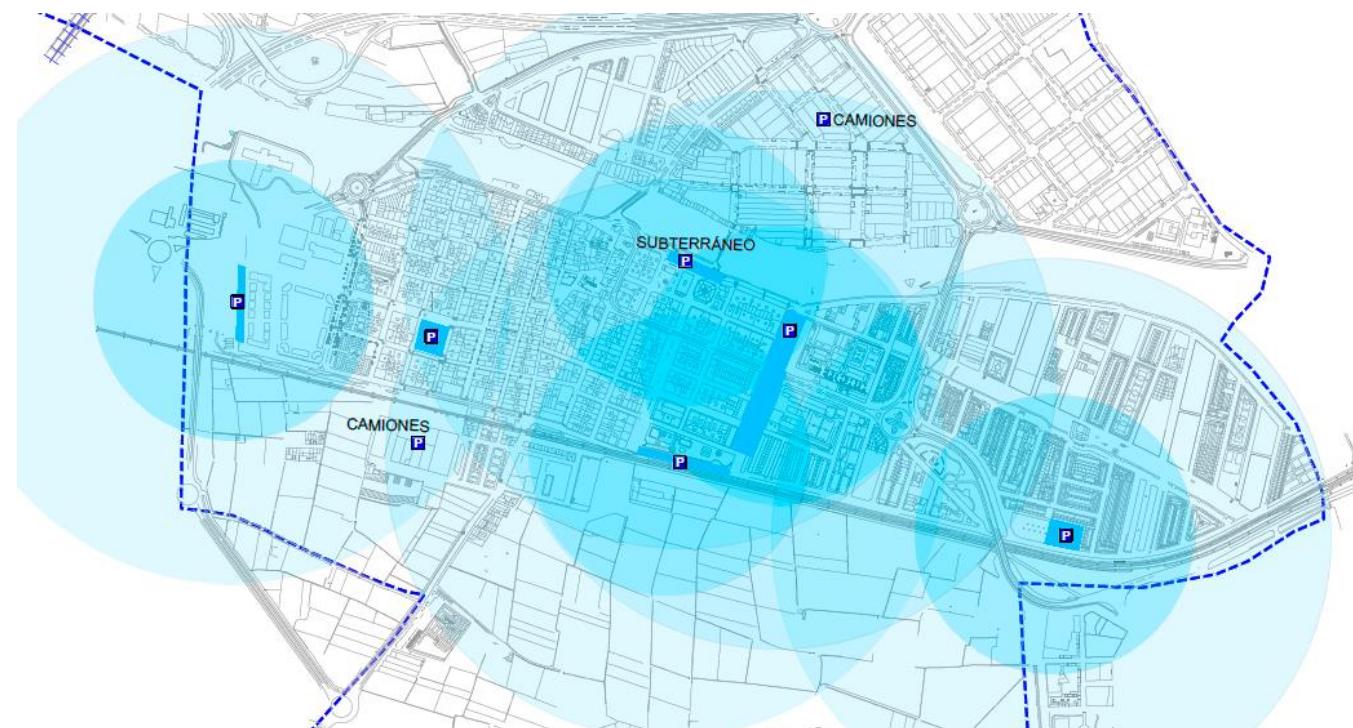


Figura 41: Distribución aparcamiento municipio Picanya. Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al aparcamiento de los vehículos de las actividades industriales del polígono, Picanya cuenta con dos zonas de aparcamiento para camiones ubicadas al norte en la Calle La Creu y Calle Partida Mal Pas, y al sur en la calle Taronja. Ambos aparcamientos se usan para camiones o vehículos industriales. Dadas las dimensiones de la población, la mayor demanda de aparcamiento es producida por los desplazamientos con otras poblaciones cercanas ya que los desplazamientos dentro del municipio se realizan mediante otras formas de transporte.

La zona este del término municipal es una zona residencial sin carencia de aparcamiento por la baja densidad de población. Pese a que con los incrementos de población de las nuevas zonas pueda verse saturada la capacidad de aparcamiento y sea necesario nuevas zonas de aparcamiento del tipo disuasorio para la zona más céntrica del municipio y los nuevos desarrollos.

La ubicación de la estación de metro de Picanya carece de un aparcamiento público que pueda facilitar el transporte público combinado con el transporte privado como el aparc&go, no obstante, sí que hay una bolsa importante de aparcamientos en la calle Taronja pero que se llena de vecinos y trabajadores del polígono. El uso del transporte público en la modalidad del metro está altamente vinculado a la posibilidad de hacer un transporte combinado con una buena oferta de aparcamiento del vehículo privado, por lo que puede ser una necesidad de gran interés.

Dentro de la evolución de nuevos modelos de transporte y con ellos la adaptación de las infraestructuras a las necesidades de aparcamiento, se pueden destacar los aparcamientos con carga de vehículos que se plantean actualmente como una tendencia alternativa a los vehículos de combustibles fósiles.

Picanya ha sido pionera en la instalación de puntos de recarga o electrineras para la recarga de vehículos eléctricos que se encuentran aparcados en una determinada zona de aparcamiento.



Mapa de puntos de recarga Conductores Empresas Tienda Estadísticas Comunidad

Puntos de recarga > Ayuntamiento de Picanya



Figura 42: Posicionamiento del aparcamiento de carga de vehículos eléctricos de Picanya, en páginas especializadas en identificación de “electrinera”.

Se han instalado en Picanya dos estaciones de recarga “electrineras” que ofrecen la carga gratuita sin más trámite que la instalación y registro en una APP móvil del usuario. Lo que supone un ejemplo evidente de la relación entre las nuevas formas de movilidad y el empleo de las nuevas tecnologías, estrechamente relacionadas.



Figura 43: Posicionamiento del aparcamiento de carga de vehículos eléctricos de Picanya, en páginas especializadas en identificación de “electrinera”.



2.9.- DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCIAS

2.9.1.- OFERTA CARGA Y DESCARGA

Existen plazas de carga y descarga ubicadas en las principales calles comerciales y en los grandes comercios para facilitar el suministro de mercancías a los comercios. En las horas de más demanda pueden resultar insuficientes para la demanda que se produce, pero además de la creación de nuevas zonas de carga y descarga localizadas en zonas de mayor demanda es posible gestionar los cargas y descargas mediante TIC's que regulen y optimicen el uso como por ejemplo las APP's "PARKUNLOAD" ya empleada en la zona centro de Vic, en Barcelona.



Figura 44: Carga y descarga de la C/Marqués del Turia

2.9.2.- DEMANDA DE CARGA Y DESCARGA

La distribución de mercancía en la zona urbana del municipio se produce por la demanda de los comercios que abastecen la población. Picanya cuenta con todos los tipos de comercios distribuidos por toda la zona urbana pero las calles más céntricas en la que se da una mayor concentración de comercios son las calles Sant Joan Baptista en la zona oeste y avenida Santa María del Puig y la calle perpendicular Senyera en la zona central del casco urbano. Se pueden consultar los comercios de la población en la web <http://picanya.comercioscomunitatvalenciana.com/>

La distribución de mercancías forma parte de la actividad comercial de la población y genera por sí misma una parte importante de la demanda de infraestructuras viarias. Además, presenta una demanda particular de estacionamiento de corta duración y próxima a los comercios para la carga y descarga de mercancías. Será por tanto de gran interés la definición de estrategias para mejorar el funcionamiento y compatibilizarlo con el resto de los usos de viales, calles y zonas de aparcamiento. Las principales calles comerciales que se han enumerado se encuentran en el casco urbano, pero también se encuentran en el casco

urbano tres supermercados y un mercado municipal que suponen puntos atractores para el ciudadano y que por tanto suponen también una consideración especial en cuanto al reparto de mercancías.

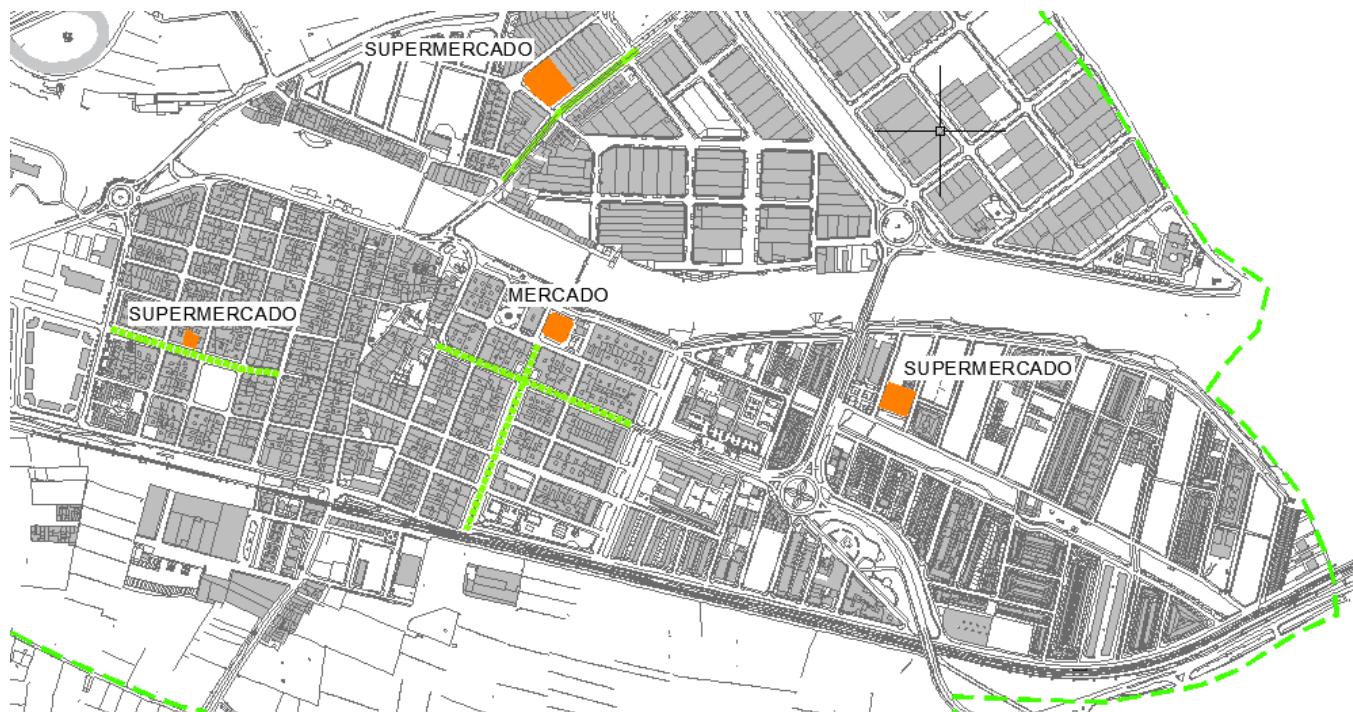


Figura 45. Calles comerciales grafiadas en verde, y supermercados en manzanas en color naranja. (Fuente: Elaboración propia)

2.10.- TECNOLOGÍAS APLICADAS A LA MOVILIDAD

El uso de aplicaciones web y/o móviles es una realidad que impacta directa y positivamente a los residentes de zonas urbanas y el medio ambiente, haciendo ciudades cada vez más interconectadas y propensas a la sostenibilidad. La evolución de los hábitos de movilidad está directamente relacionada con la mejora e innovación de la tecnología, la mejora del acceso a los móviles, apps, internet. Directamente relacionado con las mejoras tecnológicas, cámaras, sensores, reconocimiento de formas o tecnologías de comunicación inalámbrica.

Destacan actualmente ya ejemplos de sistemas inteligentes de gestión de tráfico como la información en tiempo real de las plazas de aparcamiento (implementado a partir de sensores de aparcamiento o contadores de acceso a los aparcamientos públicos.) que reduce el tiempo de búsqueda de aparcamiento y por tanto el tráfico que puede generar. También el uso de control horario y frecuencias de semáforos. Se emplean en muchos puntos cámaras de control de tráfico para la vigilancia y control de incidencias.

Hacia una movilidad sostenible acompañada por el desarrollo tecnológico el procesamiento de datos en un entorno de análisis de Big Data donde la gestión del tráfico y la movilidad forma parte de las SMART CITY



donde se utiliza la tecnología para proporcionar de forma más eficiente sus servicios y así mejorar la calidad de vida de sus habitantes



Figura 46. Áreas de las Smart City. Fuente: <https://blogs.deusto.es>

Una de las formas de concebir el futuro de la movilidad urbana se encuentra en los sistemas de movilidad que ofrezcan servicios de movilidad por demanda, reduciendo al mínimo la propiedad privada de los vehículos y optimizando el rendimiento y mantenimiento de los vehículos. Este modelo va ligado necesariamente a las nuevas tecnologías. Ya existen actualmente aplicaciones de ayuda y gestión a la movilidad que proceden del ámbito privado y también algunas de carácter público.



Figura 47. Ejemplos de Apps de movilidad 2.0.

Las anteriores aplicaciones están enfocadas a reducir la propiedad privada de los vehículos, a compartir los medios de transporte y a mejorar la coordinación entre transportes públicos y privados. En todos los casos aumentando las posibilidades de transporte y mejorando la información que reciben los usuarios.

Aunque la mayor parte de las apps mencionadas no operan actualmente en el municipio de Picanya, éstas se encuentran ya implantadas en las principales ciudades, lo que se irá extendiendo a poblaciones de menor tamaño como Picanya, donde hay que considerar la adaptación de la ciudad a los nuevos modelos de movilidad.

2.11.- VÍAS PECUARIAS

El término municipal del Picanya e4s atravesado por 3 vías pecuarias principales que, en diferentes direcciones por entorno agrícola y urbano, entorno forestal o en su límite con las poblaciones limítrofes completan la red de vías pecuarias. Entre ellas se encuentran las vías: 1. Vereda del Camino de la Pedrera, 2. Vereda del Barranco de Chiva y Vereda de Alacuás, 3. Colada Azagador de Faitanar / Colada Azagador de la Florentina. Todas ellas se encuentran sin deslindar con una anchura legal de entre 10 y 20 metros y una longitud total de 10.684m.

Vereda de la Pedrera: La vereda del camino de la Pedrera atraviesa la población desde el término de Valencia a Torrent por la calle Valencia y calle Major. Se divide en dos tramos, uno de 10 m y otro de 20 m de ancho legal.

Vereda Barranco de Chiva: El Barranco de Chiva que forma el eje este oeste de la población alberga las vías pecuarias nombre, Barranco de Chiva y Vereda de Alacuás. Con anchos de 10 y 20 m recorre todo el barranco de Chiva a su paso por Picanya, ya agua arriba a la altura de Torrent se desvía del barranco para salir hacia la población de Alaquàs.

Colada del Azagador y Faitanar: Por último, las vías Colada Azagador de Faitanar y Colada Azagador de la Florentina forman la vía pecuaria entre Picanya y Valencia, Xirivella, Alaquàs rodeando el término municipal en su zona norte y este. Con anchos inferiores comprendidos entre 2.25 y 6 m bordea el término al norte entre los límites municipales que rodean a Picanya.

El trazado de las vías pecuarias coincide con la traza de determinados caminos que tiene esta consideración. Si embargo, en la actualidad estos caminos ya no sirven de soporte para el tránsito ganadero, sino que soportan un tránsito de vehículos motorizados. Igualmente son trazados protegidos que no podrán ser alterados sin la aprobación de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica.

En la siguiente imagen se pueden ver las vías Pedrera y Barranco de Chiva que atraviesan el municipio de norte a sur y de este a oeste respectivamente y al norte la Colada de Faitanar y la Florentina que enmarcan en el límite municipal el recorrido por las zonas este y norte de la población.

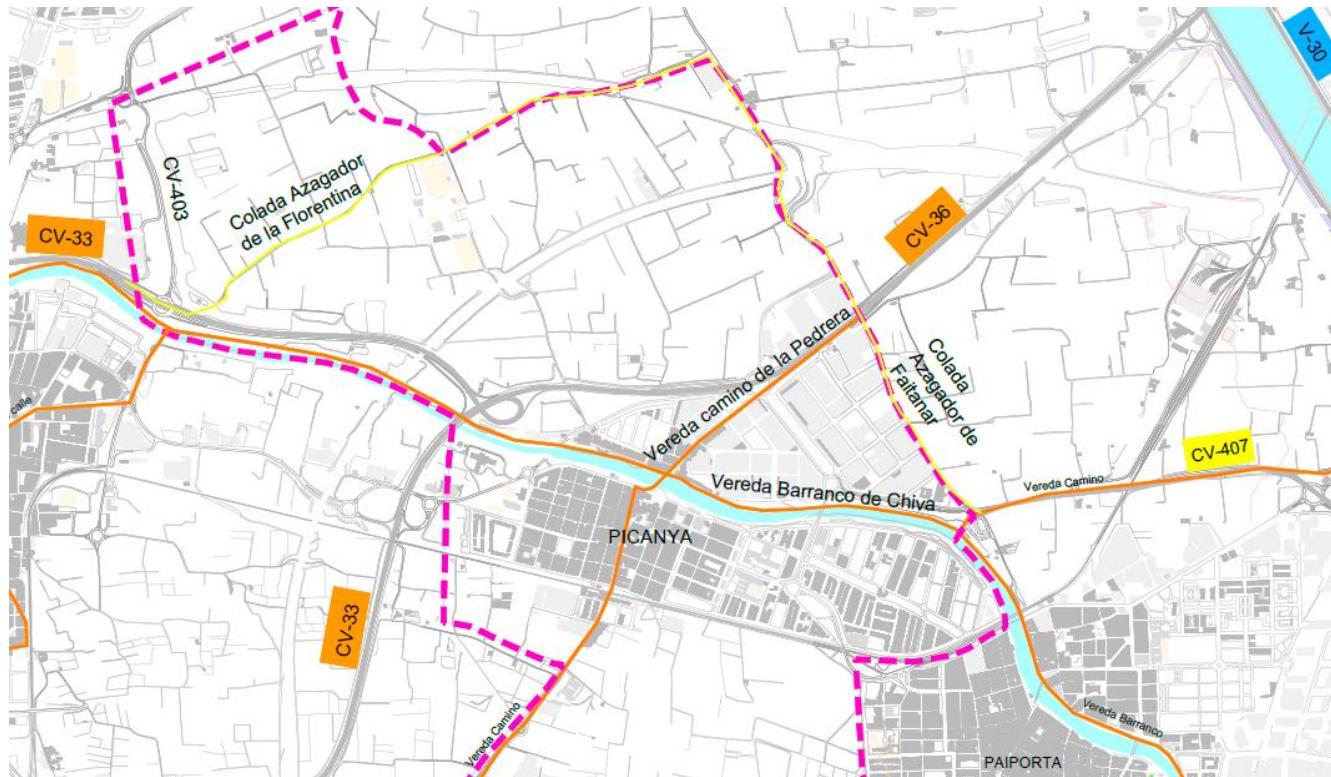


Figura 48. Red de Vías Pecuarias en Picanya

CATÁLOGO DE VÍAS PECUARIAS DE LA COMUNITAT VALENCIANA

MUNICIPIO
PICANYA

PROYECTO DE CLASIFICACIÓN

Aprobación: 08/09/1989

Publicación BOE: -

Publicación BOP: -

Publicación DOCV: 04/10/1989

GENERALITAT
VALENCIANA

Longitud total (m):	10.684	Nº de vías pecuarias:	4
En entorno agrícola y urbana (m):	7.925	Nº de descansaderos clasificados:	0
En entorno forestal (m):	2.758	Nº de abrevaderos clasificados:	0

CÓDIGO	TIPOLOGÍA	DESLINDE	ANCHURA LEGAL (m)	ANCHURA NECESARIA (m)	LONGITUD (m)
461939_000000_001_000 Vereda del Camino de la Pedrera	Vereda	No	20.00	15.00	1.637
461939_462444_001_006 Vereda del Camino de la Pedrera	Vereda	No	10.00	7.75	1.394
461939_000000_002_000 Vereda del Barranco de Chiva	Vereda	No	20.00	10.00	1.687
461939_462444_002_010 Vereda del Barranco de Chiva / Vereda de Alacuas	Vereda	No	10.00	6.25	1.514
461939_000000_003_000 Colada-Azagador de la Florentina	Colada	No	6.00	6.00	1.442
461939_461108_003_003 Colada-Azagador de la Florentina/ Colada del Camino de Picaña	Colada	No	3.00	3.00	976
461939_462508_004_999 Colada-Azagador de Faitanar	Colada	No	2.25	2.25	2.034

Figura 49. Catálogo Vías pecuarias de la Comunitat Valenciana.



3.- SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

3.1.- ESTUDIO MEDIOAMBIENTAL

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Picanya, va a constituir el instrumento con el que dar respuesta a las necesidades de movilidad de personas y mercancías en su ámbito urbano y reducir las repercusiones negativas de esta movilidad sobre la economía, la sociedad y el medio ambiente. Además, esta movilidad sostenible persigue, la accesibilidad universal, a fin de facilitar el acceso de la población a los bienes, servicios y puestos de trabajo.

Para alcanzar estos objetivos generales se prevén actuaciones, fundamentalmente, sobre dos ámbitos:

- Un nuevo equilibrio de los modos de transporte, apostando, por aquellos de mayor eficacia ambiental y social: transporte público frente al privado y modos de transporte no motorizado. Para ello son necesarias medidas de estímulo que hagan más atractivo el transporte público frente al privado y modos de transporte no motorizado, como también medidas disuasorias del uso del transporte privado motorizado.
- Una planificación urbana y modelo de ciudad, que reduzca la necesidad de movilidad y la longitud de desplazamientos

Para ello son necesarias:

- Medidas tendentes a concienciar y promocionar una movilidad más sostenible: ordenanzas de vehículos, campañas de fomento de uso de bicicleta, campañas para el fomento de la conducción eficiente y campañas para la promoción de medios sostenibles para ir al trabajo.
- Medidas para el cambio modal hacia modos más sostenibles, como pueden ser la flota municipal eléctrica, creación de estaciones municipales de recarga eléctrica, ampliación de la red municipal de aparcabicis, ayudas para la compra de bicicletas eléctricas, ayudas para instalación de estaciones de recarga eléctrica en vía pública etc.
- Medidas de planificación y gestión de la movilidad tendentes a la adaptación del espacio público a las nuevas necesidades de movilidad sostenible y a la mejora de la oferta de servicios de transporte, a través de la promoción de itinerarios peatonales, los caminos escolares, la mejora del transporte público, la mejora de las conexiones mediante carril bici de las áreas de servicios y de trabajo, y la conexión a la red supramunicipal ciclopeatonal de la comarca.

Atendiendo al hecho de que las propuestas se plantean fundamentalmente en el casco urbano de Picanya, sin afección al suelo no urbanizable. Y que las medidas van a contribuir a un uso racional del suelo para atender las demandas de movilidad y al cambio modal, priorizando los modos más sostenibles y contribuyendo a la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero (CO₂), las emisiones de contaminantes NO₂, COV, CO, SO₂, etc.) y las emisiones acústicas originadas por el tráfico, no se considera, conforme a lo estipulado en el artículo 46 de la LOTUP, que el PMUS de Picanya deba someterse a Evaluación Ambiental Estratégica.

3.2.- CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

La Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana tiene entre sus principios generales que las administraciones públicas orienten el crecimiento de la movilidad de manera que se satisfaga, entre otros, el objetivo de la disminución de los niveles de ruido. El Artículo 10 de dicha Ley establece que los planes municipales de movilidad incluirán un análisis de los parámetros esenciales que definen la movilidad en el momento en el que se formulen, y que la definición de parámetros se acompañará de los indicadores que se estimen pertinentes en relación con el ruido.

Por otra parte, la ordenanza municipal contra la emisión de ruidos (BOP nº 280, de fecha 24-XI-2001) limita los decibelios de ruido (dBA) y la absorción acústica (dB) de viviendas y edificaciones.

Indicar, que Picanya, al tener menos de 20.000 habitantes no debe elaborar un plan acústico municipal (Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat, de Protección Contra la Contaminación Acústica.), siempre y cuando no se decida por acuerdo del Pleno de la corporación municipal. En la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica el municipio figura sin obligación de declarar PAM. No obstante, las actuaciones del PMUS han considerado actuaciones que inequívocamente reducirán la contaminación acústica del municipio: VELOCIDAD 30, PEATONALIZACIÓN, FOMENTO TRANSPORTE PÚBLICO (Tren FGV, ...)

3.2.1.- FOCOS DE RUIDO

Picanya no tiene especial problemas de contaminación acústica, más allá de las vías de comunicación viarias y la línea de FGV. El principal foco del municipio es la CV-36 (Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad), así como la línea de ferrocarril de FGV (Metro Valencia). En cualquier caso, no se tiene constancia de que se sobrepasen los niveles establecidos en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica. Qué se modifica por el art. 82 de la Ley 9/2019, de 23 de diciembre.

En este sentido, no hay edificios docentes ni sanitarios en la proximidad de la CV-36, siendo su mayor afección a suelo no urbanizable y en la zona donde la CV-36 pasa a sección en túnel, en zona industrial y residencial. En lo que respecta la CV-407 pasa lo mismo, no hay edificios docentes ni sanitarios y al ser una circunvalación al municipio, se desarrolla por suelo no urbanizable o suelo industrial.



A continuación, se adjuntan las tablas de niveles sonoros de la mencionada ley.

«ANEXO II
NIVELES SONOROS

Tabla 1*Niveles de recepción externos*

Uso dominante	Nivel sonoro dB(A)	
	Día	Noche
Sanitario y docente.	45	35
Residencial.	55	45
Terciario.	65	55
Industrial.	70	60

Tabla 2*Niveles de recepción internos*

Uso	Locales	Nivel sonoro dB(A)	
		Día	Noche
Sanitario.	Zonas comunes.	50	40
	Estancias.	45	30
	Dormitorios.	30	25
Residencial.	Piezas habitables (excepto cocinas).	40	30
	Pasillos, aseo, cocina.	45	35
	Zonas comunes edificio.	50	40
Docente.	Aulas.	40	30
	Salas de lectura.	35	30
Cultural.	Salas de concierto.	30	30
	Bibliotecas.	35	35
	Museos.	40	40
	Exposiciones.	40	40
Recreativo.	Cines.	30	30
	Teatros.	30	30
	Bingos y salas de juego.	40	40
	Hostelería.	45	45
Comercial.	Bares y establecimientos comerciales.	45	45
Administrativo y oficinas.	Despachos profesionales.	40	40
	Oficinas.	45	45

Tabla 3*Niveles de recepción externos para infraestructuras*

Uso dominante	Nivel sonoro dB(A)		
	Día (Ld)	Tarde (Le)	Noche (Ln)
Sanitario y docente.	45	45	35
Residencial.	55	55	45
Terciario.	65	65	55
Industrial.	70	70	60»

A pesar de ello, en los últimos años se han implementado mejoras en la plataforma de vías de comunicación por parte de las administraciones propietarias y en los propios coches (cada vez más silenciosos),

y en la línea de FGV, gestora de la línea de metro, que sigue siendo un foco de ruido sobre todo en acceso a las estaciones y en la curva entre el tramo Picanya-Paiporta, pero que no obstante también se ha mejorado la sonoridad de los coches y la plataforma de vía. Además, desde el Ayuntamiento de Picanya se ha realizado inversiones en barreras vegetales que sirvan como elemento de integración paisajística y como barrera acústica.

Los principales focos de ruido de tráfico se producen en zonas de alta velocidad como las autopistas y autovías. Por ello, se deben tomar una serie de medidas para reducir la velocidad de las vías presentes en el casco urbano, junto con otras medidas como:

Medidas para reducir el ruido del tráfico**Fuente**

1. Gestión del tráfico
2. Templado de tráfico
3. Asfaltos porosos
4. Neumáticos silenciosos
5. Vehículos de bajo nivel de ruido
6. Conducción eficiente

Camino de transmisión

1. Planificación del suelo
2. Barreras acústicas
3. Edificios como barreras acústicas
4. Soterramientos
5. Barreras vegetales (escasa eficacia)

Receptores

1. Aislamiento de fachadas
2. Diseño del edificio

Figura 50. Medidas para reducir el ruido del tráfico (Fuente: Ayto. Picanya)

En este sentido, recientemente y a petición municipal, la Conselleria ha colocado una pantalla acústica en la CV-36, en el tramo que recae sobre el nuevo desarrollo residencial de la zona de Vistabella (Alquería Rulla), que ha mitigado el impacto acústico sobre la zona residencial notablemente. A estas acciones, se le suma la voluntad del ayuntamiento por ejecutar actuaciones de tipo paisajísticas que además de embellecer el entorno carretero supone una reducción importante del impacto acústico. Sirva de ejemplo el arbolado, baladres, en la CV-407. Como se ha comentado anteriormente, no hay constancia de superarse los niveles sonoros permitidos.



Figura 51. A la izquierda barreras realizadas por la Conselleria en la CV-36 y a la derecha Zona verdes municipales en la carretera CV-407 (Fuente: Ayto. Picanya)

El ruido generado por el tráfico motorizado depende de 7 factores:

1. Volumen de tráfico.
2. Velocidad de circulación.
3. Composición de tráfico – Porcentaje de vehículos pesados.
4. Pendientes de la carretera.
5. Tipo de pavimento y textura de la superficie.
6. Condiciones de conducción.
7. Ruido individualizado de cada vehículo por:
 - Motor de combustión.
 - Aerodinámica del vehículo (perceptible por encima de 100 km/h).
 - Rodadura (perceptible por encima de 50 km/h).

Así pues, para mejorar la calidad acústica de habrá que centrarse en dos líneas de actuación:

1. Reducción de las intensidades de tráfico. Reducir la presencia de los vehículos motorizados en las calles es la manera más efectiva de disminuir la contaminación acústica. En este sentido el PMUS tiene que potenciar los modos de transporte no motorizados para intentar disminuir los desplazamientos motorizados. Ampliaciones de acera, mejoras en el diseño urbano, implementación de zonas 30 son actuaciones que se

suelen acometer para potenciar los desplazamientos peatonales y a su vez, disminuir la capacidad del vehículo privado motorizado, lo que comporta una reducción de las velocidades de circulación y de las intensidades de tráfico. Teóricamente, la reducción de un 50 % del tráfico reduce el ruido en 3Db.

2. Introducción del vehículo eléctrico. El vehículo eléctrico no solucionará los problemas de congestión de las ciudades, pero si que es un elemento importante para diversificar energéticamente los modos de transporte y reducir la contaminación acústica.

3.3.- CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

La calidad del aire viene determinada por la presencia en la atmósfera de sustancias contaminantes, definiendo éstas como toda sustancia que al ser introducida directa o indirectamente en la atmósfera puede causar efectos nocivos sobre la salud humana o el Medio Ambiente. Además, en lo que respecta a la afección directa a la ciudadanía, puede conllevar diferentes grados de problemas para la salud que van desde dolores de cabeza o irritación de las mucosas hasta problemas graves de respiración o de forma extrema problemas neurológicos.

Debido a que los contaminantes no entienden de fronteras es importante la coordinación entre todas las administraciones, ya sea a escala europea, estatal, autonómica o incluso local, para conseguir los objetivos fijados. La legislación actual en materia de calidad atmosférica viene definida por la Ley 102/2011 del 28 de enero, que a su vez incorpora al derecho nacional la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa. En dicha Ley aparecen los valores objetivo a largo plazo y los valores límite que no deben sobrepasarse para evitar afección tanto a las personas como a la naturaleza. En caso de sobrepasar dichos valores se deberán tomar las medidas oportunas para conseguir disminuirlos.

En lo que respecta a la Comunitat Valenciana es el Centro de Control de la Calidad del Aire (Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica) el que se encarga de las competencias transferidas por parte del Estado, además también planifica el desarrollo de la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica, realizando mediciones e informando a la ciudadanía en caso necesario.

La Generalitat Valenciana cuenta desde hace más de 20 años con una estación de medición de la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica. La red dispone de un conjunto de estaciones que permiten realizar un seguimiento de los niveles de los contaminantes atmosféricos más importantes en las principales áreas urbanas e industriales, extendiéndose dicho control a la totalidad de la Comunidad Valenciana.



Existen múltiples fuentes de contaminantes atmosféricos, pudiendo ser estos naturales o antropogénicos, es decir, provocados por el ser humano. En nuestra zona de estudio la contaminación natural que puede afectarnos especialmente es la proveniente de incendios forestales o la proximidad a la gran ciudad.

Por otra parte, los principales focos antropogénicos que pueden afectar al municipio de Picanya serían provenientes de industrias, vehículos automóviles, aeronaves...

En el desarrollo del PMUS, se busca reducir el principal foco de emisión en área urbana, los vehículos automóviles, siendo los principales contaminantes lanzados por los automóviles el monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx) e hidrocarburos (partículas en suspensión (PM10)).

Según el tipo de motor que utilice, cada vehículo tendrá unas emisiones distintas. Por ejemplo, los vehículos de gasolina emiten principalmente CO, NOx y PM10. En cambio, los motores que utilizan diésel emiten partículas sólidas en forma de hollín que da lugar a los humos negros, HC no quemados, NOx y dióxido de azufre (SO₂) procedente del azufre contenido en el combustible (Muro, 2003). Los motores de combustión son los causantes del aumento del efecto invernadero (CO), del incremento de la lluvia ácida (SO₂, NOx), así como de la mayor incidencia de ciertas afecciones pulmonares en las ciudades (partículas en suspensión) debido a las aportaciones de contaminantes gaseosos a la atmósfera que producen.

La estación proporciona valores en el aire de los siguientes contaminantes:

- Dióxido de Azufre (SO₂),
- Dióxido de Nitrógeno (NO₂),
- Monóxido de Nitrógeno (NO),
- Óxidos de Nitrógeno totales (NOx),
- Ozono (O₃) y
- Partículas en Suspensión (PM 1, PM 2.5, PM 10).

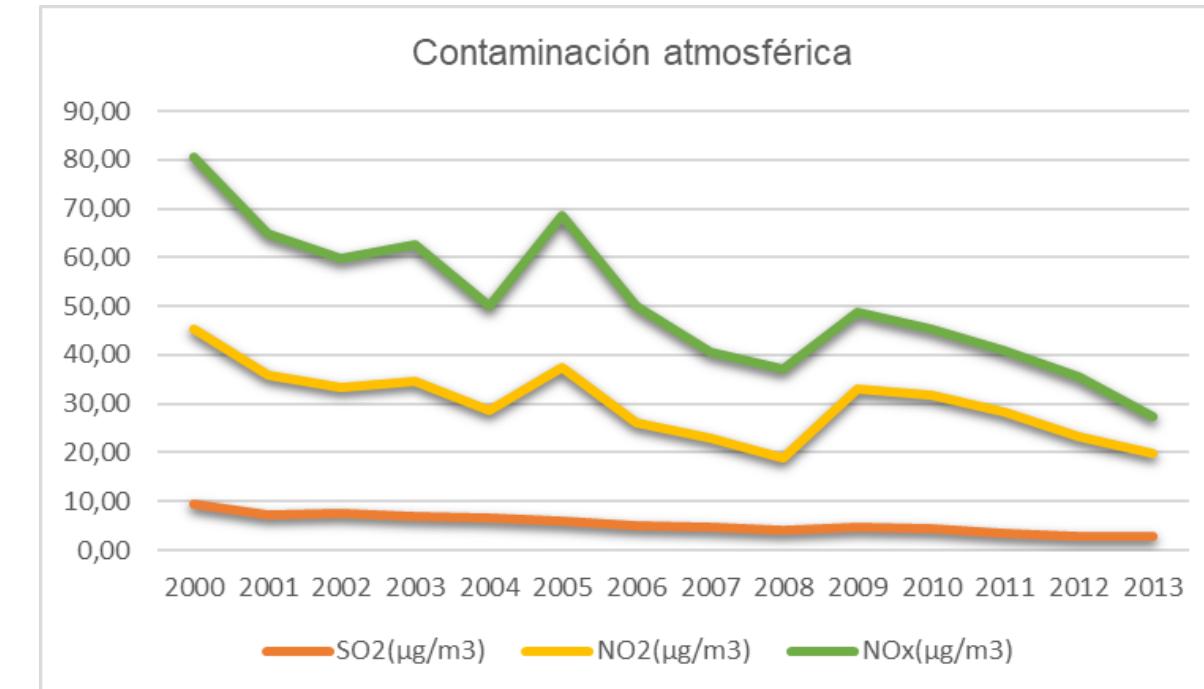


Figura 52. Contaminación atmosférica (Fuente: Generalitat Valenciana)

Como se puede apreciar en el gráfico, la contaminación atmosférica ha ido descendiendo rápidamente en estos últimos 20 años, hasta el punto de que valores de contaminantes como el plomo, el monóxido de carbono y las Partículas en suspensión ya no se miden. Los óxidos de nitrógeno, que son los exponentes más representativo y sensible, se han reducido en un 60% aproximadamente.

Incluye una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano y establece el transporte urbano sostenible como uno de los asuntos prioritarios. Propone, entre otras medidas, que todas las ciudades de más de 100.000 habitantes deberán implantar y revisar de forma regular PMUS, y que todos los proyectos nuevos de infraestructuras de transporte urbano se evalúen con criterios de sostenibilidad.

Las dos líneas de trabajo que deben definir energéticamente las propuestas del PMUS son:

1. Reducir el consumo de energía reduciendo el uso de los modos de transporte motorizados, dando mayor protagonismo a los modos de transporte no motorizados. Potenciar la figura del viandante y mejorar el diseño urbano de los espacios públicos.
2. Incorporar fuentes de energía más sostenibles mediante la introducción progresiva de energías renovables, desplazando los combustibles fósiles aumentando la participación de los vehículos eléctricos. Descarbonización de los sistemas de transporte.

Estrategia Valenciana ante el Cambio Climático 2020-2030



El cambio climático es uno de los principales retos que se afrontan actualmente como sociedad y la comunidad está situada en un territorio muy vulnerable. Desde la Conselleria de agricultura, Medi Ambient, Canvi climàtic y Desenvolupament Rural se han elaborado las estrategias (2008-2012) (2013-2020) y (2020-2030). La estrategia esta basada en las siguientes líneas generales y que regirán las políticas del cambio climático de la Comunidad Valenciana en los próximos años, estos son:

- Reducción de los gases de efecto invernadero
- Aumento de las energías renovables
- Mejora de la eficiencia energética

Estas tres líneas se dividen en tres bloques, la Mitigación, la Adaptación y la Investigación, Sensibilización y Cooperación.

En el documento se realiza el balance de energía y emisiones de la Comunidad Valenciana para el año 2015 y se procede a analizar la situación para establecer objetivos cuantificados en el área energética para 2030.

En sentido, el PMUS de Picanya se alinea con los objetivos propuestos por la Estrategia Valenciana.



4.- DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD

Una vez analizada la situación de partida de la movilidad en Picanya, es el momento de formular el diagnóstico que pone de manifiesto las principales debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades para lograr una movilidad más sostenible en la ciudad.

4.1.- DIAGNÓSTICO TERRITORIAL Y SOCIAL

- A la vista del planeamiento urbanístico vigente en el municipio de Picanya, se observa que **el PGOU vigente cuenta con un alto grado de desarrollo**, por lo que el municipio requiere de un nuevo documento de planeamiento. Actualmente quedan desarrollos por edificar, como es la zona del Paseo Primavera y de Alquería Rulla (en Vistabella). Lo que provoca bolsas de aparcamiento en esas zonas y fluidez en el tráfico rodado.
- Picanya cuenta con un amplio término municipal, en el centro del mismo se encuentra la zona urbana, con una disposición compacta, típica de los municipios mediterráneos, ideal para hacer del municipio un ámbito de convivencia amable, acogedor, saludable y concienciado. Al norte y al sur del casco urbano, se encuentra suelo no urbanizable protegido según el PAT Horta; en el primero se encuentra el polideportivo municipal y la escuela La Gavina como diseminados, y en el sur el cementerio y alguna industria aislada.
- **El barranco del Poyo supone una barrera física natural** a los cascos urbanos más grandes del municipio: Picanya y Vistabella. **La línea de FGV supone una barrera física artificial** entre el casco urbano y la zona urbana del edificio Paz (Picanya Sud), esta separación supone una barrera que se debe de tratar de eliminar o permeabilizar para los posibles nuevos desarrollos urbanos.
 - En primer caso, el barranco se desarrolla de este a oeste, limitando las comunicaciones entre ambas márgenes a la existencia de pasos puntuales que en el caso de los más antiguos no se han adaptado a los modos de transporte sostenibles e incluso con problemas de accesibilidad.
 - En el caso de la línea férrea, genera sobre el territorio un efecto barrera que, aunque se ve parcialmente minimizado por nuevos pasos que conectan las zonas residenciales, limita de forma significativa las comunicaciones.

- La ejecución de las autovías CV-36 y la CV-33 ha supuesto una importante conexión del municipio con otras redes arteriales de la red de carreteras, ambas de la red básica de carreteras de la Generalitat Valenciana. Por este sentido, junto con los desarrollos urbanos de los polígonos industriales de Alquería de Moret y Alquería Raga, ha supuesto un avance significativo en la generación de movimientos respecto el tráfico rodado. La instalación de grandes empresas de logística caracteriza estos dos polígonos.
- Las mejoras en la comunicación han supuesto **un incremento de la actividad comercial**, sobre todo en empresas de logística, por lo que el parque industrial de Picanya se encuentra totalmente desarrollado, con escasas parcelas de suelo disponibles. Este hecho supone la mejora de la fluidez del tráfico rodado, aunque **provocan congestiones en las horas punta de incorporación al trabajo y problemas de estacionamiento**, lo que favorece propuestas que recuperen espacio urbano para el resto de los modos.

La población en el T.M. de Picanya se ha mantenido prácticamente constante en la última década, experimentando un ligero crecimiento medio en torno a un 0,7% anual, equivalente a un 7,2 % acumulado. Como referencia, la población del Área Metropolitana de Valencia se ha incrementado en un 13% durante los últimos 10 años.

- Del total de la población activa ocupada de Picanya, sólo un 24% trabaja en el propio municipio, pero se generan un 42% de los desplazamientos son interiores. Este hecho, unido a que únicamente un 15% de los desplazamientos por motivo trabajo utiliza transporte público, justifica una movilidad importante en vehículo privado asociada al motivo trabajo.

Aproximadamente la mitad de todos los desplazamientos asociados a este motivo se realizan a bordo del automóvil privado y sin acompañante.

- Del total de la población estudiante de Picanya, los desplazamientos ligados a este motivo se reparten de forma más equilibrada entre el vehículo privado (32,5%), el transporte público (27%) y el empleo de modos no motorizados (40,5%)

- Los índices de motorización del municipio de Picanya no difieren de forma significativa de las medias de la provincia.

- La tasa de paro en el T.M. de Picanya (% con respecto al total de la población potencialmente activa), se ha duplicado entre los años 2008 y 2012 (último dato disponible en el IVE), hasta sobrepasar el 20%, ligeramente superior a la media de los municipios de l'Horta Sud. Desplazarse por razón de trabajo es uno de los motivos que articula la movilidad cotidiana de la población, con lo que la elevada tasa de desempleo está provocando una caída importante de los desplazamientos por movilidad obligada.



4.2.- DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD PEATONAL

- Picanya supone un modelo claro de ciudad compacta, de ciudad mediterránea, de ciudad metropolitana, que, como el resto de los municipios de su entorno, **las condiciones climáticas y orográficas favorecen el desarrollo de la movilidad peatonal**, constituyendo esta circunstancia un activo que debe conservarse y potenciarse como pilar fundamental sobre el que desarrollar una movilidad sostenible.
- En general, el municipio cuenta con excelentes infraestructuras para potenciar esta movilidad en el municipio y con los municipios colindantes, no obstante, este potencial atractivo se encuentra en riesgo en parte por una serie de circunstancias cuya resolución permitiría un mejor aprovechamiento de las ventajas que ofrece el territorio analizado, especialmente para los viajes a pie dentro del núcleo urbano residencial y comercial e industrial.

No se han identificado viales o calles intransitables por PMR, las diversas actuaciones del Ayuntamiento en favor de la reducción de barreras arquitectónicas, ha contribuido a la generación de alternativas accesibles en el entorno urbano.

- En este sentido, **se ha detectado la necesidad de mejorar las características peatonales de determinadas calles y avenidas en las que se concentra la actividad comercial del municipio**, así como la conveniencia de potenciar la conexión peatonal del núcleo urbano con la zona industrial. En el primer caso, muchas de estas calles requieren de una mejora de la accesibilidad, y organizar el espacio ya que están ocupadas por terrazas de bares y restaurantes, lo que reduce considerablemente el espacio de circulación peatonal.
- En el núcleo urbano ya existen diversas calles con prioridad peatonal por lo que deberá evaluarse la posibilidad de implantar este tipo de soluciones en otros viarios anexos, adoptando soluciones de compromiso entre una movilidad peatonal sostenible y una adecuada accesibilidad para el tráfico rodado. En este sentido, resulta de interés identificar los itinerarios peatonales asociados a las actividades de carácter temático susceptibles de canalizar los desplazamientos cotidianos (gestiones, compras, recorridos escolares, etc.).
- La accesibilidad de personas de movilidad reducida se ha ido mejorando en los últimos años, pero aún presenta fuertes carencias que deben ser atendidas, también por el **ajuste de las calles a los estándares de accesibilidad actuales**. Los itinerarios en que se mejore dicha accesibilidad deben unir preferentemente los centros médicos, colegios, comercios y servicios de mayor demanda social.
- A pesar de la existencia de un paso a nivel exclusivamente peatonal y un par de cruces peatonales y rodado a distinto nivel con la línea de FGV, no puede negarse el evidente efecto barrera que su presencia genera en la movilidad a pie dentro del núcleo urbano. Análogamente,

y aunque con menor intensidad por hallarse más alejada de las áreas residenciales, la autovía CV-36 también genera un efecto barrera para el peatón que pretenda acceder andando al polígono industrial Faitanar, ejecutándose recientemente un paso habilitado para tal uso por la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio.

- De los resultados de la encuesta de movilidad se desprende que un 44% de la población encuestada considera que el estado actual de las aceras y demás zonas destinadas al tráfico peatonal puede considerarse como Bueno, mientras que alrededor del 39% opina que su estado es Regular, siendo muy inferiores los porcentajes de quienes consideran la situación actual Muy Buena o Mala.

4.3.- DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD CICLISTA

- La movilidad ciclista en el municipio es significativa con respecto a otros modos de transporte, debido en gran parte a la gran oferta viaria destinada a este modo de desplazamiento. La red de itinerarios ciclistas ha sido una inversión constante en el municipio y dispone de un importe anillo exterior (supramunicipal) e interior (local), así como conexiones con los municipios colindantes.
- La red ciclo peatonal de Picanya permite el acceso seguro (acera bici o carril bici segregado) en bicicleta a Torrent, Paiporta, Valencia, Alcàsser, Albal y Xirivella, quedando únicamente por mejorar la conexión con Alaçàs y, por ende, con la ronda que conecta con Aldaia, Barrio del Cristo y Quart de Poblet. Cabe mencionar que desde Picanya existe carril bici de calidad a todos ellos, en cambio el tratamiento en los términos municipales de estos municipios es muy diverso.
- Las consideraciones anteriores se ven refrendadas por los resultados de la Encuesta de Movilidad, referentes al estado actual de la red de carriles bici y otros itinerarios ciclistas, la respuesta mayoritaria ha sido Bueno.

- Probablemente relacionado con la carencia de una adecuada infraestructura, resulta especialmente significativo el elevado porcentaje de hogares en los que no se dispone de ninguna bicicleta propia (casi un 58%).

Sin embargo, la importancia que los encuestados otorgan al criterio de Sostenibilidad Medioambiental en la elección del modo de transporte para sus desplazamientos ha resultado ser Muy Alta (respuesta elegida por alrededor de un 60% de la población)

- Al igual que en los desplazamientos peatonales, el potencial del que dispone el territorio del término municipal de Picanya para el uso cicloturista asociado al motivo ocio es innegable, y se ve favorecido por su orografía llana, sus condiciones climáticas y la integración en la huerta de Valencia, junto con un gran patrimonio etnológico y arquitectónico a través dels Horts de



Picanya. Además, debido al potencial del carril bici del municipio su integración con el ANILLO VERDE METROPOLITANO es directa y a través de varias calles, por lo que, con la ejecución de éste, el municipio quedará conectado con la playa (PN de la Albufera), área metropolitana (PN del Turia) y con la gran ciudad (Valencia).

- Sin embargo, sí que **se ha observado cierta carencia puntual en carriles bici interiores, debido a la existencia de una serie de condicionantes, sobre todo ligados a la falta de espacio en los viales urbanos**, a la importante ponderación del vehículo y aparcamiento en la sección viaria, y al efecto barrera que ejerce la FGV y el barranco en el núcleo urbano.
- La presencia de la plataforma de la línea de FGV no ha supuesto un impedimento para los pasos relacionados con el acceso ciclista, ya que se dispone de dos pasos superiores con carril bici, una pasarela (hacia la estación de metro de Paiporta) y un paso a nivel. A través de cualquiera de ellos, queda habilitada una plataforma específica para un uso cómodo y seguro por parte de los usuarios ciclistas, lo que supone una importante ventaja para una inclusión efectiva de este medio en el sistema de transporte.
- **La reciente ejecución, con subvención del IVACE, de carriles bici en el interior de los polígonos industriales, hace más ventajosa y segura el uso de la bicicleta o patinete a los puestos de trabajo, aportando mayor calidad en los desplazamientos.**
- Picanya, a diferencia de otros núcleos urbanos con los que linda, **no dispone de un sistema de alquiler de bicicletas público**.

4.4.- DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO

- El sistema viario de Picanya lo conforma una circunvalación exterior por la presencia de 3 ejes principales de comunicación externa como son la autovía CV-36 por el noreste y que conecta Valencia con Torrent y con la CV-410 (Alaquàs, Aldaia, Barrio del Cristo y Quart de Poblet), la CV-33 por el sur que conecta la CV-36 con la V-31 (Albal, Beniparrell, Silla, ...) y la carretera CV-407 por el noroeste, por la que se accede a la CV-400 'Avinguda Sud' (Paiporta, Benetússer, Sedaví, Alfafar, etc.).
- A través de estas vías se canalizan las comunicaciones del municipio con su entorno, y ha supuesto la eliminación de los flujos de paso por el interior del municipio, que tiempo atrás se desarrollaban por la Calle Valencia y la Calle Senyera. El hecho de la ejecución de esta ronda ha pacificado el tráfico rodado interior, y ha permitido que este tráfico sea prácticamente de vecinos. Únicamente el vial procedente de la CV-407 y la rotonda del Reloj de Sol, soporta tráfico de acceso a la zona oeste de Paiporta, conocido como el 'Barrio Picanyero'.

- La mayoría de la población encuestada valora el estado actual de los accesos a Picanya desde los ejes viarios constituidos por la CV-36/CV-33 y por la CV-407 como Bueno (en una escala de 4 valores desde el Muy Bueno hasta el Malo), lo que confirma las consideraciones formuladas en el primer párrafo de este apartado.

- La red viaria interna se ve asimismo condicionada por una trama urbana muy regular en la que se hace patente una trama ortogonal, en sentido norte-sur y este oeste, que en su mayoría son unidireccionales. El eje principal lo conforma la Calle Senyera: antigua carretera Paiporta, la Calle Valencia-Calle Ricardo Capella: antigua carretera a Torrent. Desde el punto de vista del tráfico interior también resulta un eje vertebrador la Calle Colón (eje norte-sur) y la Avenida Primavera (este-oeste) en el nuevo desarrollo residencial. Esta característica beneficia la movilidad y permite la posibilidad de contar con una red jerarquizada.
- La trama urbana se desarrolla mediante ejes este-oeste, paralelos al barranco de Chiva y a la línea de FGV, y sus transversales, la nueva zona residencial genera complicaciones de tráfico en su acceso a la CV-407, dado que en horas punta la salida se produce por la Avenida del Mediterráneo que soporta tráfico propio de esta zona, junto con la zona oeste de Paiporta y la zona centro sur de Picanya. La zona oeste del casco urbano y el barrio de Vistabella tienen mayor diversidad de salidas y entradas, a través de la Avd. Travessera de la Diputación acceden a los dos enlaces de la CV-36 que tiene Picanya.
- Desde el punto de vista de la distribución de flujos, las buenas conexiones del municipio con la red de carreteras de la Generalitat y del Estado, genera importantes oportunidades empresariales que conllevan un desarrollo completo de los polígonos industriales. **El tráfico propio de la actividad empresa, sumado a que los enlaces viarios suponen la salida/entrada a otros municipios como Paiporta y el paso de importantes intensidades hacia Valencia y Torrent, conlleva que en horas punta de entrada al trabajo (entre las 7.30-8.30), se producen una congestión importante en el enlace de la CV-36 con la CV-407**, llegando a retenciones importantes. El resto de días laborables la intensidad de los accesos al municipio no llega a colapsar la vía, mientras que fines de semana y festivos el tráfico es fluido.
- De acuerdo con las reflexiones anteriores, las posibles actuaciones de mejora que se propongan sobre la infraestructura viaria deben ir necesariamente acompañadas de medidas de regulación que impidan generar, en la medida de lo posible, incrementos no deseados en el número de viajes en vehículo privado, ya de por sí elevados.
- La gestión del sistema de estacionamiento constituye un aspecto esencial desde el punto de vista de la estrategia de movilidad sostenible. Una buena política de zonas de estacionamiento /



aparcamiento resulta crítica para la consecución de una gran parte de los objetivos de movilidad que puedan establecerse.

- La gestión del estacionamiento debe estar en consonancia con el modelo de movilidad seleccionado y no exclusivamente concebido como garantía para la accesibilidad a un determinado equipamiento o actividad. El Ayuntamiento de Picanya viene siendo consciente de la importancia de este factor, como lo demuestran diversas actuaciones materializadas durante los últimos años encaminadas a ofrecer una oferta de aparcamientos adecuada a la demanda.
- **La política municipal ha proporcionado bolsas de aparcamiento en los bordes urbanos (Aparcamientos Disuasorios), con el fin de emprender un importante cambio de tendencia con la peatonalización del centro histórico y la ampliación de aceras en los barrios:** mayor presencia del espacio peatonal en detrimento del vehículo. Además, con estos aparcamientos, se evitan los movimientos interiores de vehículos en busca de plazas en la calle, así se reduce el impacto acústico, emisiones de CO₂ y peligrosidad de vehículos dando vueltas por zonas residenciales.
- La potencialidad de este tipo **de zonas de aparcamiento disuasorias desde el punto de vista de la movilidad sostenible radica en el atractivo que supone dejar el coche en un lugar de fácil acceso, y caminar a tu vivienda o centro de ocio** por unas calles más amables y accesibles. Incluso se puede combinar con puestos de bicicletas compartidas.
- De la información proporcionada por las encuestas llevadas a cabo se deduce cierta descompensación entre el nº de coches disponibles por hogar y el nº de plazas de garaje con las que cuenta éstos, que resulta ser inferior al nº vehículos obligando a parte de los usuarios a aparcar en la vía pública. No obstante, lo anterior, la opinión más comúnmente recogida sobre el estado actual del sistema de aparcamientos ha sido Buena, con un 38%.

4.5.- DIAGNÓSTICO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- El sistema de transporte público en Picanya se apoya exclusivamente en la línea de FGV: Línea 1, 2 y 7 de Metrovalencia. Se trata de la conexión con Valencia y ciertos pueblos del área metropolitana, contribuyendo a las relaciones intermunicipales. Como es sabido, la red de Metrovalencia es radial, con los tramos en el interior de la ciudad subterráneos y en las poblaciones en superficie. Es el transporte más valorado por usuarios para el acceso a Valencia, con una frecuencia correcta y buena calidad en el servicio.
- Respecto la estación de metro, cabría mejorar la accesibilidad y la información para los usuarios del servicio. Y aunque no sea competencia municipal, se debería reordenar la red de autobuses,

apostando por una red más conectada, menos radial, más transversal y que permita la interrelación entre los municipios del área metropolitana.

- No existe una red de transporte público transversal, que circunvale la ciudad y conecte los municipios del anillo exterior del área metropolitana de Valencia. Este hecho dificulta los movimientos entre municipios cercanos o centros laborales o de ocio, de manera que no hay una conexión efectiva a municipios como Alaquàs, Aldaia, Xirivella, Benetússer, Catarroja, ... La única posibilidad para acceder a estos municipios es ir a Valencia (Estación del Norte) y realizar transbordo con las líneas de cercanías, con lo que el tiempo de viaje dificulta el desplazamiento.
- Tampoco se dispone de una parada de Taxi con servicio continuado.

A la vista de la información socioeconómica recopilada, el transporte público representa un 15% de los desplazamientos por motivo trabajo, porcentaje que asciende al 27% en el caso de los desplazamientos por motivo estudios. Como referencia, la cuota de reparto modal del transporte público en Valencia y su Área Metropolitana, sin distinguir el motivo de desplazamiento, es del 23,2%.

4.6.- DIAGNÓSTICO DEL TRANSPORTE INDUSTRIAL Y DE MERCANCÍAS

- Los accesos al polígono industrial se realizan a través de los enlaces ubicados en la CV-36, por lo que no se perciben tráficos de vehículos pesados por el interior del municipio; además, en las entradas al casco urbano hay señales de prohibición de vehículos de gran tonelaje. únicamente hay alguna afección de estos vehículos en la C/ Valencia, dado que en esta zona de Vistabella el polígono industrial colinda con el casco urbano, por errores de GPS o conductor, algún camión accede al casco urbano.
- Respecto los movimientos interiores de caminos en el interior del municipio, se deben principalmente al suministro de mercancía a comercios. Para ello, Picanya cuenta con zonas de carga y descarga, ubicadas en los ejes principales y que se han posicionado según los técnicos de movilidad municipal. En el caso del Mercado Municipal, la carga y descarga se realiza en una zona amplia ubicada en el Paseo de la Amistat.
- Dado que los dos grandes locales de supermercados (Consum y Mercadona) se encuentran alejados del centro urbano y de grandes núcleos de viviendas (inicio de Calle Valencia y e inicio de Paseo de la Primavera, respectivamente), no generan problemática especial.
- Las actuaciones de mejora propuestas en los grandes ejes de actividad comercial que además lo son de tráfico rodado, deben contemplar la posibilidad de ampliar las zonas destinadas a tal fin para evitar impactos negativos para la circulación.



4.7.- JERARQUIZACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

Para entender las debilidades de movilidad en la población, y como resumen de los apartados anteriores en los que se analiza detalladamente el diagnóstico, las actuaciones del presente PMUS deben de ir encaminadas a solucionar, disminuir o mitigar los problemas desarrollados.

La priorización de los mismo es fundamental para concentrar los esfuerzos en atajar dichos problemas y entender que el presente documentos debe servir de base para la determinación de las inversiones. En la tabla adjunta se aporta la propuesta de jerarquización de la problemática de aquello que se consideran más importantes:

Tabla 20. Jerarquización de la problemática por modalidad de transporte

AFECCIÓN	PROBLEMATIVA	CAUSA	EVOLUCIÓN PREVISIBLE EN CASO DE NO ACTUACIÓN
MOVILIDAD PEATONAL	Derivada de la accesibilidad en vía pública, afección a PMR	Envejecimiento de las calles, obsolescencia de los pasos peatonales y cambios normativos.	Empeoramiento de los desplazamientos a pie, afección a la movilidad de los más vulnerables.
	Derivada de la accesibilidad en la estación de FGV	Envejecimiento de la estación y de los andenes de la comunicación entre ellos.	Dificultad de acceso a la estación y andenes, reducción de viajes en transporte urbano
MOVILIDAD CICLISTA	Derivada de la conectividad de carriles bici (Camí Pedrera) e itinerarios interiores	Secciones de calles consolidadas con flexibilidad limitada, dificultad de acoplar carril bici	Dificultad de movilidad ciclista y falta de funcionalidad de la red, reducción de uso ciclista
	Derivada de inexistencia de alquiles de bicicletas públicas	Envejecimiento de la estación y de los andenes	Imposibilidad de conectar con otros municipios, reduce posibilidad de viajes no motorizados
MOVILIDAD MOTORIZADA	Congestión en TM Picanya en horas punta de la CV-36 y CV-407	Aumento de la intensidad proveniente de municipios colindantes, sobretodo Paiporta y Torrent	Colapso de salidas y entradas al municipio
TRANSPORTE PÚBLICO	Uso limitado de transporte público para desplazamientos laborables	Casuística diversa (origen de desplazamiento, edad de usuario, horarios, ...)	Mayor desplazamiento en vehículo y congestión de viales y redes de comunicación

La evolución previsible dichos problemas, conforme a la evolución que ha seguido el municipio en los últimos años en lo que respecta a actuaciones de mejora de las barreras arquitectónicas, ejecución de carriles bici, aparcamientos disuasorios y fomento del transporte público, no parece agravar las debilidades, sino que se tiende a mantener o incluso resolverse en muchos aspectos.

4.8.- ANÁLISIS DAFO

Se propone realizar un análisis DAFO que permita estudiar de forma agregada este conjunto de áreas para que sirva en la toma de decisiones, jerarquización de actuaciones y prioridades.



DEBILIDADES

- | Las autovías y carreteras de importancia supramunicipal dividen el término, debilitando las comunicaciones.
- | El barranco del Poyo y la línea de FGV suponen una barrera al casco urbano residencial.
- | La proximidad a Valencia condiciona el crecimiento y la actividad económica y de la movilidad
- | Accesibilidad puntual para PMR en pasos peatonales



AMENAZAS

- | Aumento constante de la motorización y aumento progresivo de la IMD tras la crisis económica.
- | Los niveles de congestión son bajos, lo que conlleva una desventaja frente a la movilidad sostenible, pues es atractivo el uso del vehículo.
- | Plataformas ciclopeatonales actuales causan conflicto ciclista-peatón, la oferta queda por debajo de la demanda ('morir de éxito')
- | Barrera que supone la línea de FGV a posibles crecimientos urbanos



FORTALEZAS

- | Entorno socio-político favorable a la promoción de los modos de transporte no motorizados y públicos. Línea de Metrovalencia.
- | Gran acogida de las peatonalizaciones y ampliación de espacios peatonales, vegetalizaciones, espaciamiento, ...
- | Orografía, climatología y distancias propensas para los desplazamientos a pie y bicicleta a municipios colindantes y Valencia.
- | Red ciclista exterior con buenas comunicaciones y los anillos de la ronda viaria



OPORTUNIDADES

- | Colaboración entre administraciones y nuevos desarrollos urbanísticos para el soterramiento de las vías de ferrocarril.
- | Creación de aparcamientos disuasorios e intermodales que permitan reducir el tráfico en el casco urbano y ampliar espacios peatonales.
- | Fomentar la movilidad no motorizada interior y exterior, ampliación de la red ciclable urbana y sistema de bicicletas compartido.
- | Fomentar el teletrabajo, aprovechando la excelente infraestructura de telecomunicaciones





5.- ESCENARIOS DE LA MOVILIDAD

Es fundamental analizar la tendencia de la movilidad en Picanya, conforme a las diferentes políticas que de movilidad que se decida implantar. Estos posibles escenarios futuros que pueden darse en cuanto a la movilidad, deben definirse en función de las hipótesis diferenciadas en la utilización de las distintas variables que intervienen en la movilidad.

Las variables que consideramos intervienen en la definición de los posibles escenarios futuros de la movilidad son:

- a) Estructura de la población.
- b) Reparto modal de la movilidad.
- c) Distribución territorial de la movilidad.
- d) Índice de motorización.
- e) Espacio destinado al estacionamiento.
- f) Los consumos energéticos derivados del transporte y las emisiones contaminantes derivadas de la movilidad.

Una vez seleccionadas las variables, se establecen las hipótesis para determinar los posibles escenarios de futuro de la movilidad. En el PMUS se consideran las siguientes hipótesis:

1) El escenario tendencial o Do Nothing., que viene a mostrar cual sería la situación futura si no se implementara ninguna medida de mejora de la movilidad y siguiéramos con los mismos patrones de movilidad que los registrados actualmente. No hacer nada respecto a la movilidad y continuar las pautas actuales, siguiendo con resolver los problemas de incremento de demanda de desplazamientos en la ciudad aplicando técnicas de "Estudios de tráfico", es decir, incrementando la capacidad y número de infraestructuras para dar cabida al creciente número de vehículos.

2) Apostar por implantar modos de desplazamiento más sostenibles en la ciudad (a pie, bicicleta o transporte público) en detrimento del vehículo privado. Escenario de implantación del PMUS. El objetivo de reparto modal planteado para el escenario horizonte del Plan (10 años) es un escenario realista. Se plantea de esta manera porque los objetivos tienen que ser alcanzables, para que puedan ser una motivación para las administraciones públicas encargadas de implementar el plan.

Así pues, aplicando las hipótesis anteriores sobre las variables que regulan la movilidad, podemos plantear 2 posibles escenarios futuros de la movilidad en la ciudad:

- **ESCENARIO 0: MODELO DE MOVILIDAD TENDENCIAL O “DO NOTHING”.** Este primer escenario se basa en no hacer nada, es decir, continuar con las pautas actuales de movilidad.
- **ESCENARIO 2: MODELO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.** Con este escenario, se pretende cambiar el modelo tendencial y tradicional de la movilidad, para implantar un modelo de movilidad urbana con criterios de sostenibilidad, priorizando los modos de transporte blandos (peatón y bicicleta) y colectivos (bus, ferrocarril, ...), frente al vehículo privado.

Tabla 21. Reparto Modal actual

ESCENARIO ACTUAL		
TIPO	DESPLAZAMIENTOS	%
A pie	6355	34,08%
Bicicleta/Patinete	1315	7,05%
Metro	1493	8,01%
Coché conductor/Acompañante	8632	46,28%
Moto	855	4,58%
TOTAL	18650	100%

5.1.- ESCENARIO 0: MODELO DE MOVILIDAD TENDENCIAL O “DO NOTHING”

En este escenario de no modificar las políticas actuales en materia de movilidad por parte del Ayuntamiento, la repercusión sobre las variables que intervienen en el escenario de movilidad será la siguiente:

a) Estructura de la población: al no modificar las políticas del modelo actual de movilidad, la tendencia de la estructura poblacional será similar a la actual, puesto que no se darán atractivos para que atraer nueva población, seguirá el crecimiento vegetativo natural de los residentes.

b) Reparto modal de la movilidad: al no adoptar nuevas medidas, el reparto modal será similar al actual, si bien como la población crecerá, empeorarán las condiciones del tráfico y de aparcamiento, con lo que un pequeño porcentaje de la población, para los viajes internos, puede que adopte el vehículo privado para pequeños desplazamiento, pero el transporte público se mantendrá similar o incluso descenderá levemente por el envejecimiento de la población. Es probable, que el uso de movilidad no motorizada (patinetes eléctricos) siga aumentando siguiendo la tendencia actual. Con ello, se tendrá la siguiente distribución modal:



Tabla 22. Reparto Modal escenario 0

ESCENARIO 0 - 'DO NOTHING'		
TIPO	DESPLAZAMIENTOS	%
Apie	5930	31,80%
Bicicleta/Patinete	1420	7,61%
Metro	1460	7,83%
Coche conductor/Acompañante	8945	47,96%
Moto	895	4,80%
TOTAL	18650	100%

- c) Distribución territorial de la movilidad: Dado que no se adoptan nuevas políticas, nada variará.
- d) Índice de motorización: básicamente se mantendrá, descendiendo en todo caso 1 -2 % o quizás mayor electrificación del parque de vehículos por las imposiciones de Directivas Europeas.
- e) Espacio destinado al estacionamiento: al no adoptar políticas de gestión del estacionamiento, en las zonas con déficit del casco urbano se agravará la situación, y al mantener los estándares dotacionales urbanísticos de plazas de aparcamiento, en lo nuevos desarrollos urbanísticos, se generarán excesos de plazas en vía pública, que implicarán aumento del tráfico del vehículo privado, como históricamente ha ido ocurriendo.
- f) Los consumos energéticos derivados del transporte: si bien el reparto modal básicamente se mantiene en porcentaje, con el crecimiento vegetativo de la población de Vila-real, incrementarán el número de vehículos y, por lo tanto, los consumos energéticos derivados del transporte. Las emisiones contaminantes derivadas de la movilidad: ocurría lo mismo que con lo indicado para los consumos energéticos.

5.2.- ESCENARIO 1: MODELO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

En este escenario, se pretende cambiar los modelos tendencial y tradicional de la movilidad, para implantar un modelo de movilidad urbana con criterios de sostenibilidad, priorizando los modos de transporte blandos (peatón y bicicleta) y colectivos (ferrocarril,...), frente al vehículo privado, con lo que la repercusión sobre las variables que intervienen en el escenario de movilidad será la siguiente:

a) Estructura de la población: las políticas de implementar un modelo de movilidad sostenible, consiguen una mejora de las condiciones de calidad de vida y del espacio urbano, lo que constituye un importante atractivo para favorecer la inmigración de personas que buscan mejora calidad de vida, por lo que previsiblemente se incremente más la población y la estructura poblacional cambie, dado que la tipología de familias o personas que acuden, son de perfil joven que valoran formas de vida sostenibles y mejor calidad de

vida, lo que es positivo para: 1) la economía de la ciudad, dado que son personas en edad de trabajar y con niños pequeños, de modo que rejuvenecen la pirámide poblacional, y 2) el incremento del uso de modos de desplazamiento sostenibles.

b) Reparto modal de la movilidad: al mejorar las condiciones del espacio urbano, los itinerarios peatonales y ciclistas, así como el servicio de transporte público, haciendo más amigable y confortable la ciudad, se incrementarán notablemente los modos de transporte blandos a pie y en bicicleta y el transporte público, en detrimento del vehículo privado. A todo ello, también ayuda el cambio en la estructura poblacional anteriormente comentado. Con ello, se tendrá la siguiente distribución modal:

Tabla 23. Reparto Modal implantación de PMUS

ESCENARIO IMPLANTACIÓN PMUS (10 AÑOS)		
TIPO	DESPLAZAMIENTOS	%
Apie	7005	37,56%
Bicicleta/Patinete	1695	9,09%
Metro	1825	9,79%
Coche conductor/Acompañante	7290	39,09%
Moto	835	4,48%
TOTAL	18650	100%

c) Distribución territorial de la movilidad: Dado que las condiciones de vida en el casco urbano mejoran, y las conexiones pie y en bicicleta con los polígonos industriales también (Inversiones de IVACE de los últimos años), la población trabajadora y estudiantil de la ciudad, preferirá trabajar o estudiar cerca de Picanya: aumentarán los viajes internos y disminuirán los externos.

d) Índice de motorización: obviamente, al aumentar los modos de transporte blandos y el público, y al reducirse las distancias de los viajes por aumentar los internos frente a los externos, las necesidades familiares de disponer vehículo propio bajarán, además de la electrificación del parque de vehículos privado.

e) Espacio destinado al estacionamiento: al adoptar políticas de gestión del estacionamiento inteligentes y al aumentar los modos de transporte blandos y el público, y al reducirse las distancias de los viajes, disminuirán los vehículos en el casco urbano, con lo que el espacio actual destinado al estacionamiento podrá recuperarse para la ciudad y el ciudadano, pudiéndose mejorar las necesidades de aparcamiento para residentes en las zonas con déficit del casco urbano.

f) Los consumos energéticos derivados del transporte: con todo lo indicado anteriormente, al aumentar los modos de transporte blandos y el público, y al reducirse las distancias de los viajes, es obvio que los



consumos energéticos derivados del transporte disminuirán notablemente g) Las emisiones contaminantes derivadas de la movilidad: ocurría lo mismo que con lo indicado para los consumos energéticos.

5.3.- SELECCIÓN DE ESCENARIO

Los beneficios de la implantación de un “Modelo de Movilidad Sostenible” son evidentes, países con una incorporación de estos criterios hace años, disponen de una mejora envidiable de la calidad de vida de sus ciudadanos. Este escenario que tan buenos resultado ha proporcionado en otros países europeos y ciudades españolas, y que cumple los objetivos previstos en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, no solo proporcionan claros ahorros energéticos, sino ofrece una disminución de los gases de efecto invernadero, y aumenta la calidad de vida que ofrece al conjunto de la ciudadanía.

Pero este nuevo escenario también permite que se mejoren los niveles de otras variables de control relacionadas con la movilidad sostenible del municipio. Este es el caso de la reducción del número de coches y la necesidad de espacio de estacionamiento, pudiendo destinarse a otros usos urbanos necesarios, como equipamientos, vías ciclistas, espacios peatonales, etc. Un modelo de transporte más calmado con barrios tranquilos producirá un mayor bienestar a los vecinos que tendrán una mayor calidad del aire y al mismo tiempo menores niveles de ruidos ocasionados por el tráfico.

Así pues, se selecciona el escenario de Implantación de un “Modelo de Movilidad Sostenible”, como el adecuado y compatible con el PMUS de Picanya, y como deseable a alcanzar en el futuro (para conseguir una movilidad más sostenible)



6.- PARTICIPACIÓN PÚBLICA DEL PMUS DE PICANYA

La implicación del público y de las instancias que lo representan en el proceso de redacción es uno de los puntos clave del PMUS de Picanya. La participación pública está presente a lo largo de todo el proceso de elaboración, implantación y seguimiento del PMUS, aunque hay momentos donde su acción es más explícita. El presente Plan de Participación Pública (en adelante PPP) se redacta para asegurar una participación constante y activa tanto de la ciudadanía individualmente, como de las asociaciones ciudadanas, organizaciones relacionadas con la movilidad (Asociaciones de Vecinos, Asociaciones Ecologistas, Empresa industriales, de servicios, y Ocio-Restauración, clubs de deporte (fútbol, pádel, pilota), comerciantes, asociaciones de consumidores, grupos cicloturistas y operadores de transporte) y entidades e instituciones municipales (Ajuntament de Picanya, Mancomunitat de l'Horta Sud). El Anexo I de este documento recoge el Plan de Participación Ciudadana diseñado para el desarrollo del PMUS.

Según la Guía práctica para la elaboración e implantación de PMUS", elaborada con la colaboración del Ministerio de Fomento y el Ministerio de Transporte, los tres tipos de comunicación se pueden definir en:

- Información: es un proceso unidireccional por el cual la comisión ejecutiva informa a los interesados o afectados. Consiste en comunicar con el público mediante la presentación del proyecto, su difusión a través de los medios de comunicación y reuniones. La información así difundida debe llevar asociada el concepto de transparencia y el mensaje debe ser comprensible, por lo que el aspecto clave es la calidad y no la cantidad de información. Es importante indicar no sólo lo que se va a hacer, sino destacar el beneficio social esperado del conjunto de medidas contempladas en el plan.
- Consulta: supone pedir la opinión de los afectados, la información pasa del usuario al político, puesto que se trata de hacer que el público exprese sus percepciones tanto sobre la problemática como sobre el plan. Los decisores reciben la opinión pública y la percepción que tiene la ciudadanía sobre los temas que se plantean.
- Concertación-participación: es un proceso en el que la información fluye en dos direcciones ya que hay una vía de comunicación abierta entre la ciudadanía y los órganos decisores. En este caso, se asocia la población y sus instancias representativas al proceso de toma de decisiones estratégicas, elaboración del plan, o al menos a las acciones acometidas. Así, el punto de vista de los usuarios es incorporado al proceso, lo que, en la práctica, conlleva trabajar con los profesionales del sector en la formulación de la estrategia que se pretende adoptar.

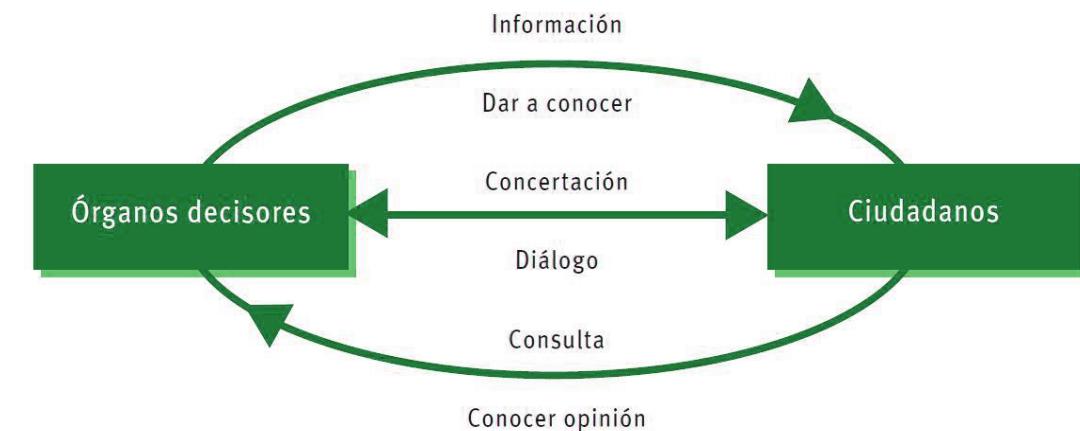


Figura 53. Diferentes grados de participación pública (Fuente Guía para la elaboración del PMUS)

El Plan de Participación ciudadana se llevará a cabo durante todo el proceso de elaboración y redacción del plan.

El procedimiento de Participación Ciudadana tiene por objeto:

1. Desarrollar un proceso participativo para consensuar los elementos fundamentales de la movilidad en Picanya
2. Aumentar la transparencia de las actuaciones de la administración local en materia de desarrollo urbano y movilidad, y facilitar la participación de la ciudadanía en la toma de decisiones.
3. Obtener información de la ciudadanía en torno a sus preferencias y contribuir a generar soluciones creativas e innovadoras adaptadas a las situaciones particulares del municipio de Picanya

En concreto, los objetivos de este Plan de Participación, en relación con la Movilidad Urbana Sostenible, son:

- Definir las actuaciones para la difusión, el acceso y la puesta a disposición de ciudadanos, agentes económicos, sociales e instituciones, la información sobre Movilidad Urbana Sostenible en Picanya
- Recopilar la información referente a las preferencias sociales de Movilidad Urbana Sostenible en Picanya



6.1.- METODOLOGÍA

La participación pública se va a desarrollar desde el momento inicial, y a lo largo de todo el proceso de elaboración, implantación y seguimiento del PMUS, aunque hay momentos en los que se considera que la participación es más explícita.

Se incluyen formas continuas permanentes durante todas las fases, como también la comunicación puntual y consultas en momentos decisivos del proceso. Especialmente en la fase de análisis y diagnóstico, y posteriormente para la selección y aprobación de propuestas.

El PPP establece el modelo de participación acorde con los precedentes y dinámicas existentes actualmente en el municipio, como la participación a través de la página web del Ayuntamiento de Picanya, y otras formas de participación pública como jornadas participativas, consultas ciudadanas, eventos de movilidad, encuestas de movilidad, etc.

6.1.1.- AGENTES IMPLICADOS

El PMUS Picanya, debe ser el resultado de una sólida cooperación entre la ciudadanía local, especialmente las personas residentes, y los diversos estamentos y agentes sociales. En este sentido, la participación ciudadana como ya se ha mencionado anteriormente incluye: la ciudadanía individualmente y las asociaciones ciudadanas, organizaciones relacionadas con la movilidad como también las entidades e instituciones municipales.

Los agentes deben representar los principales sectores sociales, económicos y ciudadanos, y serán convocados adecuadamente e informados sobre el proceso y las actividades que se van a desarrollar.

Para el desarrollo de la participación, se han identificado los siguientes agentes:

- La ciudadanía y/o sus representantes: Dones de Picanya, Club de Jubilats i Pensionistes, Mestresses de Casa Tyrius Picanya, grupos de usuarios de transporte público, ...
- Asociaciones de Personas con movilidad reducida: Club de Jubilats i Pensionistes
- Comunidad educativa:
- AMPA I.E.S. Enric Valor
- AMPA Col·legi Ausiàs March

- AMPA Col·legi Baladre
- AMPA Escola Gavina
- Associació Alumnes EPA
- Sector empresarial:
- Associació empresarial de Picanya (AEPi)
- Associació del Xicotet Comerç de Picanya (AXCPI)
- Empresas operadoras del servicio de transporte público de transporte
- Asociación de transportistas y operadores de transporte
- No existen asociaciones ecologistas en el municipio
- No existen colectivos, clubs, asociaciones relacionados con la movilidad ciclo-peatonal.
- Cuerpo de técnicos de la administración local: Urbanismo, Tráfico, Medio ambiente, aparcamientos, Servicios Sociales, Policía Local, ...
- Entidades: Ayuntamiento de Picanya, Mancomunitat de l'Horta Sud.

6.1.2.- MECANISMOS DE PARTICIPACIÓN

Para el desarrollo de las propuestas se recurrirá a

1) Encuestas individuales

Cuestionario a la ciudadanía mediante entrada web, mail o pie de calle

<https://forms.gle/Ek9mjeMS4mJeMqgk9>

2) Interacción con grupos de partes interesadas

Entrevistas con partes interesadas

Consells de debate y discusión: Consell Escolar Municipal y Consell de Salut



Los principales resultados de la encuesta ciudadana ya se han mostrado en este primer documento de diagnóstico.

ANEXO I: PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

PROPUESTA

FASE II





ÍNDICE

1.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y OBJETIVOS DE ACTUACIÓN	6
1.1.- INTRODUCCIÓN.....	6
1.2.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD PEATONAL	6
LÍNEA ESTRATÉGICA 1: POTENCIAR LOS DESPLAZAMIENTOS PEATONALES.....	7
LÍNEA ESTRATÉGICA 2: MEJORAR LA CALIDAD DE LOS ITINERARIOS PEATONALES, ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD	7
LÍNEA ESTRATÉGICA 3: RECUPERAR Y PONER EN VALOR LOS ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS CON PRIORIDAD PEATONAL	7
1.3.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA	7
LÍNEA ESTRATÉGICA 4: FACILITAR Y NORMALIZAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE COTIDIANO Y HABITUAL DE LOS HABITANTES.....	7
LÍNEA ESTRATÉGICA 5: ASEGURAR UNA INFRAESTRUCTURA CICLISTA ADECUADA, MANTENIENDO, MEJORANDO Y CONSOLIDANDO LA RED DE VÍAS PARA BICICLETAS DE LA CIUDAD	8
LÍNEA ESTRATÉGICA 6: POTENCIAR EL USO DE BICICLETAS COMPARTIDAS.....	8
1.4.- ESTRATEGIAS PARA POTENCIAR EL TRANSPORTE PÚBLICO	8
LÍNEA ESTRATÉGICA 7: MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO.....	8
LÍNEA ESTRATÉGICA 8: POTENCIAR LA INTERMODALIDAD, LA COORDINACIÓN Y LA INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO.....	8
LÍNEA ESTRATÉGICA 9: IMPLANTAR UN TRANSPORTE INTERURBANO TRANSVERSAL EN L'HORTA	9
1.5.- ESTRATEGIAS PARA EL VEHÍCULO PRIVADO	9
LÍNEA ESTRATÉGICA 10: REDUCIR EL TRÁFICO DEL NÚCLEO HISTÓRICO DEL MUNICIPIO Y FLUIDIFICAR LAS RONDAS EXTERIORES	9
LÍNEA ESTRATÉGICA 11: FOMENTAR EL USO RACIONAL DEL AUTOMÓVIL, RESPETAR LÍMITE INTERIOR A 30 KM/H Y VEHÍCULOS ELÉCTRICOS.....	9
LÍNEA ESTRATÉGICA 12: ORGANIZAR ESPACIO DESTINADO AL ESTACIONAMIENTO....	9

1.6.- ESTRATEGIAS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	10
LÍNEA ESTRATÉGICA 13: MEJORAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL MUNICIPIO	10
1.7.- ESTRATEGIAS TRANSVERSALES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE E INTELIGENTE	10
LÍNEA ESTRATÉGICA 14: ACTUACIONES DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO.....	10
LÍNEA ESTRATÉGICA 15: PROMOCIONAR LA MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE Y SEGURA	11
LÍNEA ESTRATÉGICA 16: PROFUNDIZAR LOS ASPECTOS DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD CON LA AYUDA DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS.	11
2.- ANÁLISIS COMPARATIVO DE BUENAS PRÁCTICAS	12
2.1.- MEJORA DE LA MOVILIDAD PEATONAL Y LOS RECORRIDOS PEATONALES	12
2.2.- MOVILIDAD EN BICICLETA.....	12
2.3.- MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO	13
2.4.- MEJORA DE LA MOVILIDAD EN VEHÍCULOS PRIVADOS Y MEJORA DEL IMPACTO DE TRÁFICO RODADO EN LA CIUDAD.....	13
2.5.- GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	14
3.- DEFINICIÓN DE ESCENARIOS Y ACTUACIONES	15
4.- PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	16
4.1.- FICHAS DE ACTUACIÓN.....	17
5.- PROGRAMACIÓN DE LAS PROPUESTAS	18
6.- ANÁLISIS AMBIENTAL DEL PMUS	24
6.1.- AFECCIÓN DE LAS PROPUESTAS A ESPACIOS Y ELEMENTOS NATURALES CON PROTECCIÓN AMBIENTAL	24
6.2.- METODOLOGÍA CÁLCULO HUELLA DE CARBONO DERIVADA DEL MODELO DE MOVILIDAD PROPUESTO	24
6.3.- INDICADORES MEDIOAMBIENTALES DE SEGUIMIENTO	26



Índice de figuras

Figura 1: Diagrama objetivos	6
Figura 2: Parking bicicletas Lund, Suecia	12
Figura 3: Tranvía en Grenoble	13
Figura 4: Calle peatonal Apeldoorn.....	14
Figura 5: Imagen Proyecto SMART SANTANDER.....	14
Figura 6: Ficha tipo de las actuaciones.....	16

Índice de tablas

Tabla 1. Líneas estratégicas y programas	16
Tabla 1. Reparto modal y evolución (Fuente: PMOME Valencia)	24



1.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y OBJETIVOS DE ACTUACIÓN

El análisis del diagnóstico de la fase anterior ha proporcionado la visión sobre la situación actual del municipio en cuanto a su movilidad. En el siguiente documento, se pretende enumerar cada uno de los problemas que se han detectado para ofrecer soluciones, así como aprovechar las potencialidades que se encuentren en el municipio para, finalmente, presentar un programa completo de actuaciones plasmando todas las unidades que se han planificado dentro de este PMUS mediante la elaboración de unas fichas esquemáticas y visuales para cada propuesta de actuación concreta.

Una vez analizada la situación de partida de Picanya, es necesario aspirar a una movilidad más sostenible, proporcionando alternativas al vehículo privado que sean más sostenibles, eficaces y confortables. No obstante, diversos estudios de la Unión Europea concluyen que a menudo no es suficiente con emprender medidas de promoción de medios de transporte más sostenibles para lograr cambios significativos en las formas de movilidad. Además de una buena oferta de medios de transporte público y de itinerarios atractivos para modos no motorizados, suele ser necesario aplicar medidas de contención o restricción del uso del automóvil privado, que pueden incluir la regulación del aparcamiento, la peatonalización de ciertos ámbitos, etc. Este fin puede obtenerse mediante la aplicación de tres herramientas: La gestión de la movilidad, con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, el urbanismo responsable y la promoción del transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

El PMUS debe establecer las líneas estratégicas y objetivos de actuación que sirvan de punto de partida para cubrir las necesidades de movilidad, y ofrecer una serie de propuestas encaminadas a conseguir dichos objetivos.

1.1.- INTRODUCCIÓN

Los objetivos de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible, ya definidos en apartados anteriores, se han trabajado de manera que se han priorizado los modos de transporte más sostenibles, buscando siempre una complementación entre ellos, pero acentuando aquellos que aseguran una movilidad dentro de patrones más eficientes y racionales.

Además, dentro de los factores característicos de la movilidad, no se nos pueden olvidar los nuevos condicionantes para una *Smart Mobility*, en este sentido se han tenido en cuenta los siguientes aspectos que serán tenidos en cuenta por las distintas estrategias sugeridas en el presente documento:

- Accesibilidad local

- Accesibilidad (inter)nacional
- Disponibilidad de infraestructuras ICT
- Sistemas de transporte sostenibles, innovadores y seguros
- Perspectiva de género

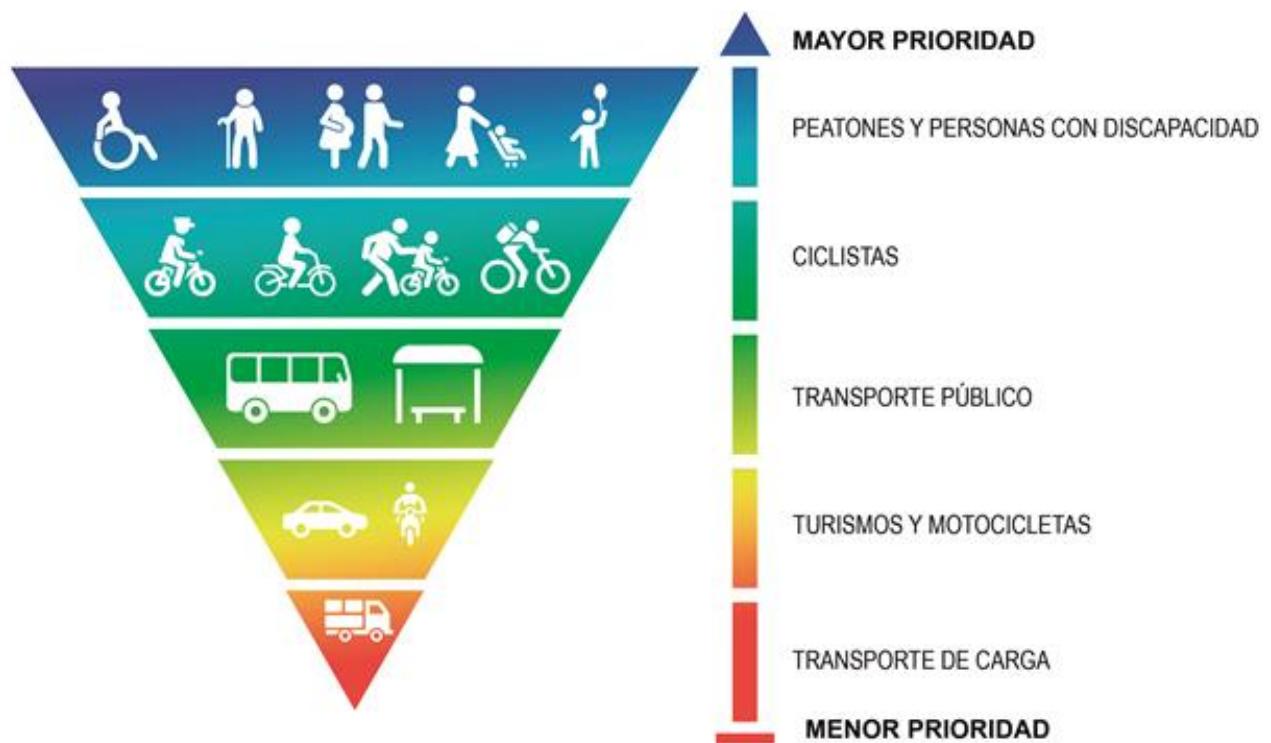


Figura 1: Diagrama objetivos

1.2.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD PEATONAL

Picanya se caracteriza por ser un municipio compacto, conformado longitudinalmente entre el Barranco del Poyo y la línea de FGV. En el núcleo urbano, una de las maneras más rápidas y cómodas de moverse es por espacios peatonales. En general, la movilidad peatonal en Picanya es buena, aunque se han detectado problemas en el análisis, principalmente de accesibilidad en pasos peatonales, en los polígonos industriales por su falta de adecuación, y los problemas ocasionados por el envejecimiento del espacio urbano.

Para enfatizar la importancia de este modo de desplazamiento se proponen unos programas de actuación que mejoren la calidad de los recorridos peatonales.



Estas medidas entran dentro de la línea de la movilidad desde una perspectiva de igualdad de género, extraídas del análisis, ya que son las mujeres las que más se desplazan a pie y por ello son de las más beneficiadas con estas actuaciones. Las líneas estratégicas en cuanto a movilidad peatonal son:

LÍNEA ESTRATÉGICA 1: POTENCIAR LOS DESPLAZAMIENTOS PEATONALES

Para que los peatones puedan desplazarse en condiciones adecuadas es necesaria la creación de una red de itinerarios peatonales que garanticen la conectividad entre puntos atractores y funcionen de soporte de los flujos peatonales.

Las actuaciones que se llevarán a cabo para seguir esta estrategia serán del tipo: Ensanchado de aceras, peatonalización de tramos de calles, diseño de cruces peatonales donde sea necesario o mejora de la fase semafórica de los peatones.

LÍNEA ESTRATÉGICA 2: MEJORAR LA CALIDAD DE LOS ITINERARIOS PEATONALES, ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD

Esta estrategia consiste en la puesta en valor de los espacios públicos e itinerarios peatonales para, entre otras cosas, facilitar la movilidad de los peatones en la vía pública. En combinación con la estrategia 1, los espacios públicos se conectan a la red de itinerarios, convirtiéndose en polos de generación de actividad por sí mismos.

LÍNEA ESTRATÉGICA 3: RECUPERAR Y PONER EN VALOR LOS ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS CON PRIORIDAD PEATONAL

Establecer zonas de priorización peatonal y uso restringido de la circulación rodada, en línea con otras exitosas actuaciones en la población.

Con todo ello se considera que las propuestas de movilidad peatonal en el PMUS deben seguir el siguiente plan de actuaciones, presentado en las fichas mostradas a continuación:

1. Delimitación de zonas urbanas
2. Ampliación de las zonas de prioridad invertida
3. Homogeneización de las calles según el tipo de vía
4. Dotar de continuidad a los itinerarios peatonales
5. Señalización de los tiempos de duración en los itinerarios peatonales

6. Itinerarios escolares
7. Ampliación de las aceras insuficientes del municipio
8. Seguir una coherencia en la señalización de cada tipo de vía
9. Campaña de mantenimiento y renovación de la señalización horizontal y vertical
10. Unificación del modelo de placas del nombre de las calles
11. Definición en la normativa urbanística del municipio la tipología de bolardos a implantar
12. Eliminación del estacionamiento de los vehículos sobre aceras
13. Mejora y cuidado del estado de las aceras (iluminación, limpieza, etc.)

1.3.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA

La bicicleta constituye uno de los modos de transporte más sostenibles; no consume combustibles fósiles para su utilización, no emite contaminación atmosférica, genera poca cantidad de residuos, consume poca cantidad de suelo y fomenta la disminución de la congestión del tráfico. Además, es un medio fácil de utilizar, accesible a la mayoría de la población, mejora la salud física y mental y supone un ahorro económico para el usuario.

Si la densidad de los núcleos es adecuada para realizar los viajes a pie, la distancia entre estos es perfecta para la movilidad ciclista. A esto se debe añadir la topografía existente como un elemento positivo. Aunque las condiciones para una movilidad ciclista en Picanya son favorables y su uso es aceptable, quizás, el número de usuarios no se corresponde con la calidad de las infraestructuras que se tiene para tal fin. En este sentido, se puede decir que las infraestructuras han ido por delante de los usuarios, por lo que claramente cabe incentivar su uso y promover los desplazamientos en bicicleta.

Con la intención de introducir este modo en la movilidad diaria actual se presentan programas de actuación basados en las siguientes estrategias:

LÍNEA ESTRATÉGICA 4: FACILITAR Y NORMALIZAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE COTIDIANO Y HABITUAL DE LOS HABITANTES

El transporte en bicicleta tiene diversas características que lo distinguen de otros tipos de transporte, como es la vulnerabilidad frente al robo de la bicicleta o problemas con el estacionamiento en la vía pública,



seguridad vial y espacio de aparcamiento privado. Con el fin de paliar estos problemas, es necesaria una estrategia que tenga en cuenta estas variables para facilitar el uso de la bicicleta.

LÍNEA ESTRATÉGICA 5: ASEGURAR UNA INFRAESTRUCTURA CICLISTA ADECUADA, MANTENIENDO, MEJORANDO Y CONSOLIDANDO LA RED DE VÍAS PARA BICICLETAS DE LA CIUDAD

En los últimos años, se ha realizado desde las Administraciones públicas, un esfuerzo por fomentar el uso de la bicicleta. Para continuar en esta dirección, es necesario seguir avanzando hacia una red ciclista continua, carriles bici y vías ciclables, que proporcionen cobertura territorial y conectividad con puntos tanto internos como externos al municipio.

LÍNEA ESTRATÉGICA 6: POTENCIAR EL USO DE BICICLETAS COMPARTIDAS

En línea con otros municipios de l'Horta Sud, se buscarán fórmulas de bicicleta compartida, de manera que se favorezca el uso de la bicicleta sin necesidad de la adquisición de la misma y de tener un espacio en la vivienda particular. En esta línea, comentar que se presenta como objetivo la consolidación del sistema de bicicletas públicas Mibisi o alternativa similar.

Con todo ello se considera que las propuestas de movilidad ciclista en el PMUS deben seguir el siguiente plan de actuaciones, presentado en las fichas mostradas a continuación:

1. Dar continuidad a la red ciclista interna del municipio (elaborar una red detallada de tramos).
2. Dar continuidad a la red ciclista externa del municipio (conexión con otros municipios).
3. Implantación de nuevos estacionamientos para bicicletas.
4. Incremento de la seguridad en los aparcamientos para bicis en la parada de Metrovalencia.
5. Homogeneización del modelo de estacionamiento de bicicletas.
6. Plan de mejora de señalización en los puntos de cruce con las vías ciclistas.
7. Comprobación de la seguridad en los itinerarios ciclistas.
8. Mejora del estado de la infraestructura ciclista
9. Implantación de un sistema público de bicicletas

1.4.- ESTRATEGIAS PARA POTENCIAR EL TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público puede resultar menos atractivo para la ciudadanía en comparación con el vehículo privado, ya que es menos flexible y normalmente los viajes duran más. Por tanto, para lograr que el transporte público sea una alternativa real al vehículo particular, deben llevarse a cabo una serie de estrategias.

El transporte público en Picanya oferta fundamentalmente el servicio del Metro, ya que no existen líneas de autobús público. La necesidad de mejora del transporte público es una de las conclusiones extraídas del análisis de movilidad con perspectiva de género.

De los datos obtenidos de Metrovalencia, se puede concluir que las horas punta de uso de la estación de Picanya son los días laborables entre las 8.00 y las 9.00, esta demanda es constante en los días laborables y disminuye notablemente el fin de semana.

Las estrategias generales en los planes y actuaciones en transporte público que se proponen son las siguientes:

LÍNEA ESTRATÉGICA 7: MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO

Para fomentar el uso del transporte público entre toda la población se debe asegurar una buena distribución de este, así como una frecuencia regular y un precio competitivo, de manera que la disponibilidad de este desincentive el uso del transporte particular. Además, el transporte público debe asegurarse de ser una alternativa apta para todos los usuarios, por lo que debe contar con medios que aseguren la accesibilidad universal a las estaciones, y que faciliten la orientación a personas con visión o audición reducida.

LÍNEA ESTRATÉGICA 8: POTENCIAR LA INTERMODALIDAD, LA COORDINACIÓN Y LA INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO.

Es fundamental tener en cuenta la posibilidad de intercambio entre medios de transporte. Un buen nivel de intermodalidad dará como resultado un aumento de los usuarios de transporte público, reduciendo el tráfico y la contaminación. Esto implica la adecuación y mejora del espacio público para pasar con comodidad de la bici al metro y viceversa. Se contará con una red de estaciones adecuadas a este intercambio, creando nuevos puntos de aparcamiento de bicicletas o aparcamientos disuasorios de turismos próximos a las alternativas de transporte planteadas.

**LÍNEA ESTRATÉGICA 9: IMPLANTAR UN TRANSPORTE INTERURBANO TRANSVERSAL EN L'HORTA**

Al igual que se solicita desde el municipio de Picanya, en otros municipios también es una reclamación la necesidad de un transporte transversal entre los municipios de l'Horta, que permita mayor flexibilidad de movimientos entre municipios sin tener que acceder a Valencia. Es decir, un complemento al transporte radial que diversifique la oferta en el área metropolitana.

Con todo ello se considera que las propuestas de transporte público en el PMUS deben seguir el siguiente plan de actuaciones, presentado en las fichas mostradas a continuación:

1. Implantar un sistema de servicio de bicicletas públicas.
2. Crear itinerarios peatonales y ciclistas entre el metro y el municipio.
3. Estudiar la propuesta de implantación de una línea de autobús metropolitano entre los municipios de l'Horta.
4. Estudio del servicio del metro (nocturno, fines de semana, abonos...).
5. Estudio de posicionamiento de teleindicadores en la parada Metrovalencia.
6. Mejora de los servicios en la parada Metrovalencia.

1.5.- ESTRATEGIAS PARA EL VEHÍCULO PRIVADO

El futuro de las ciudades pasa por implantar medidas que favorezcan la movilidad sostenible, y es por ello por lo que se deben poner en práctica una serie de medidas que garanticen la reducción del uso del coche privado y la reducción de su impacto ambiental y urbanístico.

Se trata de fomentar un uso más lógico y eficiente de este modo de transporte, así como una reducción de la ocupación extensiva del espacio viario público por los vehículos privados.

LÍNEA ESTRATÉGICA 10: REDUCIR EL TRÁFICO DEL NÚCLEO HISTÓRICO DEL MUNICIPIO Y FLUIDIFICAR LAS RONDAS EXTERIORES.

Con las inversiones realizadas por las distintas administraciones públicas a lo largo de estos últimos 30 años, se ha reducido considerablemente el tráfico de paso del interior de municipio en favor de las autovías y

carreteras que circunvalan la población. Por tanto, se trata de reordenar el tráfico, de modo que el centro o las calles residenciales dejen de ser itinerarios de paso.

Esta línea tiene por objeto la mejora de la calidad de vida en áreas residenciales, y comprende actuaciones tales como señalización horizontal y vertical, cambios de alineación, badenes, elevaciones de la calzada, obstáculos que impidan determinados movimientos o cambios de material y de color en la pavimentación.

LÍNEA ESTRATÉGICA 11: FOMENTAR EL USO RACIONAL DEL AUTOMÓVIL, RESPETAR LÍMITE INTERIOR A 30 KM/H Y VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Este grupo de acciones incentivan el uso eficiente del vehículo privado, con la consiguiente disminución de consumo de carburante y de emisiones contaminantes. Un uso eficiente del coche implica también priorizar la utilización del transporte público colectivo y del transporte no motorizado (bicicleta y a pie) para desplazamientos cortos. Además, compartir el coche con otros viajeros y reducir la velocidad mejora la eficiencia energética de nuestros desplazamientos y contribuye a descongestionar el tráfico.

Esta línea estratégica propone un uso racional del vehículo privado, para ello se proponen las conocidas como Zonas 30, que es la denominación empleada habitualmente para el conjunto de calles en las que se establece un templado de tráfico, imponiendo limitación de velocidad a 30 km/h, muchas veces reforzado mediante actuaciones sobre la calzada (badenes y estrechamientos de calzada). Además, se procederá al incentivo para la transición de coches y motos a la movilidad eléctrica, favoreciendo la creación de sistemas de recarga para vehículos eléctricos.

LÍNEA ESTRATÉGICA 12: ORGANIZAR ESPACIO DESTINADO AL ESTACIONAMIENTO

El espacio de estacionamiento es uno de los puntos más importantes de la movilidad con automóvil. Por ello, es necesario tener en cuenta las plazas disponibles respecto a las necesarias y la creación de aparcamientos disuasorios entorno a las periferias del casco urbano.

En esta línea tiene como objeto facilitar el acceso a los aparcamientos públicos y las zonas de aparcamientos disuasorios existentes y propuestos, de esta manera se evita el tráfico por el centro urbano, proponiendo acceso a estos desde las rondas.

Con todo ello se considera que las propuestas de vehículo privado en el PMUS deben seguir el siguiente plan de actuaciones, presentado en las fichas mostradas a continuación:

1. Realizar un cambio en los sentidos de circulación en las calles que sea necesario.



2. Completar la trama urbana para cerrar itinerarios.
3. Realizar un inventario de las señales existentes en el municipio y corregir las contradicciones.
4. Colocación de elementos para el calmado del tráfico (pasos de peatones elevados).
5. Completar la señalética de itinerarios que van hacia edificios importantes.
6. Implantación de un sistema que revise el estado de conservación de las vías de tráfico rodado.
7. Reordenación de las secciones de las vías.
8. Señalarizar y delimitar las zonas de prioridad invertida.
9. Señalización de puntos específicos en planos guía y placas para orientación en la ciudad.
10. Sustitución de algunos cruces semaforizados por intersecciones tipo glorieta.

1.6.- ESTRATEGIAS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Históricamente los responsables políticos y técnicos no se han interesado por los crecientes problemas relativos al transporte de mercancías. Esta dinámica ha cambiado recientemente, y hay un creciente interés por la logística de los servicios de reparto, especialmente en el centro de las ciudades.

LÍNEA ESTRATÉGICA 13: MEJORAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL MUNICIPIO

El transporte pesado y comercial es uno de los que generan mayores inconvenientes, por lo que es necesario un plan determinando los recorridos de estos vehículos de carga y en qué espacios pueden realizar la carga y descarga. En Picanya, este tipo de transporte solo puede generar problemas en el casco urbano, ya que la zona de los polígonos está preparada para acogerlo.

En esta línea de actuación se instalarán de nuevas plazas de carga y descarga en zonas comerciales, con un horario de reparto que respete las entradas y salidas de los colegios y que fuera del horario comercial éstas deben poder ser utilizadas por los vecinos.

1.7.- ESTRATEGIAS TRANSVERSALES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE E INTELIGENTE

Aunque en el desarrollo de este PMUS se han analizado y propuesto soluciones para cada sistema de transporte en concreto, existen interconexiones entre los modos, políticas de transporte, necesidades de los usuarios, posibilidades tecnológicas que demandan estrategias transversales que impliquen distintos factores.

LÍNEA ESTRATÉGICA 14: ACTUACIONES DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO

"Las investigaciones realizadas hasta la fecha en diversos países coinciden en un hecho: las pautas de movilidad de mujeres y hombres son diferentes. Las mujeres tienen un menor acceso al coche y, por ello, dependen del transporte público en mayor proporción que los hombres, realizan más desplazamientos con niños/as o cargadas y viajan más fuera de los horarios punta (en parte, debido a que muchas tienen trabajos a tiempo parcial). El diseño de las infraestructuras de movilidad, hecho desde pautas supuestamente universales, valora claramente los viajes laborales por encima de cualquier otro motivo de desplazamiento". (Manual análisis urbano P. Vasco)

Además, todavía hoy, las mujeres son las que mayoritariamente asumen las tareas del cuidado, por lo que tienen mayores dificultades de desplazamiento para compatibilizar el trabajo remunerado con el doméstico y se encuentran con más limitaciones de accesibilidad en el transporte público.

- Disminuir el tiempo dedicado por las mujeres a los desplazamientos necesarios para las tareas de la vida cotidiana.
- Mejorar horarios, frecuencia de paso, fiabilidad horaria y precios para adecuar el transporte público a una sociedad más inclusiva e igualitaria.
- Mejorar la accesibilidad en el transporte público pensando en facilitar la movilidad con sillas de ruedas, carros de bebés y carros de la compra.
- Garantizar la seguridad en el transporte público.
- Aprovechar el potencial de la experiencia de las usuarias para mejorar la planificación del transporte público fomentando la participación.
- Pasar del modelo de transporte público lineal y uniforme a un modelo que responda a las necesidades actuales de flexibilización y multiplicidad de los horarios de las personas.



- Introducción de nuevas categorías en los estudios de movilidad que permitan entender mejor la pauta de desplazamientos de las personas en función de los roles de género. En particular, la “movilidad del cuidado” que genera recorridos no lineales ni uniformes, ni a las “hora punta”.
- Desarrollo de estadísticas desagregadas por sexos que permitan cuantificar mejor y visibilizar los patrones de movilidad de las mujeres, para mejorar la planificación del transporte público desde la perspectiva de género.
- Análisis de rutas, horarios y frecuencias de paso del transporte público, teniendo en cuenta el trabajo no remunerado.
- Mejora de la calidad, seguridad y características espaciales de las infraestructuras y vehículos de transporte público para personas que viajan con sillas de ruedas, carros de menores o cargadas con compra.
- Priorización de los viandantes en muchos entornos urbanos frente a los vehículos, adecuando su velocidad y el espacio ocupado por ellos. Esto sin hacer desaparecer totalmente los vehículos, puesto que aumentan la percepción de seguridad especialmente por la noche.
- Estudio y aplicación de medidas innovadoras, como el servicio “entre dos paradas”, adoptado en Montreal, que permite que las mujeres bajen del autobús en cualquier punto entre dos paradas en horas nocturnas con el fin de parar más cerca de su destino, aumentando así su seguridad y facilitando su movilidad.
- Impulso de la implicación de las mujeres en los procesos participativos y debates sobre los estudios de movilidad y sus cambios.

LÍNEA ESTRATÉGICA 15: PROMOCIONAR LA MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE Y SEGURA

La promoción y educación en movilidad y transporte es fundamental como medio de sensibilización, concienciación y difusión de los modos de transporte más sostenibles y limpios. Las campañas y promociones que el Ayuntamiento debe abordar se tienen que enfocar desde puntos de vista diferentes, promoviendo entre los niños, jóvenes y adultos otros modos y formas de utilizar el transporte más sostenible en la ciudad. Las campañas se deben dirigir a promover una nueva cultura de movilidad y transporte en la ciudad, desarrollando actuaciones enfocadas en los diferentes modos de transporte y en aspectos relacionados con mejorar la seguridad, la vialidad y los aspectos colectivos de un transporte más eficiente y limpio.

Para esta línea se incluye modificaciones en el diseño viario y en la señalización, consiguiendo una mayor disciplina viaria por parte de todos los usuarios y entornos de tráfico escaso y calmado en los entornos

de centros escolares. También se aplicará la “VISIÓN CERO” en el análisis de los accidentes graves, marcando el objetivo de “cero muertos” por accidente y buscando el objetivo de “cero accidentados graves” con secuelas, estudiando el cambio del diseño viario para que no se pueda repetir el accidente.

LÍNEA ESTRATÉGICA 16: PROFUNDIZAR LOS ASPECTOS DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD CON LA AYUDA DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS.

La Movilidad Inteligente busca ofrecer una red de transporte lo más eficiente, limpia e igualitaria posible para las personas, las mercancías y los datos. Las nuevas tecnologías aumentan el potencial para compartir y proporcionar información a los usuarios, los planificadores y los encargados de la gestión del transporte, permitiendo la modificación y mejora de los modelos de movilidad urbana y los mecanismos de planeamiento.

Extendiendo e integrando las tecnologías “smart city”, facilitando al viajero el conocimiento sobre la movilidad en la ciudad.



2.- ANÁLISIS COMPARATIVO DE BUENAS PRÁCTICAS

En este apartado se analizarán comparativamente una serie de ejemplos de buenas prácticas en el ámbito de la movilidad sostenible y *Smart Mobility*, movilidad inteligente y ecológica, fijándonos en los casos de éxito en otras ciudades y municipios. El análisis se centrará en las siguientes líneas:

- Mejora de la movilidad peatonal y los recorridos peatonales
- Movilidad en bicicleta
- Movilidad en transporte público
- Mejora de la movilidad en vehículos privados y mejora del impacto del tráfico rodado en la ciudad
- Gestión de la movilidad

La “Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible” elaborada por el Ministerio de Fomento y de Medio Ambiente, propone como ejemplos una serie de ciudades de Europa y España como West Yorkshire (UK), Grenoble (FR), Apeldoorn (NL), Lund (SE) y Tarrasa (ES).

2.1.- MEJORA DE LA MOVILIDAD PEATONAL Y LOS RECORRIDOS PEATONALES

La movilidad peatonal tiene como objetivo el desplazamiento de la población por la ciudad llegando a equipamientos, espacios públicos y nodos de comunicación.

La ciudad de **Tarrasa**, situada en Cataluña, aprobó en el año 2000 el “Pacto de Movilidad”, del cual surgió un Plan de Movilidad cuyas ideas principales son la disminución del vehículo privado respecto a otros medios de transporte, la conciliación de la demanda de transporte con el impacto al medio ambiente y la integración de las actividades que generan movilidad en el planeamiento urbanístico.

Una de las medidas adoptadas para la mejora de la movilidad peatonal es la promoción de un modelo de circulación alrededor de los barrios-zonas 30, una red para peatones y otra para bicicletas, con sistemas de segregación en función del tipo de vía.

En el caso de la ciudad de **Valencia**, la estrategia de movilidad respecto a los recorridos peatonales ha consistido en marcar unos itinerarios de preferencia peatonal principales y otros complementarios, estableciendo prioridades y jerarquías en función de las necesidades extraídas del estudio. Así, se han

propuesto para toda la ciudad una serie de mejoras en las vías públicas con este fin. Además, se ha realizado el Plan Centro de mejoras peatonales destinado al casco histórico de la ciudad y una serie de operaciones puntuales. Se han tenido en cuenta criterios de seguridad para el peatón en todas las medidas y se ha propuesto la implementación de los caminos escolares.

En **Vitoria**, ganadora del Premio European Green Capital 2012 y cuyo Plan de Movilidad y Espacio Público ha sido catalogado como Best Practice por UN-Habitat. Se propone un modelo de “Supermanzana”, reservando el espacio interior para peatones y ciclistas y dejando los automóviles privados y el transporte público al exterior.

2.2.- MOVILIDAD EN BICICLETA

La bicicleta se ha revelado como el transporte más sostenible para distancias medias, donde resulta incómodo ir andando, pero mucho más rápido que el automóvil privado dentro de los cascos urbanos. Por ello, la mayoría de las ciudades españolas y europeas han aumentado su red ciclista en los últimos años.

Además del proyecto de Movilidad Sostenible, la ciudad de **Lund** en Suecia ha desarrollado el Plan “El municipio de la bicicleta”, con un presupuesto de 13,4 millones de euros. Algunos de sus principales objetivos han sido aumentar la prioridad a la bicicleta, mejorar su infraestructura y ampliar la red de carriles bici, manteniendo un nivel de seguridad alto. Para ello han emprendido medidas como un garaje vigilado para bicicletas, mejora de carriles bici y campañas como “ir en bicicleta al trabajo”.



Figura 2: Parking bicicletas Lund, Suecia



El PMUS de **Valencia** junto con las Políticas de movilidad sostenible de la **Generalitat Valenciana**: Anillo Verde Metropolitano, conexión a Valencia a través de la CV-400, el nuevo puente asociado a un carril bici en la CV-36 – CV-403 de acceso a Torrent, etc., ha diseñado una red ciclopeatonal asociado a un importante desarrollo de carriles bici en toda la ciudad y su área metropolitana extendiendo la red más allá de lo previsto con anterioridad, además de mejorar la intermodalidad con otros medios de transporte.

2.3.- MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público es la mejor alternativa al vehículo privado, pues permite cubrir grandes distancias, pero emitiendo menos gases contaminantes por pasajero. Es por ello indispensable fomentar y potenciar el uso del transporte público.

En la ciudad de **Grenoble**, Francia, han dado gran importancia a la intermodalidad. Una de las prioridades de su Plan es facilitar una movilidad libre, mediante la unificación tarifaria, armonización de horarios y más información a la ciudadanía. También se han realizado campañas de sensibilización sobre la contaminación de los vehículos y de promoción de los viajes a pie, en escuelas y empresas.

En cuanto a su infraestructura, dispone de un sistema completo de transporte público en plataforma reservada y el Plan estableció la prolongación de las líneas de tranvía, la reestructuración de la red de autobús, la reorganización de las líneas metropolitanas y la mejora de las conexiones entre la red ferroviaria periurbana y el sistema de transporte público urbano.



Figura 3: Tranvía en Grenoble

El objetivo de la ciudad de **Burgos** es mejorar la calidad y frecuencia del transporte público, la ampliación de la red de autobuses, la creación de vías prioritarias de autobuses, la instalación de paneles

electrónicos en las paradas para mostrar información en tiempo real, aumentar la conciencia pública sobre las ventajas de utilizar el transporte público, mejorar la accesibilidad en los autobuses urbanos, coordinar y promover los servicios de transporte colectivo, aumentar el número de grupos de usuarios mediante la apertura del servicio a nuevos usuarios, diseñar un servicio de recogida en función de las necesidades de transporte de los parques industriales, centros educativos y otros grupos sociales y reducir las emisiones de CO₂ por pasajero a través del uso del transporte colectivo limpio.

En **Valencia** se ha priorizado la circulación de los autobuses y una mejora de la velocidad comercial del servicio municipal de transporte para hacerlo así una alternativa al transporte en coche. Se ha reordenado también la red de autobuses y se ha mejorado el diseño de la red y la información relativa al mismo. Además, se ha planteado la coordinación con el transporte metropolitano con el fin de mejorar la movilidad con el resto de los municipios vecinos.

La Generalitat Valenciana, a principios de 2019, implantó servicios nocturnos de las líneas de metro en los fines de semana. A través de Metrovalencia se ha pasado a analizar la implantación de este servicio durante los primeros seis meses de funcionamiento, y FGV calcula que más de 155.000 personas han utilizado el metro desde febrero durante los fines de semana y vísperas de festivos. Una media de 3.000 personas ha hecho uso del metro nocturno los viernes, y una media de 9.000 personas, los sábados.

Federación de Ocio y Turismo de la Comunitat (Fotur) hizo un balance positivo, si bien insistió en que el Estado debe seguir subvencionando al Transporte Metropolitano de València, para poder seguir ampliando las frecuencias, así como la franja horaria de paso del metro, igual que en las grandes ciudades del territorio nacional.

2.4.- MEJORA DE LA MOVILIDAD EN VEHÍCULOS PRIVADOS Y MEJORA DEL IMPACTO DE TRÁFICO RODADO EN LA CIUDAD

El vehículo privado es el principal contaminante en las ciudades, y el modo de transporte de mayor accidentabilidad. Son varias las estrategias de diferentes ciudades para afrontar este reto.

La ciudad de **Apeldoorn** (Holanda) trabaja desde hace más de 10 años para mejorar el tráfico y conseguir una movilidad más sostenible. En ella se aplica el principio de que el vehículo privado tiene prioridad en las carreteras de entrada y salida de la ciudad y la circunvalación, mientras los peatones y ciclistas tienen prioridad en zonas residenciales y comerciales. Como objetivo se marcan dejar un centro urbano sin coches y concentrar el tráfico en la circunvalación y carreteras, dejando una estructura lógica, reconocible y muy jerarquizada.



Figura 4: Calle peatonal Apeldoorn

West Yorkshire (Reino Unido), en el primer Plan Local de Transporte ha establecido carriles de alta ocupación (para la circulación de vehículos de 2 o más pasajeros) y aparcamientos de disuasión (Park & Ride) para disminuir los niveles de tráfico y mejorar la calidad ambiental.

Con estas y otras medidas, han podido comprobar cómo se han reducido los niveles de CO₂ en días laborables desde el inicio del Plan, el número de ciclistas y viajes a pie ha aumentado y se ha reducido el número de accidentes, por lo que se considera un gran éxito.

El PMUS de **Valencia** ha propuesto una jerarquización y reordenación del tráfico en la ciudad, se ha prestado atención al centro de la ciudad, y se ha calmado el tráfico en los distintos barrios de la ciudad. También se prevén medidas de disuasión de aparcamiento.

2.5.- GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Uno de los programas líderes a nivel internacional de movilidad inteligente está en **Santander** y se llama “SMART SANTANDER”. Smart Santander es un proyecto de investigación que dispone de una plataforma para el desarrollo de servicios y experimentación en la Ciudad Inteligente.

La plataforma gestión desde servicios públicos, como la gestión de residuos urbanos, el transporte, el agua y la energía, hasta aplicaciones móviles para la ciudadanía como “Santander CityBrain”, una Red Social de participación ciudadana, “Pulso a la Ciudad”, o “SmartSantanderRA”.

Dentro de estas aplicaciones se incluye la gestión de aparcamientos, la cual, gracias a un gran número de sensores en las plazas de aparcamiento de las principales zonas de la ciudad, informa de la disponibilidad de estas, detecta las plazas de carga y descarga, vehículos en las paradas de autobús y en zonas de aparcamiento reservadas a personas de movilidad reducida.

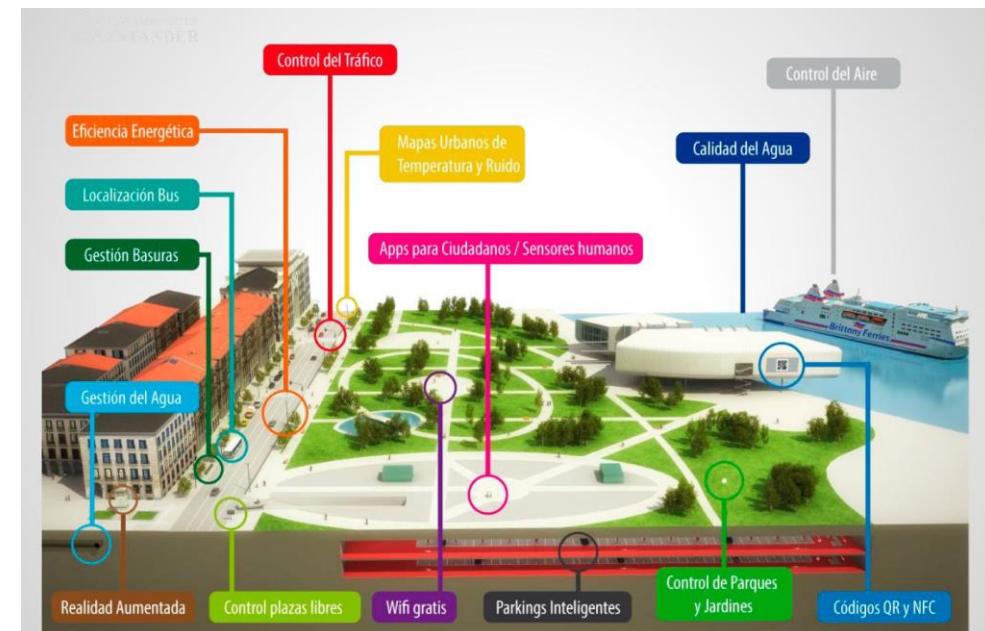


Figura 5: Imagen Proyecto SMART SANTANDER

En cuanto a la gestión, **Valencia** plantea el uso de las nuevas tecnologías de información para la movilidad y la promoción de la movilidad sostenible a través de campañas de promoción. El Ayuntamiento ha creado la aplicación “AppValencia” como canal de comunicación entre la ciudadanía y la Administración. Como explican en la información sobre la aplicación:

“De una forma rápida y ágil se puede consultar las paradas de EMT más cercanas con próximas llegadas de autobuses, disponibilidad de plazas libres en los aparcamientos públicos, bicicletas o bornes libres en las estaciones de Valenbisi (bicicletas públicas), paradas de Taxis más cercanos y contenedores de residuos sólidos, envases, vidrios, contenedores de pilas usadas y de aceite doméstico, así como los contenedores oficiales de ropa usada.

Nueva sección de fallas para conocerlo todo sobre la fiesta fallera, agenda, cortes de calles, localización de las fallas, carpas, urinarios públicos, posibilidad de compartir los carteles oficiales de las fallas, etc.



Opción de consulta de las gasolineras más cercanas, así como las más baratas en un radio de acción de 5km, información proporcionada por el Ministerio de Industria. Farmacias y desfibriladores más cercanos, información suministrada por la Conselleria de Sanitat en colaboración con el Instituto Cartográfico Valenciano (ICV).

Dispone de un servicio de "Cerca de mi" que usando la tecnología del GPS indicará a la ciudadanía todos los elementos de interés cercanos a su posición en un radio de 300 metros. Se puede consultar el tráfico en tiempo real y la aplicación avisa de una forma automática si el usuario se está aproximando a una zona donde haya congestión de tráfico.

Si se dispone de certificado digital instalado en el dispositivo móvil se puede acceder directamente a la sede electrónica del Ayuntamiento de Valencia para consultar instancias, expedientes, padrón y trámites pendientes que se tengan."

3.- DEFINICIÓN DE ESCENARIOS Y ACTUACIONES

El diseño del Plan de Movilidad tiene como objetivo establecer un modelo sostenible capaz de resolver las necesidades de movilidad de la ciudad tanto en el momento actual como en los horizontes futuros del Plan.

La definición de las estrategias y propuestas concretas de actuación dentro de la redacción del PMUS requieren por lo tanto de la definición previa de los escenarios temporales considerados. En el caso analizado se ha optado por definir tres escenarios de movilidad diferentes, en línea con los PMUS que se están redactando en la Comunitat Valenciana, y que se ha convenido en denominar del siguiente modo:

CORTO PLAZO: Las propuestas y actuaciones a desarrollar a corto plazo deben corresponderse con medidas de rápida implantación cuyo desarrollo no suponga un coste económico elevado ni requiera de la realización de complejos trabajos y estudios preliminares de diseño de las mismas.

Además, sus resultados deben hacerse patentes lo más rápido posible, implicando a los agentes sociales intervenientes y contribuyendo así a impulsar el PMUS desde su fase inicial.

Entre las propuestas de actuación previstas en el corto plazo puede no ser conveniente incluir aquéllas cuya materialización se ve condicionada por la coordinación entre varias administraciones u organismos, si bien este primer horizonte temporal es el más adecuado para iniciar todos los estudios previos de viabilidad y planificación de las medidas cuya implantación se prevé a medio o largo plazo.

MEDIO PLAZO: En el horizonte a medio plazo se desarrollarán las medidas y propuestas que de algún modo complementan a otras actuaciones ya llevadas a cabo de forma inmediatamente posterior a la redacción del PMUS.

Además, y en función del avance de las gestiones técnicas (redacción de estudios y proyectos) y/o administrativas (coordinación entre administraciones locales, autonómica, estatal, etc.), podrán implantarse aquellas medidas que necesiten de las mismas para su desarrollo.

LARGO PLAZO: Entre las propuestas a largo plazo se encuentran aquéllas que por algún motivo no pueden abordarse en los escenarios temporales anteriormente descritos.

Los factores que condicionan el aplazamiento de las medidas a este horizonte a largo plazo pueden encontrarse los enumerados a continuación:

a) Determinadas propuestas pueden requerir de una inversión económica inabordable en el momento actual.

b) En otros casos, el aplazamiento de las actuaciones al horizonte largo plazo vendrá determinada simplemente por la naturaleza intrínseca de las mismas (por ejemplo, la coordinación de las sucesivas revisiones del PMUS con futuros instrumentos de planeamiento aún no desarrollados), o por venir asociadas al empleo de nuevas tecnologías que aún no cuentan con suficiente difusión entre la ciudadanía.

c) Precisamente la propia naturaleza de algunas de las propuestas puede hacer que éstas se hagan extensivas a los tres escenarios temporales considerados (por ejemplo, las medidas que proponen la celebración periódica de actividades de participación pública relacionadas con la movilidad).

Respecto al tiempo de implantación se expresa el período necesario para estudiar y ejecutar la actuación hasta su puesta a punto (corto plazo asociado a 2 años, medio plazo a 4 y largo plazo en 10).

El coste de la medida se expresa conforme a presupuesto estimado para cada actuación, estos costes con a nivel de plan, sabiendo que son cifras aproximadas y que se habrá de ajustar a nivel de programa, anteproyecto, proyecto, etc. durante la fase de gestión y ejecución.

La importancia de cada medida se define teniendo en cuenta la comparación con otras medidas y el grado de prioridad en las necesidades de movilidad del municipio, siendo su valoración en baja, media o alta.

Los indicadores de seguimiento son los asociados a cada medida para el estudio de su evolución y el cumplimiento de los objetivos. Éstos se definen en la Fase III del PMUS. Los agentes implicados son aquellas entidades que intervienen durante el proceso de implantación de cada actuación (Ajuntament de Picanya, Policía Local, asociaciones de vecinos, Generalitat Valenciana, etc.).



4.- PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

El PMUS de Picanya tiene como objetivo dirigir el modelo de ciudad hacia patrones más sostenibles y eficientes, proponiendo una serie de estrategias de movilidad que marcarán las directrices a seguir por el resto de las medidas.

Las estrategias se llevarán a cabo a través de una serie de programas, los cuales comprenderán cada una de las propuestas de intervención que propone el Plan. De esta forma, de cada una de las líneas estratégicas saldrán diversas medidas de actuación para llevarlas a cabo y que se muestran a modo de FICHAS a continuación.

LÍNEA ESTRATÉGICA		PROPUESTAS
1	POTENCIAR LOS DESPLAZAMIENTOS PEATONALES	Mejorar el ancho de las aceras y evitar desniveles
		Mejorar los pasos de peatones en la Avd. 9 d'Octubre y Passeig de la Primavera
2	MEJORAR LA CALIDAD DE LOS ITINERARIOS PEATONALES, ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD	Mejorar la accesibilidad en pasos peatonales. Polideportivo
		Mejorar la accesibilidad de la pasarela María Cambrils
		Mejorar la accesibilidad de la rampa Alqueria Serrador
3	RECUPERAR Y PONER EN VALOR LOS ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS CON PRIORIDAD PEATONAL	Peatonalización de la Pz. España y su entorno
		Peatonalización de la Calle Sant Francesc y Sant Josep
		Peatonalización entorno Casa de la Cultura
		Plataforma única en la Calle del Sol
4	FACILITAR Y NORMALIZAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE COTIDIANO Y HABITUAL DE LOS HABITANTES	Creación de carril bici Avenida Generalitat
		Creación de carril bici Calle Ricardo Capella
		Continuación del carril bici de Avd. Jaume I
		Creación de carril bici en Camí de la Pedrera
5	ASEGURAR UNA INFRAESTRUCTURA CICLISTA ADECUADA, MANTENIENDO, MEJORANDO Y CONSOLIDANDO LA RED DE VÍAS PARA BICICLETAS DEL MUNICIPIO	Directorio carriles bici de Picanya
		Reforzar señalización de destino
		Homogenización de los carriles bici
6	POTENCIAR EL USO DE BICICLETAS COMPARTIDAS	Implantar un sistema compartido de bicicletas
7	MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO	Mejorar la accesibilidad entre andenes
		Ampliar el andén en sentido Valencia
		Mejorar accesibilidad en paso a nivel
8	POTENCIAR LA INTERMODALIDAD, LA COORDINACIÓN Y LA INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO.	Aparcamiento de bicicletas y paradas de bicicletas compartidas
		Creación de nuevos aparcamientos disuasorios
9	IMPLANTAR UN TRANSPORTE INTERURBANO TRANSVERSAL EN L'HORTA	Proponer un transporte transversal en el Área Metropolitano y conexión con la EMT y METROBUS
10	REDUCIR EL TRÁFICO DEL NÚCLEO HISTÓRICO DEL MUNICIPIO.	Medidas disuasorias para el tráfico interior. Señalización
11	FOMENTAR EL USO RACIONAL DEL AUTOMÓVIL.	Limitación velocidad interior - Calles 30

	Puntos de recarga en vía pública
12	ORGANIZAR ESPACIO DESTINADO AL ESTACIONAMIENTO
13	MEJORAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL MUNICIPIO
14	ACTUACIONES DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO
15	PROMOCIONAR LA MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE Y SEGURA
16	PROFUNDIZAR LOS ASPECTOS DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD CON LA AYUDA DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS.

Tabla 1. Líneas estratégicas y programas



P1a	Título	PROPIEDAD
DESCRIPCIÓN		CROQUIS
Programación	Coste de la medida	Importancia
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
LOCALIZACIÓN		

Figura 6: Ficha tipo de las actuaciones



4.1.- FICHAS DE ACTUACIÓN



P1a Mejorar el ancho de aceras y evitar desniveles

PROPIUESTA | movilidad peatonal

DESCRIPCIÓN

Algunas calles se encuentran con aceras insuficientes o con elementos que reducen ancho efectivo, por lo que en aquellas zonas del municipio que se quedan fuera de la zona de prioridad peatonal, se tendrán que tener en cuenta la **ampliación de las aceras** para que sea posible el paso a todos los usuarios que por ellas se desplacen.

Algunos elementos que se pueden incorporar para mejorar la seguridad del peatón al **ampliar** las aceras son **las orejas donde se instalen los pasos de cebra** ya que al reducir el espacio de cruce y mejorar la visibilidad por parte de todos los implicados en la intersección se reduce el riesgo de accidente. Además, en los cruces de calles donde sea posible, se implantarán mesetas en el cruce, **elevando la calzada y creando una plataforma continua** donde se mejora la movilidad peatonal en todas las direcciones y se reduce la velocidad de los vehículos al tener un pequeño resalte en la calzada.

Calles a mejorar:

- | | | |
|-----------------------------|--------------------------|---------------------------|
| - Calle Bonavista | - Calle San Antoni Abat | - Calle Jose Martí Ros |
| - Calle Verge de Monsterrat | - Calle Verge del Carmen | - Calle Marqués del Turia |
| - Calle Sant Pasqual | - Calle Senyera | - Avd. Sanchis Guarner |

Programación

Coste de la medida

Importancia

Medio

Alto

Medio

Agentes implicados

Indicadores de seguimiento

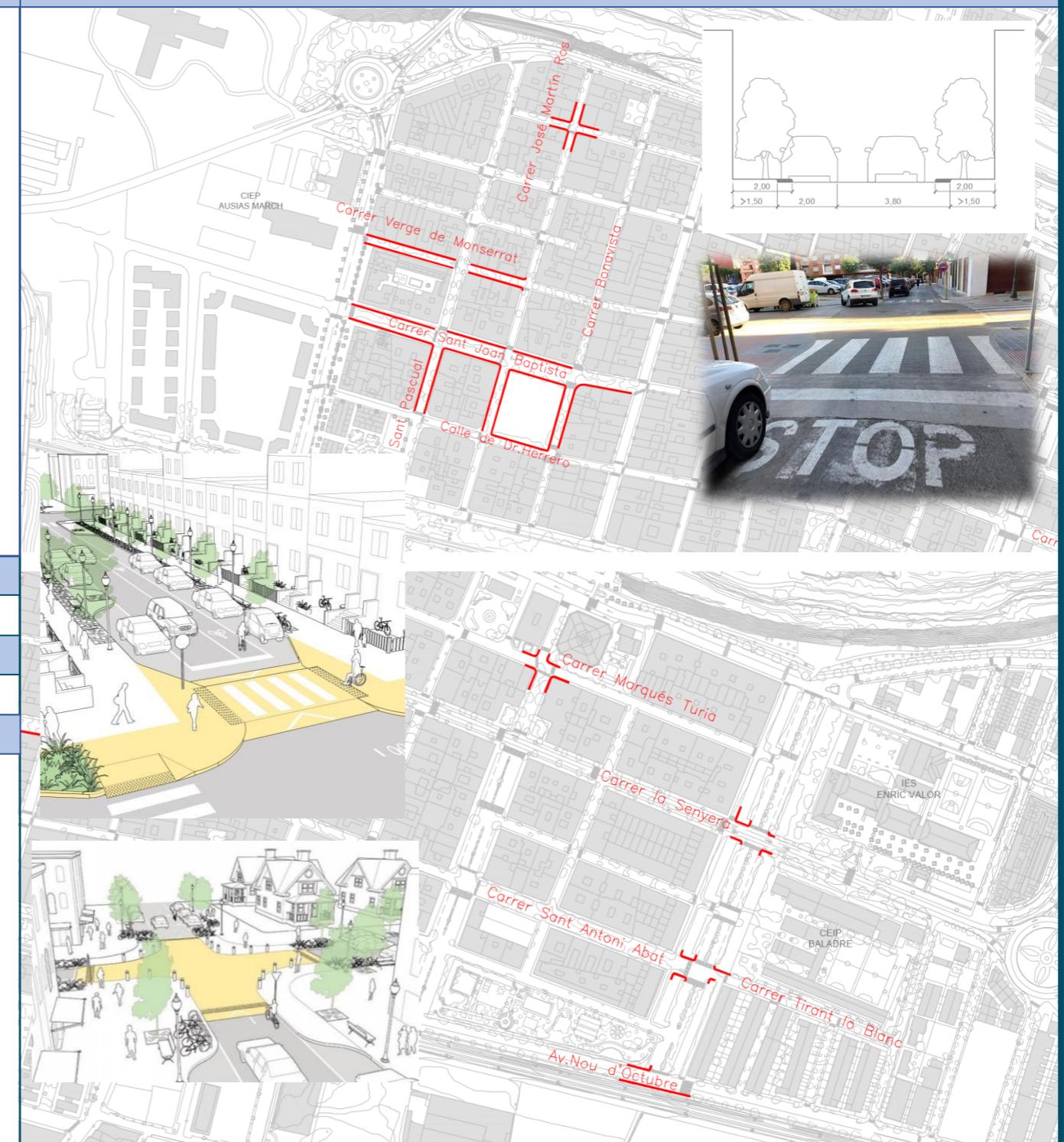
Ajuntament de Picanya – Urbanisme

1.1

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P1b

Mejorar pasos de peatones Av. Nou d'Octubre y Paseo de la Primavera

PROPIUESTA | movilidad peatonal

DESCRIPCIÓN

Actualmente el viario con mayor intensidad de tráfico viario es la Avd. del Mediterráneo (carretera CV-4067), ya que supone un acceso tanto a la población de Picanya como a Paiporta ('Barrio Picanyero'). En lo que respecta este tráfico por Picanya, se distribuye fundamentalmente por la Avd. de la Primavera y Avd. Nou d'Octubre. En ambos casos son urbanizaciones ejecutadas en los años 90 y que carecen de una actualización normativa en materia de accesibilidad.

El objetivo de la actuación, en este sentido, se centran en dos motivos:

- Calmar el tráfico aportando nuevos paso de peatones y colocando pasos sobrelevados en alguno ya existentes. Actualmente los peatones tiene que desplazarse, en ambas avenidas, a 'buscar' pasos de peatones para cruzarlas.
- Potenciar la accesibilidad y el aspecto amable de las avenidas, proporcionando pasos de cebra actualizado a la novedades legislativas respecto estos pasos de peatones, y calmando el tráfico rodado.

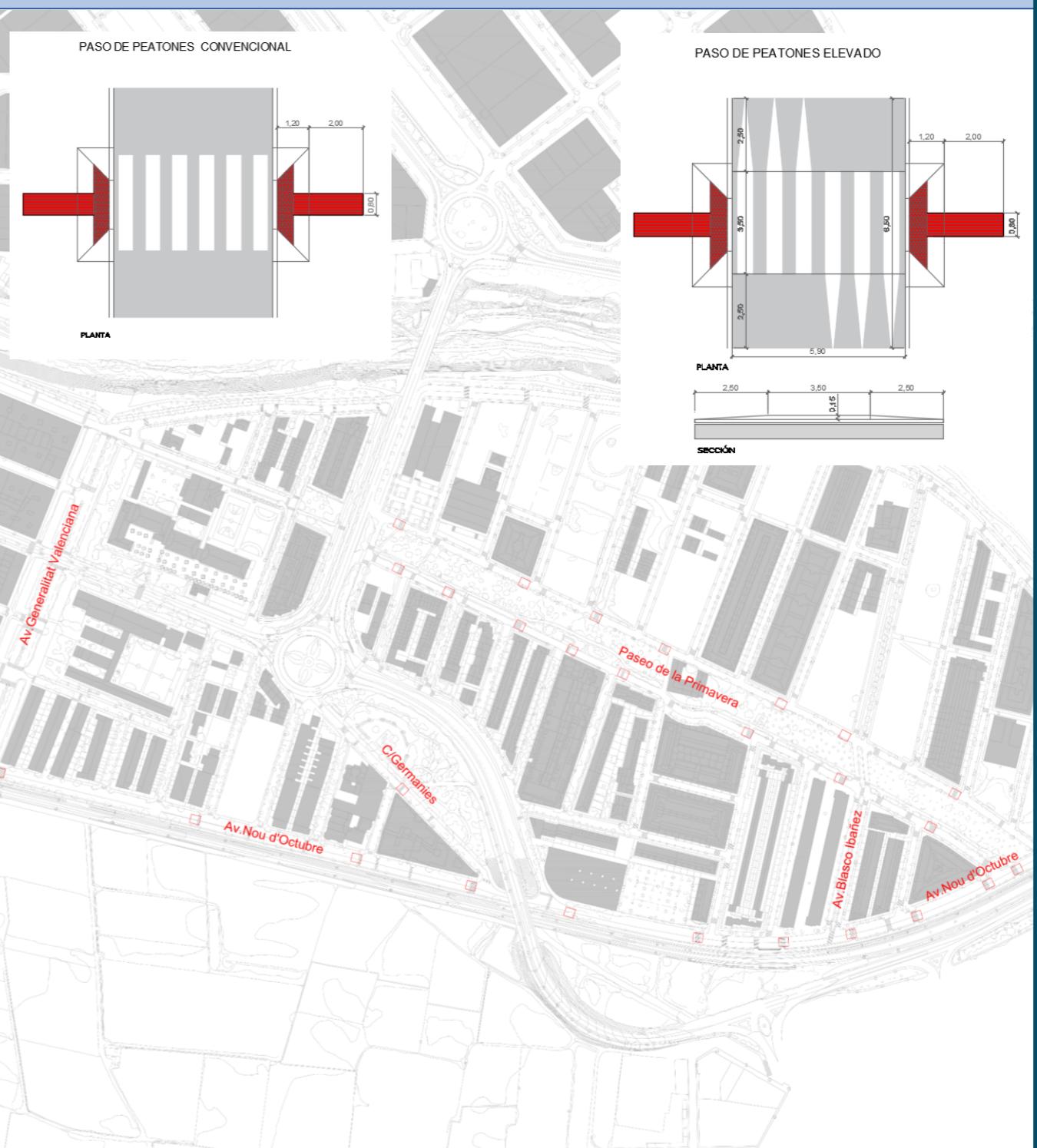
La actuación consiste en ejecutar pasos de peatones, accesible, sobrelevados e iluminados, en ambas avenidas, actualizado a normativa, de la misma forma que se ha ejecutado en el resto de la población. De esta forma se consigue mejorar la movilidad peatonal y pacificación del tráfico.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Corto	Baja	Alta
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya - Urbanisme		1.4

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P2a Mejorar accesibilidad pasos peatonales

PROPIUESTA | movilidad peatonal

DESCRIPCIÓN

El Polideportivo de Picanya se encuentra separado del municipio, al igual que el colegio concertado La Gavina, por lo que dada la afluencia tanto para fines deportivos y de esparcimiento de la dotación municipal, como de los escolares al centro educativo, se propone mejorar el itinerario ciclopeatonal existente dotándolo de mayor seguridad.

Para ello, como objetivos de la actuación se propone mejorar el cruce del camino de acceso con la Avenida Travessera de la Diputación, que este cruce resulta especialmente largo por las calzadas de la propia avenida y el paso inferior que viene de la Calle del Sol.

En lo que respecta al itinerario desde la avenida hasta los dotacionales, comentar que su mejora esta incluida en el Proyecto del Anillo Verde Metropolitano que ejecutará la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori. Por tanto, no se incluye en el presente plan ya que la actuación es inmediata y la financia totalmente la Conselleria junto con fondos FEDER.

La actuación consiste en mejorar las condiciones de seguridad y accesibilidad del itinerario ciclopeatonal, para ello se renueva la pavimentación del paso peatonal y paso ciclista (pavimento diferenciador), se le reforzará la señalización vertical y horizontal (incluso bandas transversales de preseñalización de paso de cebra) y se realizará un paso sobrelevado con una isleta de refugio intermedia entre la avenida y el paso inferior.

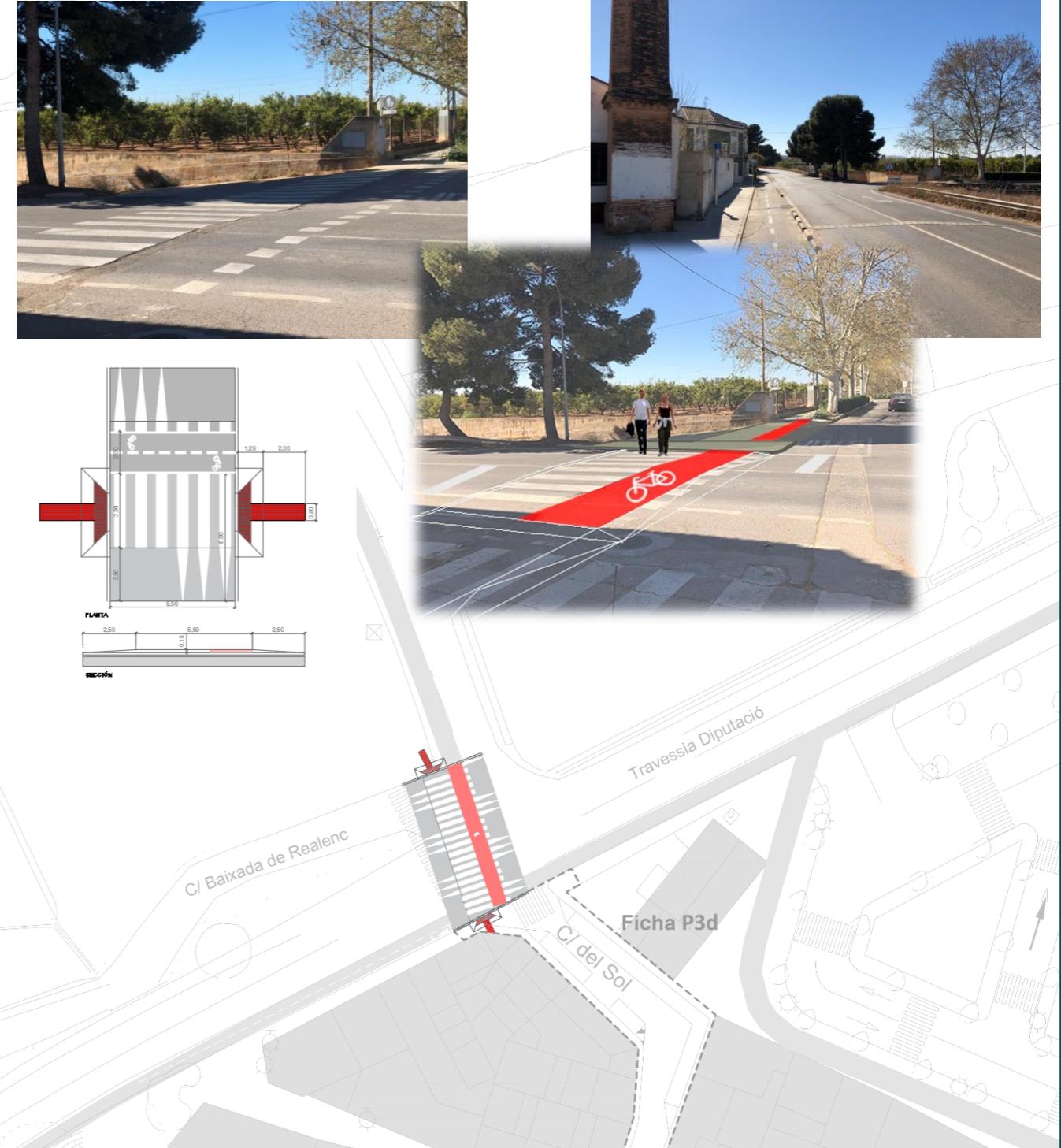
Programación	Coste de la medida	Importancia
Corto	Baja	Alta

Agentes implicados	Indicadores de seguimiento
Generalitat Valenciana - Ajuntament de Picanya	1.3

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P2b

Mejorar accesibilidad pasarela María Cambrils

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

El barranco de Xiva o Rambla de Poyo supone una barrera natural al casco urbano de Picanya. Desde hace tiempo se han ido realizando inversiones municipales y regionales destinadas a mejorar la comunicación entre ambos núcleos, permeabilizándose la barrera que supone barranco y consiguiéndose una conexión efectiva. No obstante, el paso del tiempo requiere una mejora de las estructuras más antiguas, como es el caso de la Pasarela María Cambrils, la más antigua del municipio.

En este sentido el objetivo de la actuación es mejorar la accesibilidad de dicha pasarela, dotarla de una funcionalidad más cómoda en la conexión con Vistabella, con el fin de fluidificar el itinerario peatonal y dotarlo de mayor calidad urbana.

La actuación consistirá en ejecutar una nueva rampa en el lado Vistabella con pasamanos adecuado y una pavimentación accesible, eliminando los escalones actuales y la actual rampa que no cumple con la nueva normativa. Sustitución de la barandillas por una más adecuadas, antiescalables, y la mejora de la accesibilidad en el cruce con calle Ricardo Capella.

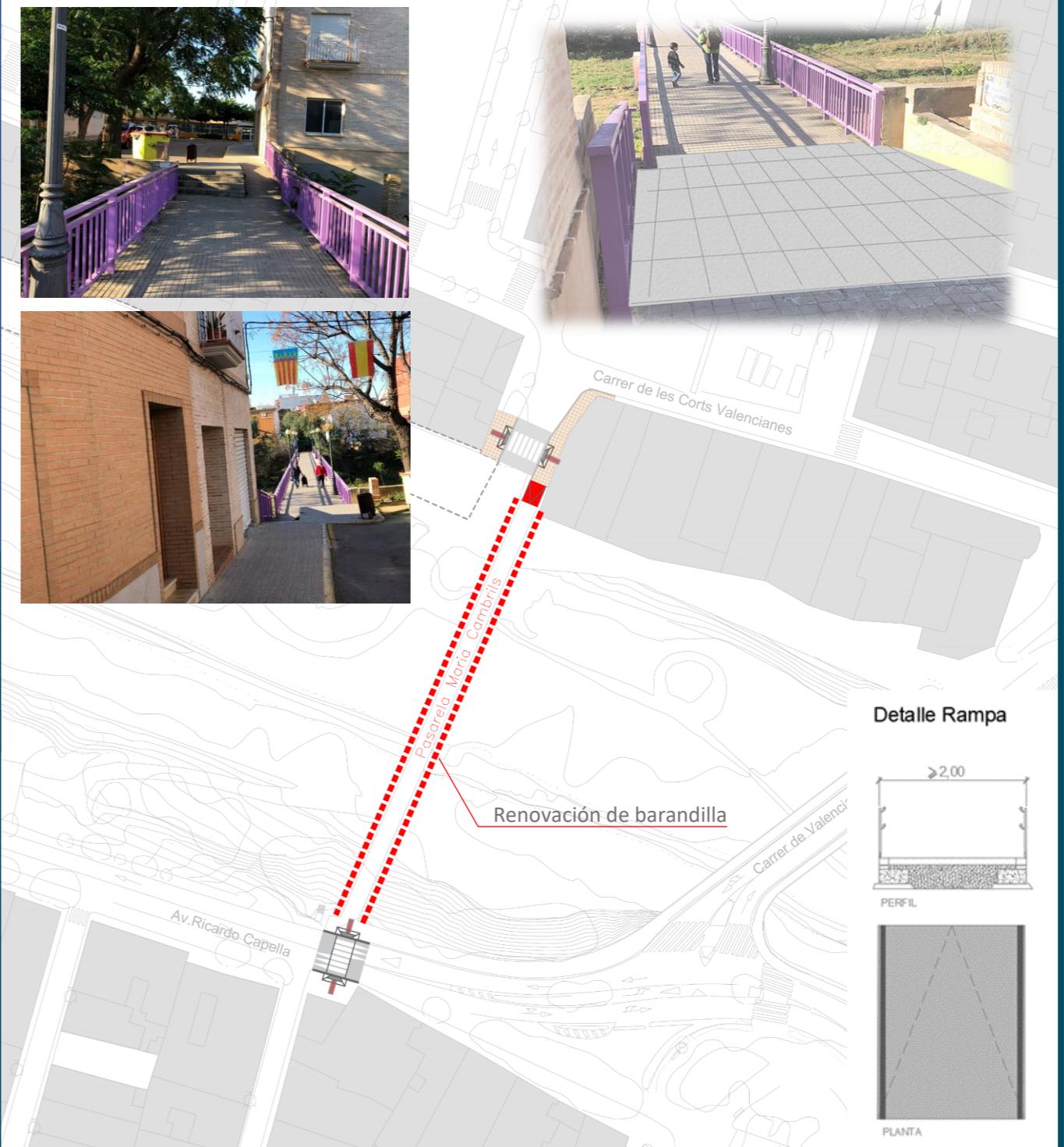
Además, también se mejorará el entorno de dicha rampa en la Calle del Sol, dado que la acera es estrecha y el acceso a la pasarela es susceptible de ampliarse y mejorar la accesibilidad, en las aceras de la calle Ricardo Capella y su entorno.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Corto	Bajo	Baja
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya		1.3

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P2c Accesibilidad rampa C/ Alquería Serrador

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

Actualmente el acceso desde la calle Alquería Serrador a la calle del Sol, se realiza por una rampa estrecha de pendiente continua con una pendiente correcta. El hecho de la diferencia de cotas entre ambas calles dificulta su conexión, de ahí la necesidad de la rampa.

El objetivo de la actuación es mejorar la accesibilidad de la actual rampa, dotarla de una funcionalidad más cómoda en la conexión entre calles, con el fin de fluidificar el itinerario peatonal y dotarlo de mayor calidad urbana.

Para ello, la actuación requiere que se amplíe el ancho de la actual rampa y se mejore la pavimentación y barandillas. En este sentido, la propuesta conlleva la eliminación de dos plazas de aparcamiento, con el fin de ganar el espacio para ampliar la rampa y también mejorar el acceso a la misma desde la calle del Sol.

Sería conveniente, dado que por la calle Alquería Serrador discurre un carril bici, que la pasarela también sirviera como paso de estas hacia el polideportivo Municipal, priorizando el paso peatonal al ciclista.

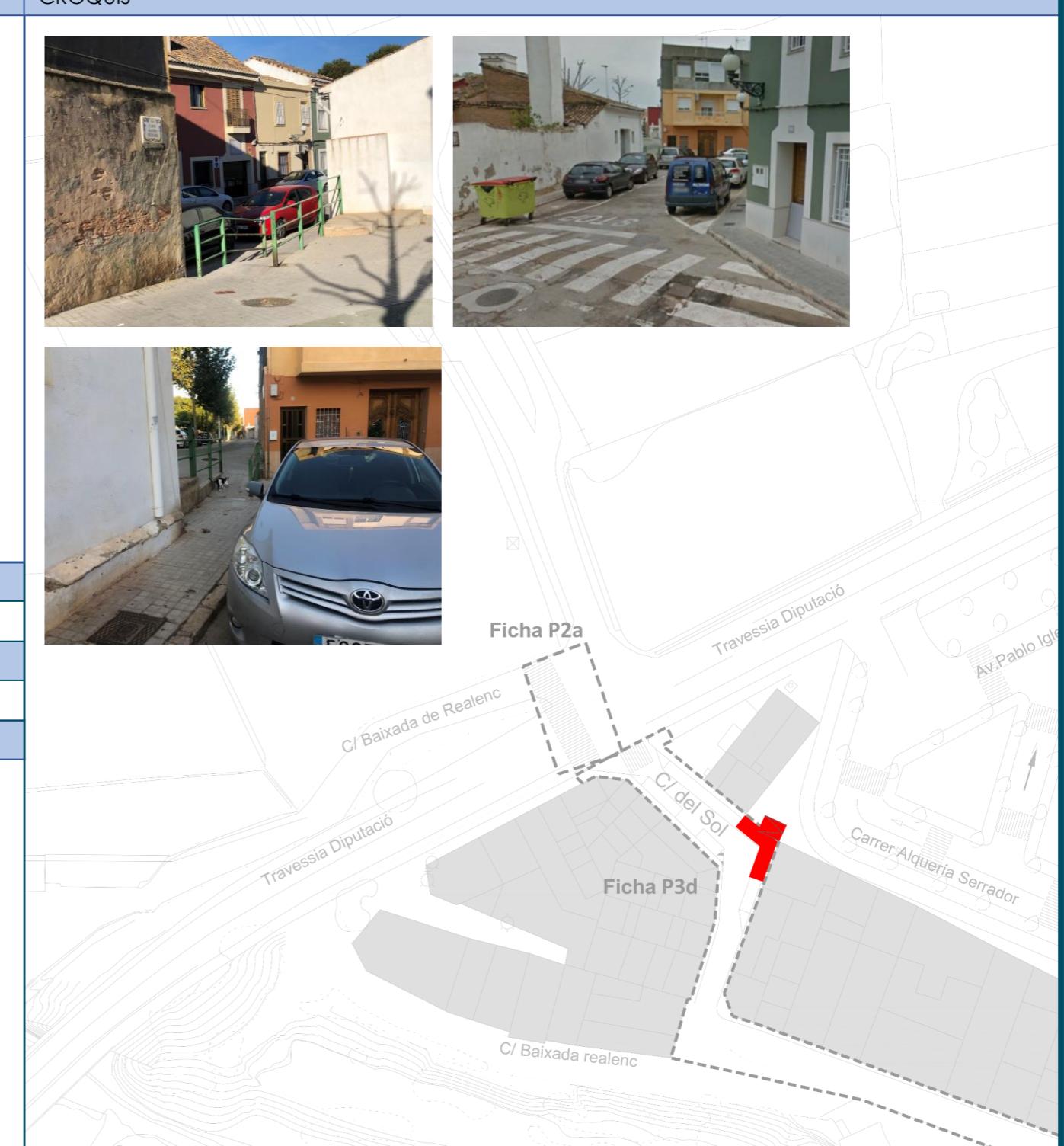
Esta actuación se complementa con la P2a y P3d, en la mejora del barrio de Vistabella, concretamente en la calle del Sol y Avd. Travessera de la Diputació.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Medio	Baja	Baja
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya		1.3

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P3a Peatonalización del entorno Pz. España

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

La estructura actual de la plaza España permite el giro de vehículos a su alrededor, dejando una acera muy estrecha en el frente de las fachadas de los edificios. Este hecho dificulta la movilidad peatonal por dichas aceras y la proximidad a la zona de aparcamiento (en cordón), puede resultar peligrosa en la maniobra de aparcamiento o por la apertura de puertas.

El objetivo de la actuación es mejorar la accesibilidad de ambas aceras y limitar el acceso de vehículos en una de las plazas más transitadas del municipio, ya que en ella se ubica el Ajuntament de Picanya, Juzgado de Paz, correos y en las proximidades el Mercado Municipal.

Por tanto, la actuación consiste en peatonalizar la plaza íntegramente, mejorando la accesibilidad en toda ella y principalmente el frente de los edificios de viviendas, limitando el acceso únicamente a vecinos y vehículos de emergencia (tal y como se ha realizado en otras zonas peatonalizadas del municipio). Se dotará de acceso rodado a lo vados actuales, que fundamentalmente se dan en el lado oeste de la plaza.

En las proximidades, justo detrás del ayuntamiento, se encuentra el aparcamiento subterráneo municipal de la Avd. Sanchis Guarner y la propia avenida supone una gran bolsa de aparcamiento en vía pública, por lo que existe alternativa a las plazas de aparcamiento actuales en la plaza.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Medio	Media	Media
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya		1.2 y 1.6

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P3b Peatonalización completa C/ Sant Francesc

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

Siguiendo con el proceso de transformación urbana del centro tradicional del municipio, la calle Sant Francesc fue parcialmente peatonalizada, concretamente desde la calle Verge de Montserrat hasta la Avd. Ricardo Capella. El resto de la calles (desde Jaume I) se realizó una actuación de regeneración urbana mejorando las aceras, las instalaciones urbanas y dotándola de arbolado.

El objetivo de la actuación es dotar a la calle de una plataforma única a un mismo nivel, eliminando los bordillo actuales de las aceras y resto de barreras arquitectónicas, mejorando la peatonalidad de la calle San Francesc, calle Sant Josep y tramo comprendido entre estas dos de la calle Dr. Herrero. La actuación resulta somera sobre el tramo de calle entre Jaume I y Ntra. Sra. De Montserrat, de manera que manteniendo los espacios actuales se dote de una sensación de peatonalización y reducción de las barreras arquitectónicas.

Para ello se actuará principalmente en la calzada y zona de aparcamiento para crear una plataforma única al mismo nivel, permitiendo el acceso únicamente a vecinos y vehículos de emergencia (como el resto de calles peatonalizadas), eliminando el tráfico "de paso" a favor de ofrecer al peatón una movilidad segura, amable al desplazamiento y que favorezca desplazamientos más sostenibles.

La ejecución de la actuación se debe condicionar a la ejecución de los aparcamientos disuasorios previstos en la ficha P8b, proponiendo aparcamiento alternativo a los vecinos de las calles.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Largo	Alta	Baja
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya		1.2 y 1.6

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P3c Peatonalización entorno Casa de la Cultura

PROUESTA

DESCRIPCIÓN

La ubicación de la Casa de la cultura, calle Bonavista, permite el giro de vehículos a su alrededor, dejando una acera estrecha en el frente del propio edificio y de las fachadas de los edificios enfrentados. La Casa de la Cultura es un importante centro de atracción de viajes: banda de música, escuela de ballet, escuela de adultos, etc. Este hecho dificulta la movilidad peatonal por dichas aceras y la proximidad a la zona de aparcamiento (en cordón), puede resultar peligrosa en la maniobra de aparcamiento o por la apertura de puertas.

El objetivo de la actuación es mejorar la accesibilidad de ambas aceras y limitar el acceso de vehículos en el entorno de uno de los edificios más visitados del municipio, y en su mayor parte por niños y niñas en horario extraescolar.

Por tanto, la actuación consiste en peatonalizar la calle Bonavista, tramo entre calle Sant Rafael y Av. Ricardo Capella, mejorando la accesibilidad en todo el tramo y principalmente el frente a la Casa de la Cultura, limitando el acceso únicamente a vecinos y vehículos de emergencia (tal y como se ha realizado en otras zonas peatonalizadas del municipio).

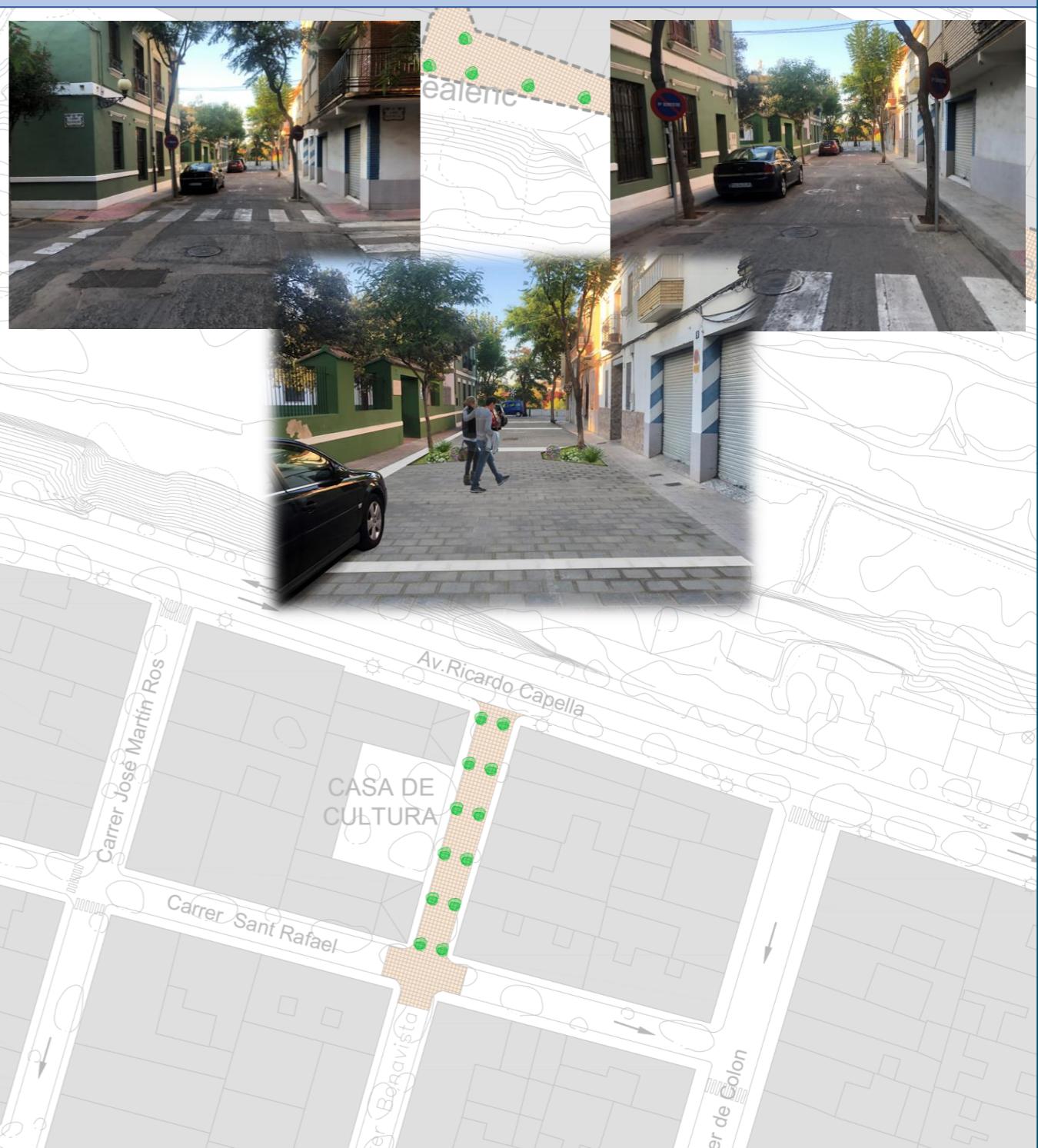
Junto con esta actuación, será necesario facilitar los desplazamientos peatonales y en bicicleta/patinete, de manera que se sustituya el coche por medios de transporte más sostenible. Además, en las proximidades de la Casa de la cultura hay zonas de aparcamiento gratuitas en vía pública. Por ejemplo la Avenida Horta, a escasos 180 m de la actuación.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Medio	Media	Baja
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya		1.2 y 1.6

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P3d | Plataforma única en Calle del Sol

PROPIEDAD INTELECTUAL

DESCRIPCIÓN

Complementando con el proceso de transformación urbana del centro tradicional del municipio, y concretamente, en el barrio de Vistabella dónde ya se han realizado procesos de peatonalización en la Calle Almassereta, el objetivo de la actuación es dotar a la calle del Sol de una plataforma única a un mismo nivel, eliminando los bordillo actuales de las aceras y resto de barreras arquitectónicas, mejorando la peatonalidad de la calle.

La actuación propuesta, a falta de concretar en el proyecto a redactar, podría ser similar a la ejecutada en la calle Almassereta, por la similitud de ambas actuaciones: en Vistabella, escaso tráfico rodado y borde urbano con el Barranco del Poyo. No obstante, en el caso de la peatonalización de la calle Almassereta, se permite el paso ocasional y vecinal de vehículos a baja velocidad, por lo que la actuación dota de una sensación de peatonalización y reducción de las barreras arquitectónicas.

Por tanto, se actuará principalmente en la calzada y zona de aparcamiento para crear una plataforma única al mismo nivel, permitiendo el acceso únicamente a vecinos y vehículos de emergencia (como el resto de calles peatonalizadas), eliminando el tráfico “de paso” a favor de ofrecer al peatón una movilidad segura, amable y con desplazamientos más sostenibles.

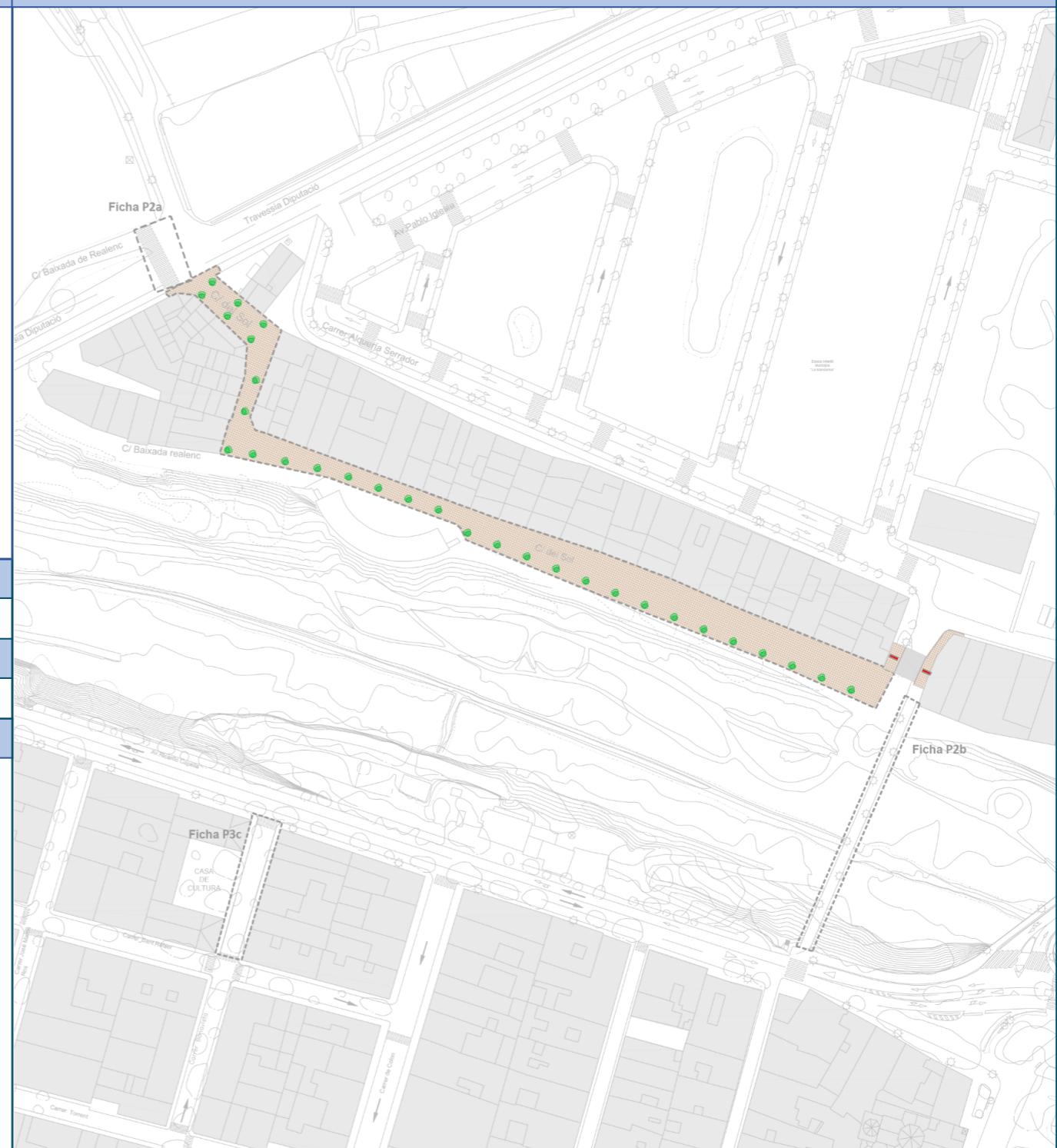
Se recomienda la ejecución cuando se realice alguno de los aparcamientos disuasorios previstos en la ficha P8b, proponiendo aparcamiento alternativo a los vecinos de la calle.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Medio	Media	Baja
Agentes implicados	Indicadores de seguimiento	
Ajuntament de Picanya	1.2 y 1.6	

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P4a Creación de carril bici Avd. Generalitat

PROUESTA

DESCRIPCIÓN

Picanya posee una extensa red ciclista, posiblemente la mejor de la comarca, tanto en longitud como en calidad de la misma. Esta red se ha desarrollado como circunvalaciones a la población con conexión con todos los municipios colindantes, por lo que resulta una red ciclista atractiva tanto para el ocio como para la funcionalidad de acceso a centros laborales.

Por tanto, con el fin de aprovechar la oportunidad que presta esta red ciclopeatonal y mejorar las conexiones entre ellas, el objetivo de la presente actuación es mejorar la interconexión entre carriles bici existentes. Es decir, mejorar la conexión transversal de los carriles bici en el interior de la población, y de esta manera mejorar el acceso a la red ciclista desde mayor ámbito de la población.

La actuación consiste en la creación de un carril bici por la Avenida Generalitat desde la Avenida Sanchís Guarner (margen derecha del Barranco de Xiva) hasta la Avenida 9 d'Octubre (vías de ferrocarril de FGV).

Por tanto, este nuevo carril bici conecta dos de los principales carriles bici longitudinales que se desarrollan por Picanya. Dado que esta avenida dispone de un ancho considerable, la actuación se puede realizar a costa de espacio dedicado al vehículo privado sin afectar al espacio peatonal ni plazas de aparcamiento existentes.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Corto	Medio	Baja
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya		2.1 y 2.2

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P4b Creación carril bici interior Avd,Ricardo Capella

PROUESTA

DESCRIPCIÓN

En la misma línea que la propuesta anterior, es fundamental conectar los anillos ciclistas existentes en el municipio con nuevos carriles bici que proporcionen mayor flexibilidad a los usuarios de Picanya, y que permitan la conexión hacia el interior del casco urbano.

El objetivo de la presente actuación es crear un carril bici de penetración en el municipio en sentido este-oeste, desarrollándose desde el carril bici que discurre por el Parque Europa y el carril bici de acceso a Torrent, hasta la Plaza de la Constitución (en pleno centro tradicional). El itinerario más ventajoso es a través de la Calle Ricardo Capella, por el ancho de la calle y la disposición de la calzada y aparcamiento. Con este carril bici se consigue un carril bici hacia el interior del municipio y además mejorar la accesibilidad de la acera, muy utilizado por la ciudadanía para acceso a la Casa de la Cultura, Centro de Salud e iglesia. Además, este carril bici conectaría con el ANILLO VERDE METROPOLITANO DE VALENCIA, desarrollado por la Generalitat Valenciana a través de la Avd. Travessera de la Diputació.

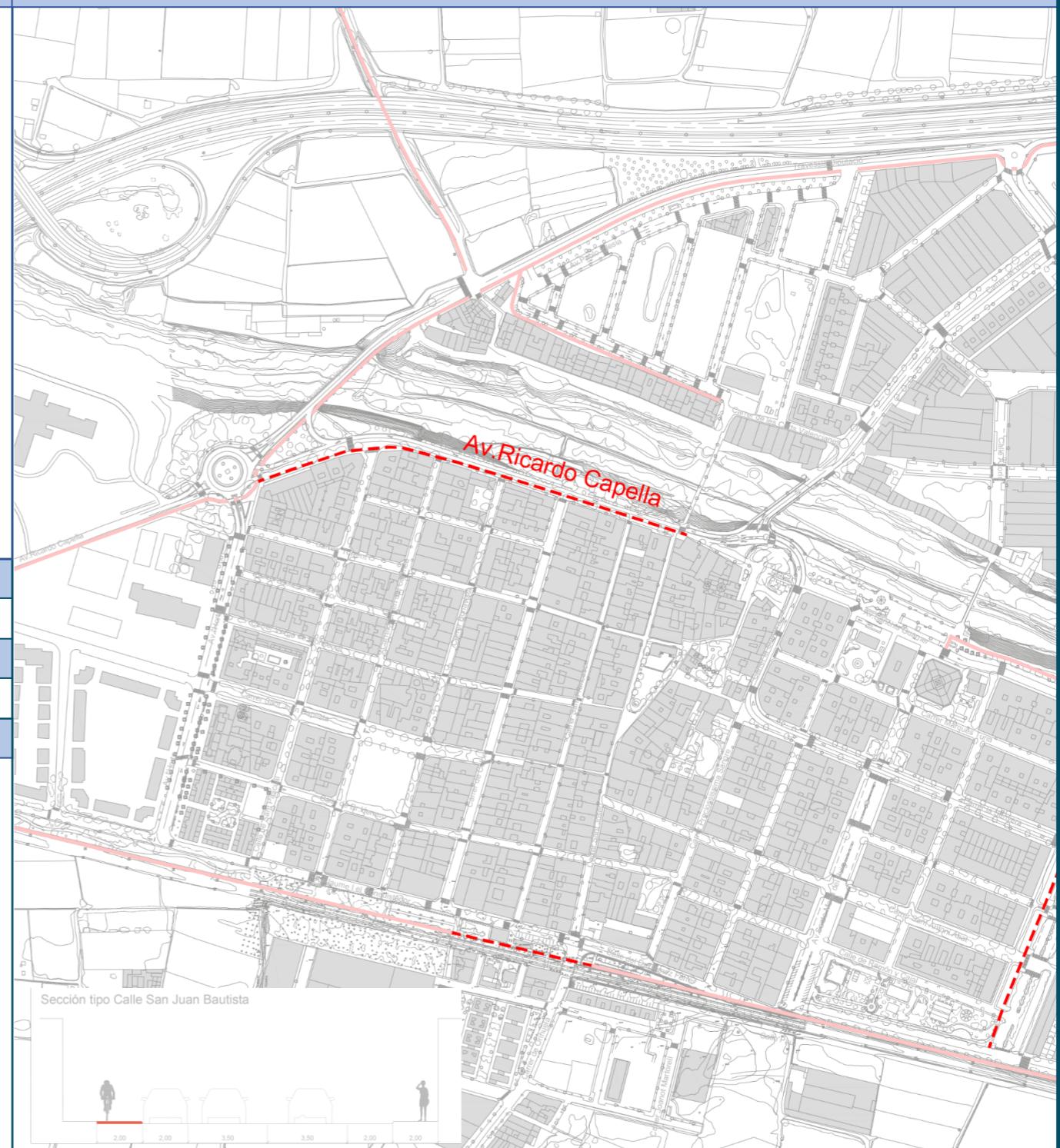
La actuación consiste en reestructurar el espacio de la Calle Ricardo Capella para ubicar el carril bici como acera-bici o carril bici protegido, ampliando la acera actual. Para acceder al centro del municipio será necesario pasar por la Plaça de la Constitución, donde a partir de ese espacio la prioridad deberá de ser peatonal (centro peatonalizado), circulando las bicicletas con precaución a velocidad de paso de peatón.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Medio	Media	Media
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya		2.1 y 2.2

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P4c Continuidad carril bici Avd. Jaume I

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

La Avenida Jaume I supone un eje importante en la movilidad municipal. Esta avenida es el frente ferroviario del casco urbano oeste del municipio y dispone de un carril bici y un paseo peatonal que pertenece al anillo interior más transitado del municipio.

La problemática de la discontinuidad del carril bici en el entorno de la estación de metro, supone un inconveniente a los usuarios de la bicicleta, ya que tienen que bajar a la calzada desde posiciones de giro incómodas. Los peatones disponen de una pequeña acera para continuar con el itinerario.

El objetivo de la actuación son dotar de continuidad al carril bici, calmar el tráfico en el entorno de la estación y priorizar el itinerario peatonal.

Para ello, se pretende ejecutar una plataforma sobrelevada, es decir, una plataforma a mismo nivel, en la línea de los pasos de cebra en cruces que se han realizado en el municipio. De esta forma se consigue priorizar los itinerarios peatonales y calmar el tráfico, además, para dar continuidad al carril bici, se tratará el tramo como una vía ciclable con señalización específica.

En sentido oeste-este, el carril bici se ve interrumpido por el edificio de la estación, por lo que también se debe mejorar la transición entre el carril bici del frente ferroviario a su paso por delante de la estación de metro.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Corto	Baja	Alta
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya		2.1

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P4d Carriles bici periurbanos

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

El Camí de la Pedrera supone un eje importante en la movilidad municipal. Este camino histórico, sirve de conexión con el camí dels Horts de Picanya, accediendo a Paiporta y al Camí de la Noria que da acceso a Torrent. Son caminos por la huerta de Picanya que a su vez, permiten el acceso a poblaciones como Alcàsser o Picassent.

Actualmente, con la supresión del paso a nivel, la Conselleria ha realizado un paso superior y un bulevar que conecta el Camí de la Pedrera con la rotonda de la CV-36 de acceso a Picanya-Torrent, todo el trazado dispone de un itinerario ciclopeatonal con mucho éxito en la población. Además, esta nueva biela supone un nexo de unión entre el núcleo de Picanya y la zona de Picanya Sud. La problemática surge cuando este carril bici no se prolonga más allá del cementerio, impidiendo la posibilidad de mejorar el anillo exterior de Picanya.

El objetivo de la actuación son dotar de continuidad al carril bici del Camí de la Pedrera, y conectar el municipio con el camí dels Horts y con otros municipios a través de camino rurales: Paiporta, Torrent, Alcàsser, Picassent, ...

La ejecución de la plataforma ciclopeatonal se propone anexa al actual camino de la Pedrera, como un carril bici protegido, siendo aconsejable el uso de vegetación como barrera de separación para hacerlo más agradable.

Programación

Coste de la medida

Importancia

Corto

Baja

Alta

Agentes implicados

Indicadores de seguimiento

Ajuntament de Picanya

2.1 y 2.8

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P5a Directorio carriles bici de Picanya

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

Recientemente el Ajuntament de Picanya ha publicado una guía de los carriles bici del municipio, titulada 'El carril bici de Picanya': *El carril bici de Picanya te ofrece más de 17 kilómetros de un trazado interconectado con las poblaciones vecinas de Torrent, Paiporta, Valencia ... Esta guía quiere ser una invitación a descubrir todos esos detalles que desde la velocidad de un coche son, tan sólo, una mancha borrosa. Árboles, esculturas, edificios significativos, curiosidades históricas ... te esperan en cada curva de nuestro carril bici, es hora de saber mucho más del entorno más cercano y a veces por eso, más desconocido.*

Esta guía es una forma de conocer el municipio a través de un 'viaje' en bicicleta. Por ello, se hace necesario aprovechar el trabajo realizado y plasmarlo físicamente en el terreno, así como difundirlo a través de las nuevas tecnologías (por ejemplo a través de plataformas especializadas como wikiloc, app específicas de movilidad como Naviki, etc.).

El objetivo de la actuación es difundir la información de los carriles bici y reforzar la señalización de los mismos en el terreno y en las plataformas digitales especializadas.

La actuación consiste en diseñar un directorio de los carriles bici virtual, accesible desde cualquier plataforma o app de rutas ciclistas, así como poner en valor la extensa red ciclista del municipio. Reforzando, incluso la información física sobre el terreno.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Corto	Bajo	Baja
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya		2.5

LOCALIZACIÓN



CROQUIS



— Red de carriles ciclopeatonales

— Carril Propuesto



P5b Reforzar señalización de destino

PROUESTA

DESCRIPCIÓN

Hasta ahora la mayoría de los carriles-bici se circunscriben al medio urbano. En este entorno, no es necesario una señalización informativa específica, pues se encuentra de una forma implícita, tanto en la rotulación de las calles como en la señalización vial urbana y en el propio conocimiento de la ciudad por parte del usuario común.

El caso de las vías ciclistas interurbanas es bastante distinto del anterior, al menos en cuanto al régimen de uso y tratamiento de la señalización. Por ello, dado que Picanya cuenta con itinerarios ciclistas que conectan con otros municipios y carriles bici interurbanos, se hace necesario reforzar la señalización de destino de cada uno de los itinerarios principales.

El objetivo de la actuación es ayudar al usuario de la bicicleta o peatón/corredor a conocer el destino y distancia de los carriles bici que parten de Picanya. Es decir, reforzar la señalización informativa de las ciclorrutas del municipio indicando población de destino (o la más próxima), distancia , y si procede, un plano indicativo de la ciclorruta completa.

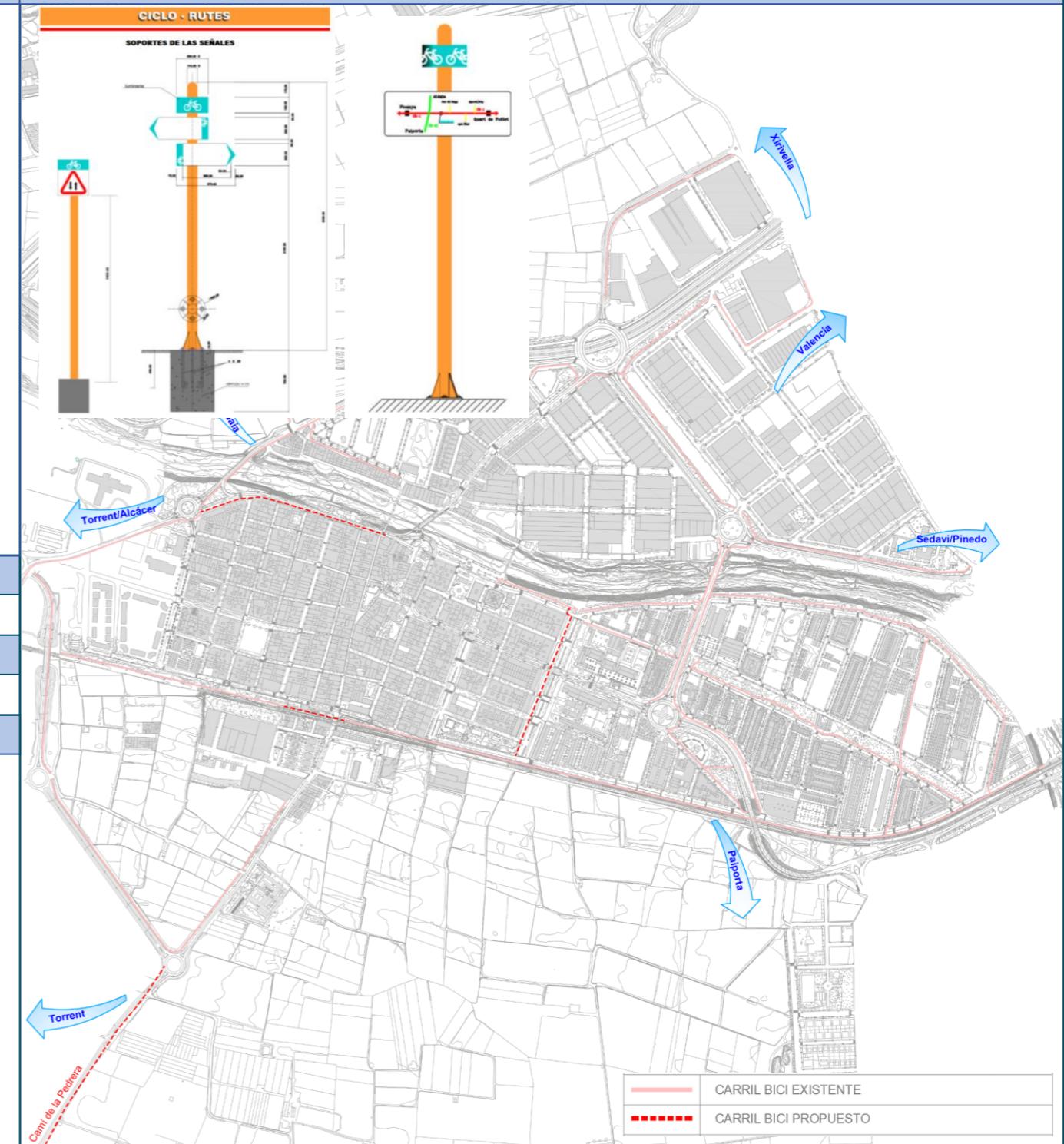
La actuación consiste en colocar carteles de orientación e información del destino de carril bici, indicando población y distancia, también se ubicarán planos en zonas de descanso (zonas verdes, parques, etc.) con planos indicando los destinos de la red ciclista del municipio. Existe unas recomendaciones de la Generalitat Valenciana al respecto: Señalización de vías ciclistas en la Comunidad Valenciana (se puede consultar en la página web www.gva.es)

Programación	Coste de la medida	Importancia
Corto	Medio	Media
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya		2.7

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P5c Homogeneizar los carriles bici

PROPUESTA

DESCRIPCIÓN

Cada vez hay más desplazamientos en bici o andando, por lo que se hace necesario tomar más medidas para evitar accidentes, por lo que hay que minimizar los factores que concurren en un accidente como la alta velocidad, desconocimiento o incumplimiento de normas por parte del ciclista o peatón, la falta de visibilidad y la falta de concienciación de que existen vías diferentes a las habituales.

Por tanto, el objetivo de la presente actuación es homogeneizar los más de 17 km de carriles bici que tiene el municipio, tanto en señalización, pavimentos, normativa, etc.

La actuación consistirá en reforzar y homogeneizar la señalización horizontal y vertical de los carriles bici, indicando: velocidad máxima de circulación, obligatoriedad de paso de bicicletas, indicación de espacio compartido y dependiendo del caso la prioridad peatonal, también se homogenizarán los colores de los pavimentos de los carriles y los acabados superficiales.

En este sentido, hay una solicitud del colectivo de patinadores hacia superficies con acabados lisos en vez de baldosas. A diferencia de la ciudad de Valencia y otros municipios, en Picanya la mayoría de carriles bici son practicables tanto por ciclistas como patinadores.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Medio-Largo	Alta	Baja
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya		2.5

LOCALIZACIÓN



CROQUIS



Carril Pont Nou



Carril Avd. 9 octubre



Carril Alqueria Moret



Carril Camí AVE



Carril Camí Xirivella

VELOCIDAD DISEÑO

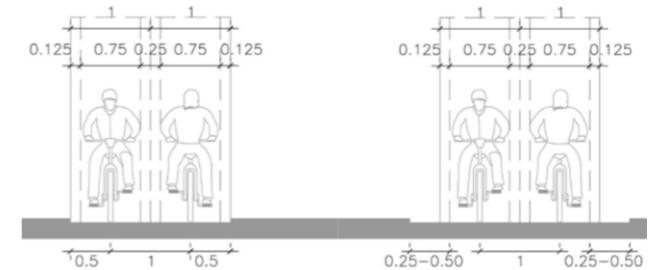
Vía ciclable	Velocidad de diseño (km/h)	
	Recomendada	Mínima
Pista bici	50	30
Carri bici o arcén bici	50	30
Acera bici	30	20
Acera bici sugerida	30	10

ANCHOS

			Minimo	Recomen.	Máximo
Banda de circulación ciclista	Unidireccional	Con escapatoria a ambos lados y mismo sentido de circulación y margen derecha	1,00	1,50	2,00
		Sin escapatoria o distinto sentido de circulación o margen izquierda	1,20	1,75	2,00
	Bidireccional	Con escapatoria	2,00	2,50	3,00
		Sin escapatoria	2,20	2,50	3,00

RADIOS DE GIRO

V (km/h)	10	12	15	20	30	50
R (m)	2,5	3,3	4,0	5,2	7,6	10,0



CROQUIS ANCHOS MÍNIMOS Y RECOMENDADOS



P6

Implanta un sistema compartido de bicis

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

La gran malla ciclista de Picanya resulta una oportunidad para los desplazamientos en bicicleta, además, las inversiones en conectar los carriles bicis con los pueblos colindantes y con los polígonos industriales lo convierte en una excelente opción para la movilidad.

EL objetivo de la actuación es facilitar el acceso a una movilidad sostenible a la ciudadanía de Picanya, con un sistema compartido de bicis que ya ha desarrollado la Mancomunitat de l'Horta Sud y que se ha instalado en otros municipios colindantes.

En este sentido, el sistema MIBISI es un sistema automático de alquiler de bicicleta pública. Representa una nueva modalidad de transporte urbano cómodo, económico y respetuoso con el medioambiente. Disponible 24 horas, los 365 días del año.

MIBISI dispone de una flota de bicicletas de alta calidad y una amplia red de estaciones. Un sistema informático permite realizar la gestión de todo el servicio.

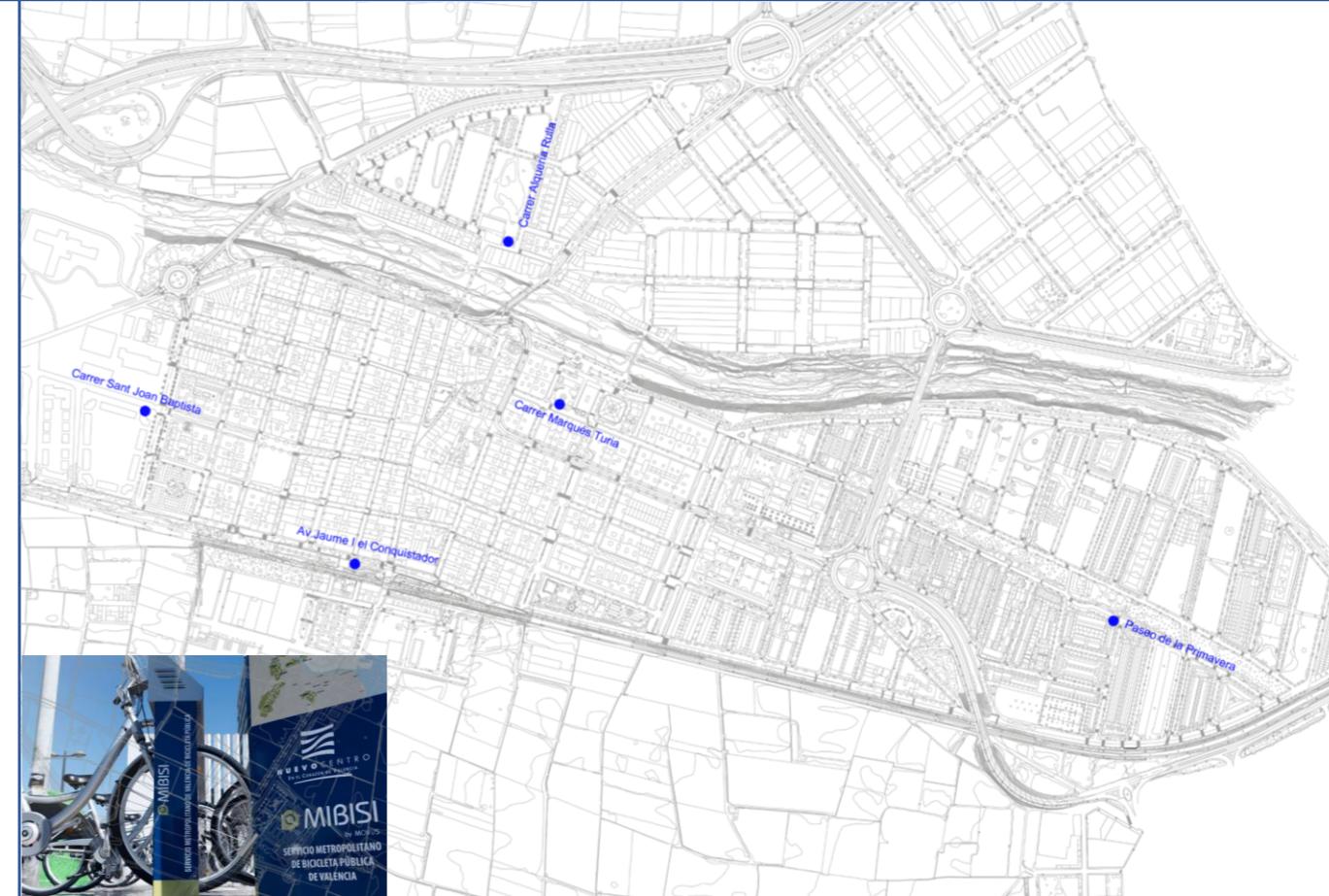
Actualmente 10 municipios del área metropolitana de Valencia incorporan este sistema poniendo a tu disposición una flota de 1.000 bicicletas distribuidas en 100 estaciones, ubicadas en estratégicos puntos de los diferentes municipios: Paterna, Mislata, Quart de Poblet, Xirivella, Allaçàs, Aldaia, Torrent, Catarroja y Alboraya.

Las estaciones MIBISI están ubicadas en tu ciudad en zonas muy accesibles. Puedes dejar la bicicleta en una estación destino diferente a la estación origen de recogida, pudiendo estar ambas estaciones, origen y destino, ubicadas en diferentes municipios.

Además, MIBISIVALENCIA ha desarrollado un plan de integración con la ciudad de Valencia con el objetivo de mejorar la conexión entre la capital y el área metropolitana. El proyecto ha consistido en la instalación de 5 estaciones intermodales. Para este plan de integración con la ciudad de Valencia se ha contado con el apoyo del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

La actuación consiste en el estudio y ubicación de paradas de bicicletas compartidas, fundamentalmente para favorecer la intermodalidad, así como difundir su utilización por la ciudadanía y posicionamiento en páginas especializadas.

CROQUIS



LOCALIZACIÓN



Programación	Coste de la medida	Importancia
Corto	Alta	Alta
Agentes implicados	Indicadores de seguimiento	
Ajuntament de Picanya – Mancomunitat Horta Sud		2.4



P7a Mejorar la accesibilidad entre andenes

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

La línea de metro es un eje fundamental en el transporte público del área metropolitana, es la única conexión de Picanya con la ciudad de Valencia en lo que a transporte público se refiere. En este sentido, es fundamental tener una correcta accesibilidad a la estación y su entorno.

EL objetivo de la presente actuación es mejorar la accesibilidad a los andenes, principalmente el andén en sentido Valencia, que actualmente no dispone de rampas y plataformas elevadoras que faciliten el acceso de personas de movilidad reducida al andén desde el lado sur de las vías. La única rampa se sitúa en el paso entre andenes, por lo que se obliga a los usuarios con movilidad reducida a realizar un doble cruce de vía, que a su vez presenta irregularidades en el pavimento. Actualmente existe una escalera que permite el acceso al andén en la Calle Pío XII.

Por tanto, la actuación le corresponde a FGV (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana) como propietaria de las instalaciones, que a solicitud del Ajuntament de Picanya y en colaboración con el mismo, ha desarrollado un estudio de soluciones que mejoraría la problemática descrita.

La actuación consiste en la ejecución de ascensores, rampas y escaleras que doten de accesibilidad el acceso a los andenes, tanto en el lado sur como en el norte de las vías. En este sentido, se hace necesaria la adquisición del inmueble que colinda con las vías del tren y con la Calle Orihuela.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Medio	Alto	Alta
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana		3.1

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P7b Ampliar andén sentido Valencia

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

En la estación de Picanya de FGV, el andén en sentido Valencia carece de condiciones óptimas de uso debido al ancho actual. Este ancho no resulta cómodo para el paso y cruce de personas, máxime cuando se trata de personas con movilidad reducida o carritos con niños.

Además, esta problemática se ve empeorada por compartir espacio los usuarios con diverso mobiliario urbano y propios de la vía: bancos, papeleras, máquina de control, catenarias, etc. Cada vez son más los usuarios que utilizan el metro para el acceso a trabajos o compras, por lo que en horas punta la aglomeración de personas en el andén puede ser considerable.

La titular de las instalaciones es FGV, por lo que le corresponde a ésta la actuación, pero que en cualquier caso se debe de incorporar en el presente PMUS para mejorar las condiciones del transporte público. En este sentido, el objetivo de la actuación van encaminados a mejorar la accesibilidad del andén y del cruce de usuarios sobre este, mejorar las condiciones de acceso a los trenes, ampliar el espacio de espera a los convoyes y dotarlos de mayor seguridad.

La actuación consistirá en obtener los terrenos necesarios y ampliar la plataforma del andén en sentido Valencia (lado sur), ampliando el ancho efectivo del andén y así dotarlo de mayor comodidad y seguridad de los usuarios.

Programación Coste de la medida Importancia

Medio Alta Alta

Agentes implicados Indicadores de seguimiento

Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana 3.6

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P7c Mejorar accesibilidad paso a nivel

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

Actualmente la barrera que supone las vías al casco urbano de Picanya se solventa por un paso superior ubicado al norte del término municipal, colindante con el TM de Torrent, que permite el paso de vehículos, ciclistas y peatones; y mediante un paso a nivel únicamente peatonal ubicado en la Calle Oriola. Este paso es el más utilizado por la ciudadanía, dispone de un burladero a cada lado y semaforización específica para los peatones.

El objetivo de la actuación es mejorar el paso peatonal entre andenes sito al oeste de la estación (véase plano adjunto), dado que el entre vías queda solucionado con la actuación 7a. La mejora del actual paso consiste en permitir un paso más cómodo y accesible a los usuarios, especialmente a aquellos con movilidad reducida a ambos lados de las vías, por el paso a nivel existente.

La actuación se encuentra entre las vías del ferrocarril, por lo que la propietaria de las instalaciones es FGV; no obstante, se debe de incorporar en el presente PMUS para mejorar las condiciones del transporte público.

Esta actuación requiere de mejorar el pavimento sobre las vías, pasarelas accesibles de acceso entre andenes, burladeros y señalización sonora y visual para el aviso de trenes. Se constata que FGV ha proyectado las soluciones para las fichas 7a, 7b y 7c.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Medio	Media	Alta
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana		3.3 y 3.4

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P8a

Aparcamiento bicicletas y paradas bicicletas compartidas

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

La intermodalidad entre transporte público y bicicleta/patinete resulta muy ventajosa cuando el punto de destino se encuentra alejado de la propia estación de metro. Para ello, es fundamental el poder combinar el transporte público con un sistema de bicicleta compartido o la propia bici/patinete del usuario. Es muy importante conocer las normas del Metro antes de viajar con bicicleta: los días laborables sólo se pueden transportar bicicletas en los tramos de superficie, los sábados pueden acceder en todos los tramos hasta las 14.00 horas y los domingos y los días festivos, las bicicletas pueden subir libremente durante todo el día y viajar por todos los tramos.

En este sentido, como siguiente paso al fomento de un desplazamiento sostenible es dotar al espacio público de aparcamientos de bicicletas, intentando que sean los más seguros y visuales para los usuarios.

El objetivo de esta guía es promover el uso del transporte público con la bici y generar zonas de aparcamientos seguras en vías pública y edificios públicos (equipamientos) para fomentar los desplazamientos en bicicletas o patinetes.

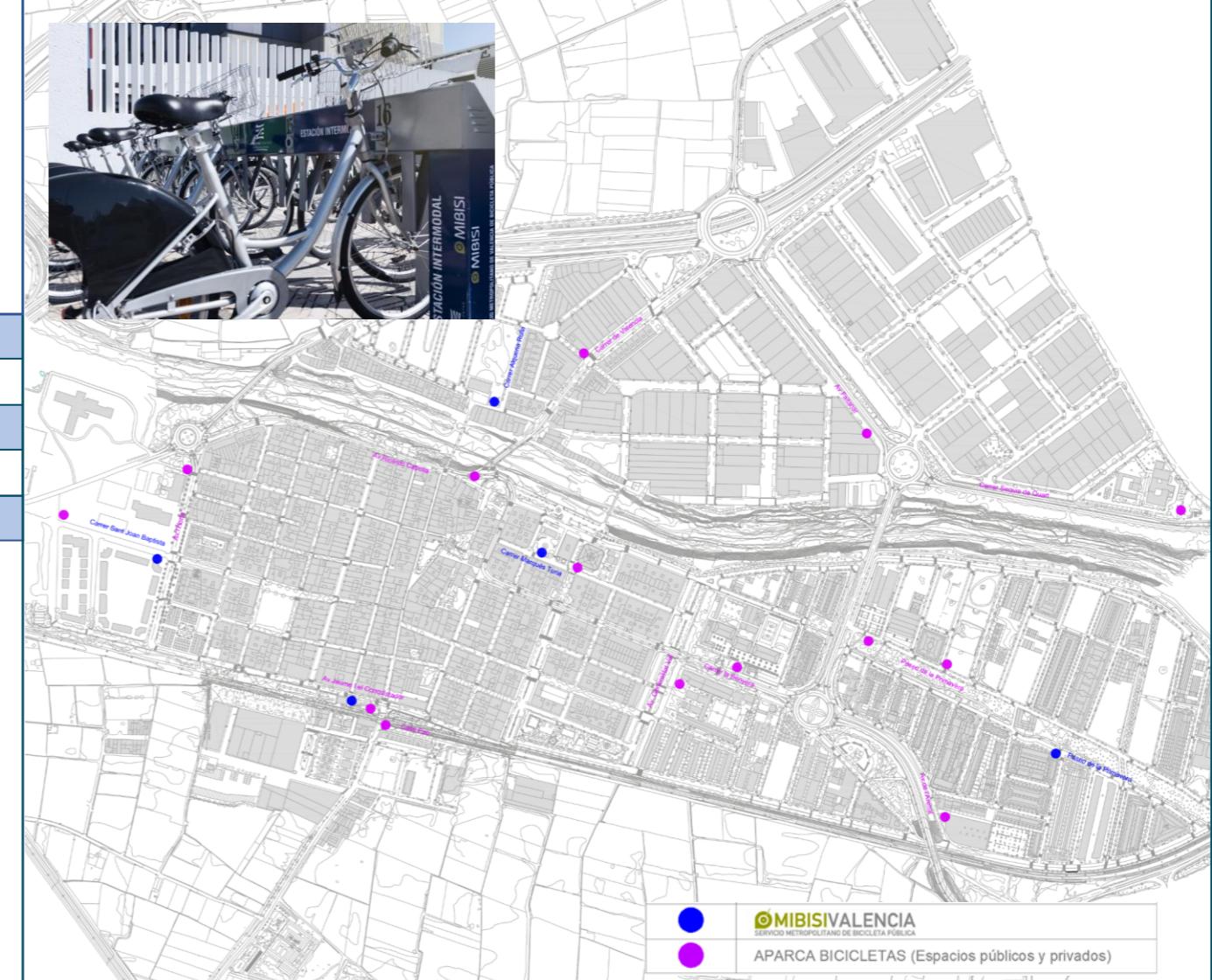
La actuación consiste en generar aparcamientos de bicicletas en vías públicas y en los edificios municipales, a poder ser en el interior de los mismos. Picanya ya tiene ejemplos en este sentido, como es el Pabellón municipal y la piscina lúdica de verano.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Corto	Baja	Media
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya		2.3

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P8b Creación de aparcamientos disuasorios

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

Se define como aparcamiento disuasorio a los estacionamientos para automóviles situados en la periferia de los municipios generalmente grandes, cuyo fin es alentar a los conductores a aparcar su vehículo privado y acceder al centro de las ciudades mediante el transporte público u otro modo sostenible. Pero además, sirven para generar aparcamiento en las proximidades de núcleos urbanos peatonalizados, con el fin de regenerar zonas urbanas con mayor presencia peatonal.

La creación de este tipo de sistemas están muy fomentados en las principales ciudades de la Unión Europea dentro de las políticas ligadas a la movilidad sostenible. Permiten dar solución a las dificultades y coste que suponen el acceso de los automovilistas al centro urbano y evitan a los usuarios la tensión de conducir por zonas congestionadas y enfrentarse al costo que supone la búsqueda de aparcamiento en estos espacios.

Por tanto, el objetivo de la presente actuación es generar nuevos aparcamientos disuasorios en la periferia de Picanya, con la calidad necesaria (público, gratuito, vallado, iluminado, ...) con el fin de proporcionar mayor espacio a los peatones en las zonas residenciales, así como evitar el paso de vehículos por el interior de la población en busca de aparcamiento. Las zonas propuestas son:

P1: Aparcamiento en solar P2: Aparcamiento soterrado C/ San Juan Bautista

P3: Aparcamiento subterráneo en Parc de les Albízies

Programación	Coste de la medida	Importancia
Medio	Alta	Media
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya		3.5 y 4.5

LOCALIZACIÓN



CROQUIS

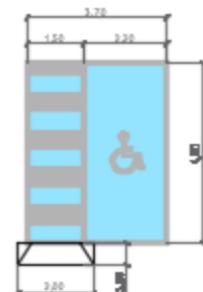


Público
Gratis
Vallado
Iluminado

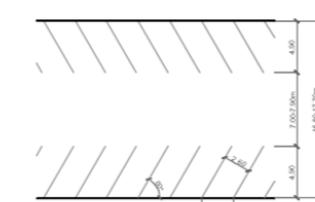
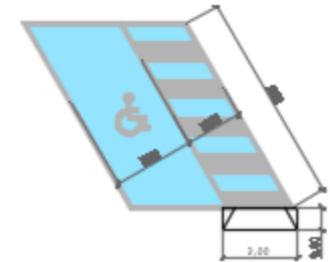
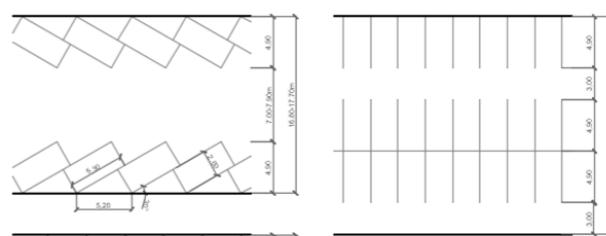
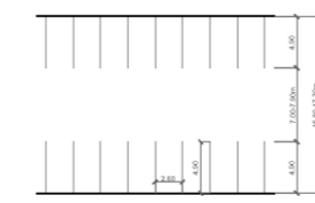
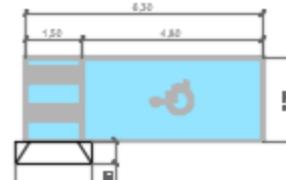
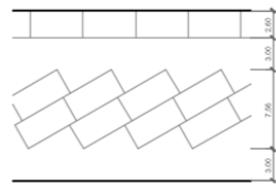


Los aparcamiento disuasorios son el complemento para la peatonalización de viales y el uso de modos de transporte combinados (Park & Ride). Vehículo privado con otros modos sostenibles

TIPOS DE APARCAMIENTO



TIPOS DE APARCAMIENTO





P9

Propuesta para mejorar el transporte transversal en Área Metropolitana

PROUESTA

DESCRIPCIÓN

La red de comunicación de l'Horta Sud es fundamentalmente radial hacia la ciudad de Valencia, tanto en las líneas de metro como en cercanías. Este hecho provoca que la movilidad en transporte público entre núcleos urbanos prácticamente colindantes no resulte ventajosa. Por ejemplo, el desplazamiento desde Picanya a Xirivella, Benetússer, Alaquàs o Catarroja, requiere de un primer desplazamiento al centro de Valencia y de ahí tomar un segundo transporte para desplazarse al pueblo de destino.

Por ello, la presente **propuesta de mejora** trata de minimizar la problemática, mejorando el transporte público de los municipios que conforman el área metropolitana. Es decir, mejorar las conexiones transversales confeccionando una red de transporte público circular, que sirva de alternativa a la exclusiva red radial y que sea una alternativa al vehículo privado. También, con el fin de mejorar la oferta, se propone el acceso al servicio de EMT y METROBUS de la población de Picanya, así se cubre mayor zona de acceso mediante transporte público.

Esta petición histórica de los municipios del área metropolitana debería liderarla la Generalitat Valenciana (competente en materia de transporte interurbano) y la EMT; y por otra parte, parece lógico que el vehículo de transporte sea sostenible, es decir, se debería de estudiar la posibilidad de un transporte flexible, funcional y eléctrico. En otros PMUS de municipios del área metropolitana en Horta Sud se han propuesto medidas similares.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Largo	Alta	Alta

Agentes implicados	Indicadores de seguimiento
Generalitat Valenciana, Mancomunitat Horta Sud	3.3

LOCALIZACIÓN



CROQUIS



EMT



METROBUS



Ejemplo. Transporte metropolitano de Barcelona, microbús eléctrico.





P10 Reducir tráfico interior población

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

El objetivo de la medida es reducir el tráfico interior y optimizar las rondas y viales periféricos del municipio, de esta manera se persiguen los objetivos del PMUS hacia una movilidad más sostenible y segura.

En este sentido, las medidas a tomar son:

Conformar una malla y jerarquización adecuada del actual sistema viario, y que se propone en el presente PMUS, mejorar la señalización periférica del municipio con el fin de dirigir convenientemente la circulación de vehículos, obligación en nuevos desarrollos de elaborar estudios de movilidad. En caso de centros comerciales o centros de atracción también en función del número de usuarios y usuarias previsto y control del volumen de tráfico y mejora de la señalización para permitir el paso y circulación de bicicletas y viandantes.

Todas estas medidas están enfocadas a que los vehículos privados tomen los viarios principales y rondas externas al municipio para reducir el tránsito por el municipio. Por tanto, se establece una PROPUESTA DE JERARQUIZACIÓN con la que se plantea estructurar la funcionalidad de cada uno de sus elementos dentro de la red viaria:

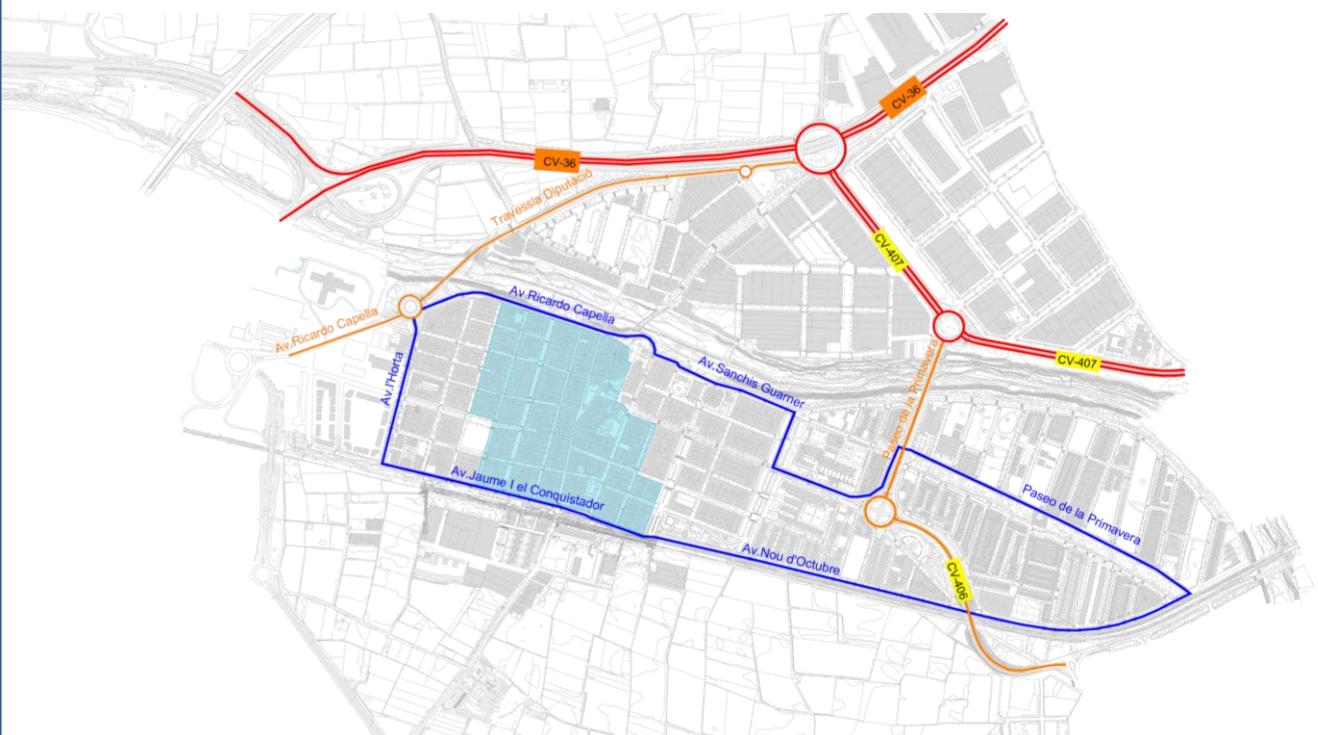
RED METROPOLITANA: CV-36, CV-33 y CV-407. Estas vías son la primera distribución del tráfico procedente de Valencia, Torrent o Paiporta (o poblaciones más alejadas pero que su acceso es por las vías indicadas). En este sentido Picanya cuenta con excelentes enlaces a esta red metropolitana, tanto del núcleo urbano como de los polígonos industriales.

RED URBANA: En estas vías estructurantes se pretende dirigir el tráfico de paso y reparto a nivel de población. Son las vías de mayor sección transversal y por tanto de mayor capacidad e intensidad de tráfico. Muchas de ellas vienen referidas como malla básica en el actual PGOU, esta malla básica se aprovecha, actualiza y completa en aquellas conexiones todavía pendientes de ejecución y ya contempladas en el ámbito del planeamiento.

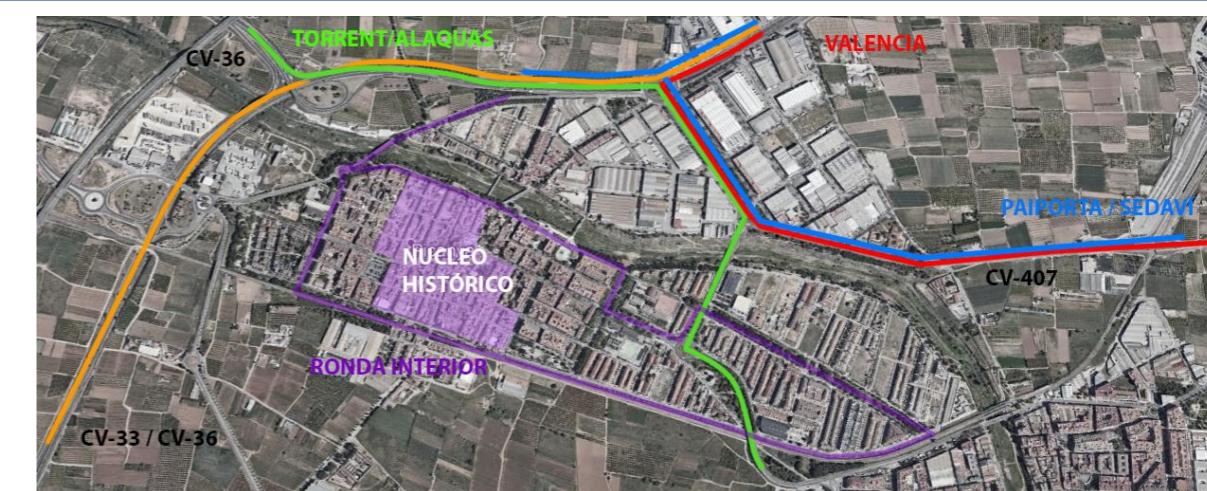
Vías de penetración: Calle Valencia, Travessera de la Diputación, Avd. del Mediterrani, Calle Senyera y Calle Oriola (Camí de la Pedrera).

Rondas interiores: Calle Ricardo Capella, Avenida Horta, Avenida Jaume I, Avd. del Mediterrani, Avenida Generalitat Valenciana y Avd. Sanchís Guarner.

CROQUIS



LOCALIZACIÓN



Programación	Coste de la medida	Importancia
Medio	Bajo	Baja
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya - Conselleria		4.7



P11a Limitación velocidad – Calle 30

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

El objetivo fundamental de la actuación es pacificar el tráfico de vehículos en el interior del municipio, mejorando la seguridad vial, la contaminación por emisiones de gases de efecto invernadero y hacer compatible la calzada con usuarios ciclistas y patinetes eléctricos, de manera que convivan de manera pacífica la movilidad rodada con la movilidad sostenible.

Para ello es fundamental que las calles interiores se limite la velocidad a 30 km/h máximo.

Las actuaciones a realizar son:

1. Reducción de la velocidad. La velocidad máxima en todas las vías de un único carril por sentido o carril único se fija como máximo en 30 kilómetros por hora. Además, el límite en calles de plataforma única de acera y calzada se establece en los 20 kilómetros por hora. Por ejemplo, en la zona peatonalizada en el centro del municipio: Calle San Rafael, Calle Major, Pz. Del País Valencià, Calle Torrent, etc.
2. Señalización horizontal y vertical asociadas, así como elementos de ralentización del tráfico (pasos sobrelevados, bandas transversales, etc.). La pintura horizontal se colocará al inicio de cada calle y se completará con la de vía ciclable.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Corto	Media	Media
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya		1.8 y 2.6

LOCALIZACIÓN



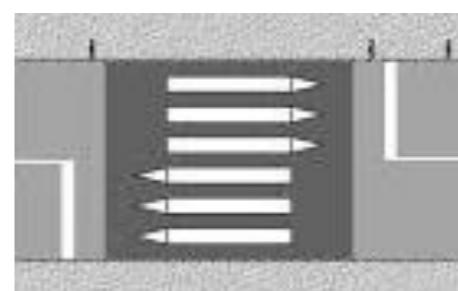
CROQUIS



MEDIDAS DE PACIFICACIÓN DEL TRÁFICO

Lomo de asno

Borde de entrada < 5mm. 1 - 2 m 4 m 1 - 2 m Fresado profundidad: 3-4 cm anchura: 50 cm



Estrechamiento lateral y central



Estrechamiento con zig zag





P11b Puntos recarga vehículos en vía pública

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

Los objetivos de la propuesta se alinean con los objetivos generales del PMUS de reducción de los impactos que genera el automóvil, y sus fricciones ambientales y sociales. Para ello se pretende aumentar el número de vehículos eléctricos hasta alcanzar el 10% del parque automovilístico, transformar la flota de vehículos municipales en flota eléctrica, facilitar la recarga a los visitantes, fomentando la movilidad eléctrica en el municipio y facilitar la recarga a los residentes fomentando el uso del vehículo eléctrico en el municipio.

Por tanto, las propuestas en esta línea serán:

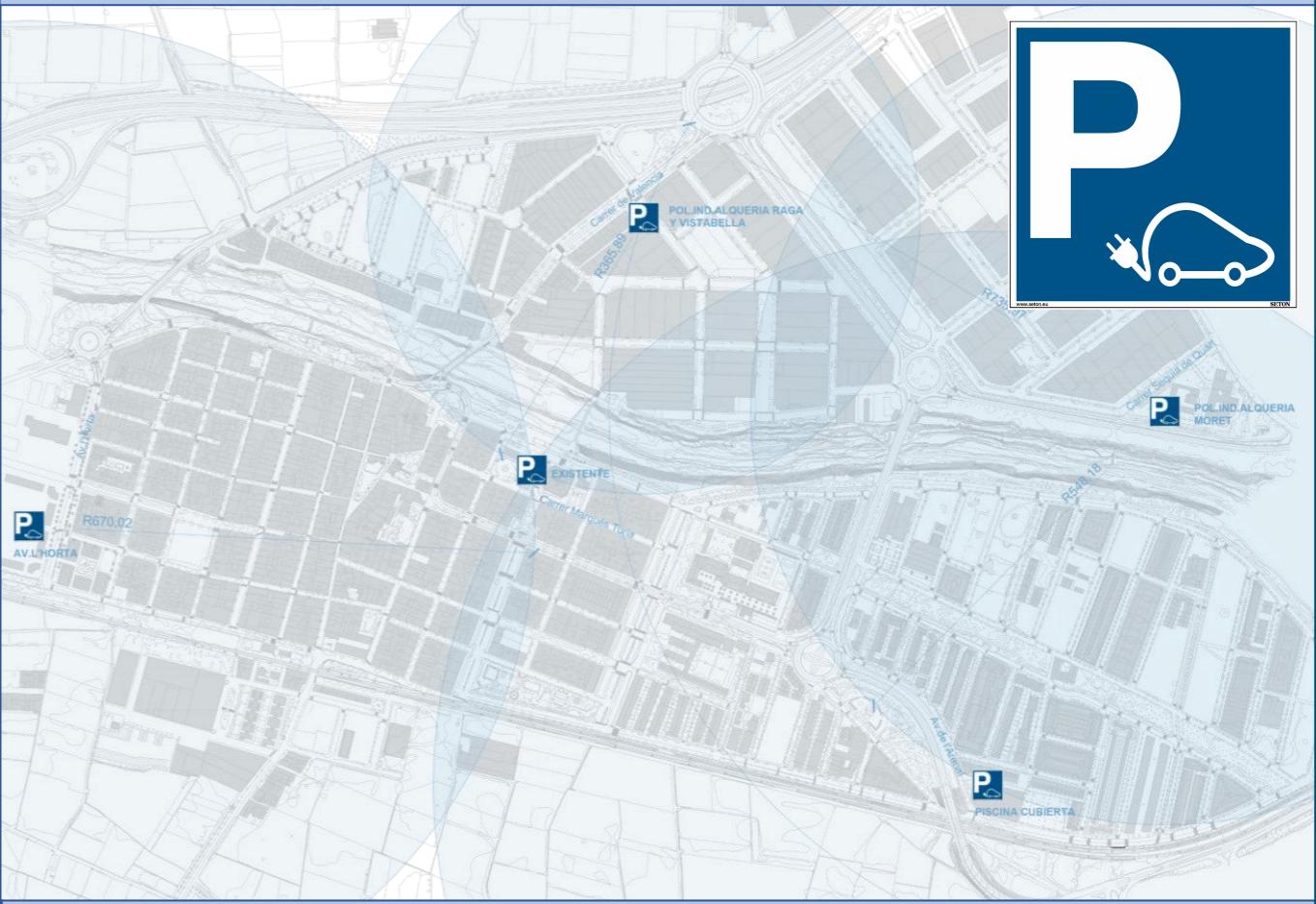
- Aumentar el número de puntos de recarga eléctrica para los Vehículo Eléctrico de Batería, Vehículo Híbrido Eléctrico Enchufable, Vehículo Eléctrico de Autonomía Extendida y Vehículos de pilas de combustible de hidrógeno.
- Mejorar la formación ciudadana en materia de transporte sostenible eléctrico y fomentar el uso del vehículo eléctrico con medidas en el ámbito municipal: menor carga impositiva, plazas reservadas, facilidad de estacionamiento, priorización respecto al contaminante, etc.
- Sustitución de la flota de vehículos municipales por vehículos eléctricos. Necesidad de comenzar de manera progresiva a realizar una transformación ejemplarizante de la flota municipal, a medida que se vayan renovando.
- Flota eléctrica en contratas de servicios. Establecimiento de criterios medioambientales en la política de compra pública de vehículos de transporte, mediante la inclusión en los pliegos de cláusulas administrativas particulares, pliegos de condiciones técnicas o documentos descriptivos que regulen la compra, el renting, leasing, o cualquier otra modalidad de adquisición de vehículos de transporte para la flota municipal y para cualesquiera otros contratos del sector público que licite y durante su desarrollo lleve implícito el uso de vehículos.
- Inclusión de las plataformas de carga en web, app y plataformas específicas de vehículos eléctricos, así como en mapas y navegadores (ejemplo, Google Maps, etc.).

Instalación de nuevos puntos de recarga en las calles:

- | | | |
|-----------------------------|--------------------------|------------------------|
| - Calle Bonavista | - Calle Vicente Serrador | - Calle Jose Martí Ros |
| - Calle Verge de Monsterrat | - Calle Verge del Carmen | - Calle Sant Rafael |

Programación	Coste de la medida	Importancia
Medio	Media	Alta
Agentes implicados	Indicadores de seguimiento	
Ajuntament de Picanya	4.6	

CROQUIS



LOCALIZACIÓN





P12 Señalización zonas aparcamientos disuasorios

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

A lo largo del municipio de Picanya, se han realizado varias bolsas de aparcamientos disuasorios, estos no están señalizados en los accesos al municipio, lo que provoca mayor tráfico interior y el colapso de los estacionamientos interiores. Habitualmente los aparcamientos disuasorios están asociados a una red de transporte público, de manera que se combinen los desplazamientos.

Resulta importante que los vehículos tengan señalizadas las bolsas de aparcamiento a la entrada de la población, y de esta forma es alentar a los conductores a aparcar su vehículo privado y acceder al centro del municipio andando o bicicleta. En el caso que se quiera acceder a la estación de Metro en Picanya, en el entorno de la estación existe un aparcamiento en la calle La Taronja y Antonio Machado.

Por tanto, las propuestas van encaminadas a dirigir a los vehículos a las bolsas de aparcamiento situadas en los bordes de la población.

Aparcamientos a señalizar:

- | | |
|--|-----------------------------------|
| - Calle S. Juan Bautista (aparcamiento provisional) | - Aparcamiento Pabellón Municipal |
| - Aparcamiento Parc les Albicies (Avd.Nou d'Octubre) | - Aparcamiento Parque Europa |
| - Aparcamiento Calle Taronja y Antonio Machado | - Aparcamiento Sanchís Guarner |

Programación	Coste de la medida	Importancia
Medio	Bajo	Baja
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya		3.5 y 4.5

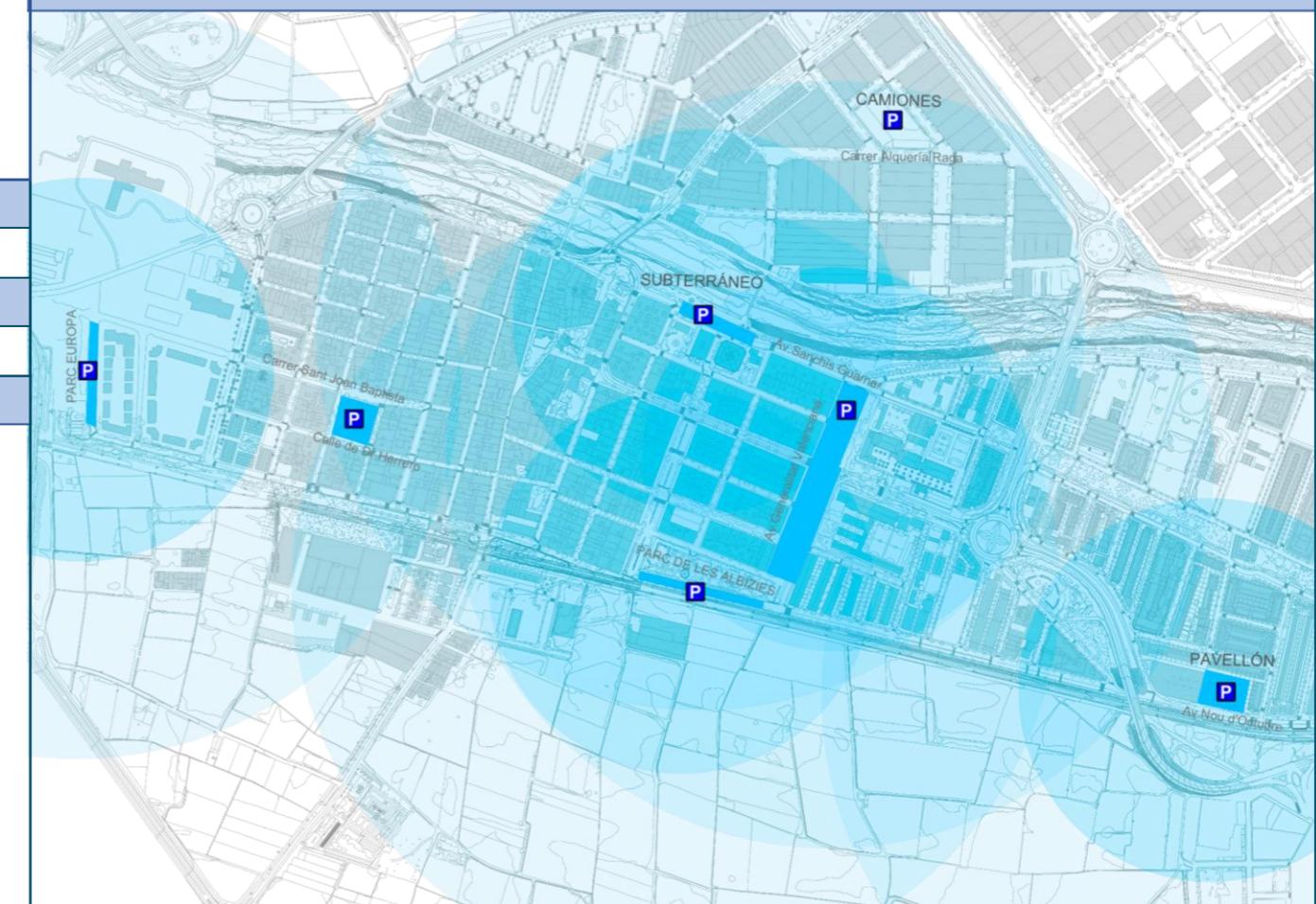
LOCALIZACIÓN



CROQUIS



LOCALIZACIÓN





P13 Itinerarios y puntos de carga y descarga

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

Los vehículos industriales no deben entrar en el casco urbano residencial, excepto causa justificada y con un horario específico; y así está indicado en los accesos a vías de acceso al municipio. En el caso de los vehículos comerciales de reparto hay dotarles de rutas y puesto de trabajo (carga y descarga) compatibles con la movilidad del municipio.

El objetivo de la actuación es agilizar la carga y descarga, optimizar el uso de las plazas destinadas a tal efecto y posibilitar que tanto el comercio tradicional como el reparto del comercio digital se realicen en el municipio.

En primer lugar, indicar que las reservas de carga y descarga solo pueden ser utilizadas por vehículos comerciales o industriales, cuando se encuentren efectuando operaciones de carga y descarga de mercancías en la vía pública, y no se trata de un estacionamiento de dichos vehículos. Por ello, es necesario optimizar los estacionamientos de carga y descarga diurnos conforme a los ejes comerciales del municipio, y limitando el acceso de vehículos pesados.

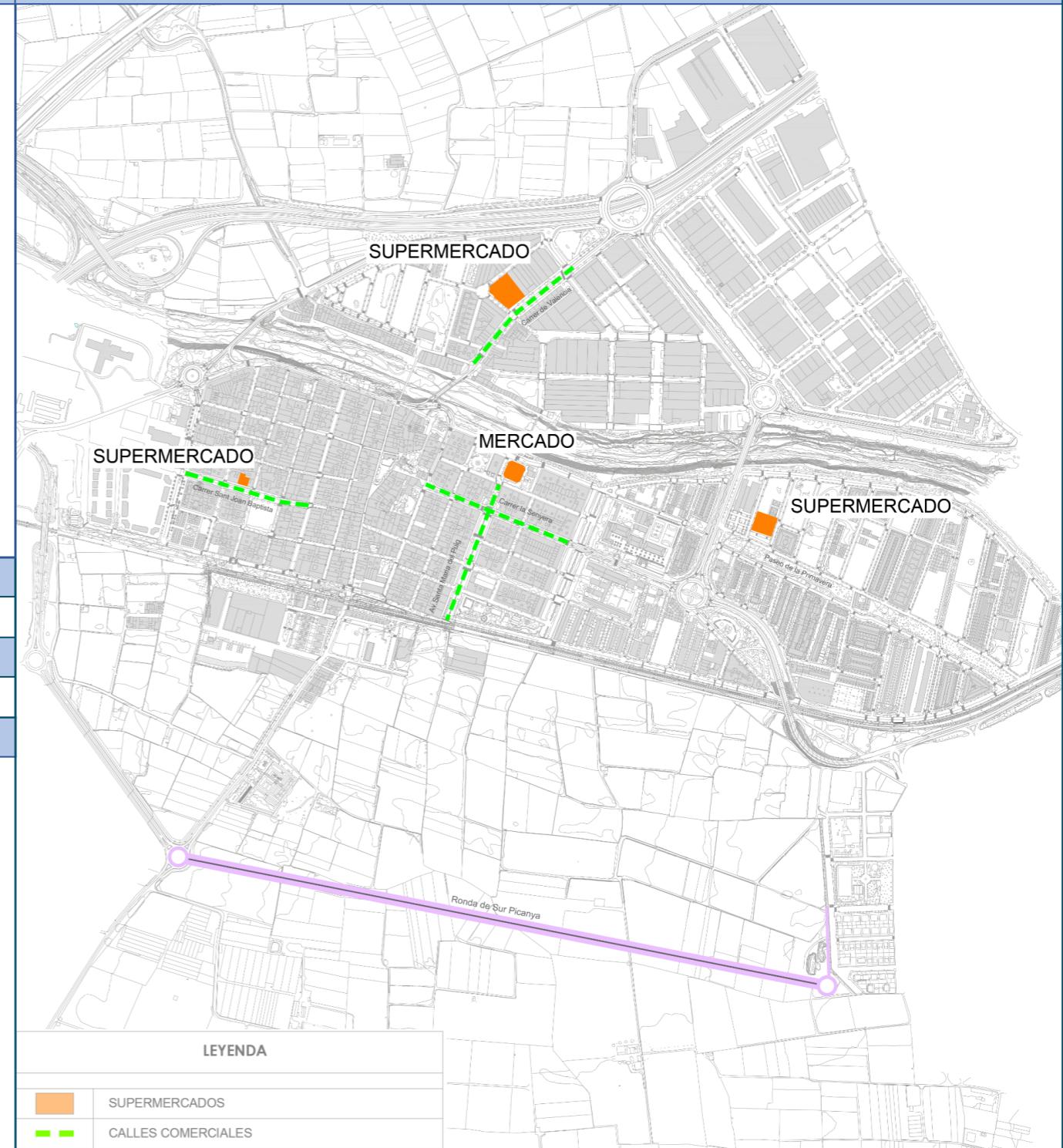
Concretamente, las propuestas se centran en: Ampliar las plazas de carga y descarga en zonas de nuevas actividades comerciales, el respeto de las mismas para el uso exclusivo de la distribución urbana de mercancías, la limitación a horario comercial y posteriormente posibilitar el estacionamiento convencional.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Medio	Baja	Baja
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya		4.3

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P14 Medidas desde una perspectiva de género

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

El género es un diferenciador importante en la movilidad urbana. Está demostrado que las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, uso de más transporte público y a pie, en varios momentos del día. Quizá, esto se deba a las diferencias sociales que aún persisten, los roles y las responsabilidades en el hogar, que, a menudo, implican que las mujeres asumen más actividades de cuidados y mandados relacionados con el hogar, lo que también significa que sus necesidades pueden ser subestimadas en las evaluaciones del transporte convencional basadas en los desplazamientos al trabajo.

El objetivo del presente documento es ofrecer un marco de apoyo para mejorar la capacitación técnica, formación y concienciación en la perspectiva de género aplicada al urbanismo y la arquitectura, a fin de incorporar el objetivo de la igualdad entre mujeres y hombres en los espacios urbanos y en la ordenación urbanística.

Con este documento, se pretende impulsar la obligación de integrar el enfoque de género en todas las fases del proceso urbanístico, desde el diseño, la participación, la planificación y la ejecución, hasta la evaluación y el seguimiento.

Las actuaciones en este sentido, en el caso de la movilidad, son:

- Disminuir el tiempo dedicado por las mujeres a los desplazamientos necesarios para las tareas de la vida cotidiana.
- Mejorar horarios, frecuencia de paso, fiabilidad horaria y precios para adecuar el transporte público a una sociedad más inclusiva e igualitaria.
- Mejorar la accesibilidad en el transporte público pensando en facilitar la movilidad con sillas de ruedas, carros de bebés y carros de la compra.
- Garantizar la seguridad en el transporte público.
- Aprovechar el potencial de la experiencia de las usuarias para mejorar la planificación del transporte público fomentando la participación.
- Pasar del modelo de transporte público lineal y uniforme a un modelo que responda a las necesidades actuales de flexibilización y multiplicidad de los horarios de las personas
- Eliminación de puntos oscuros o peligrosos en itinerarios peatonales o ciclistas.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Corto	Baja	Alta
Agentes implicados	Indicadores de seguimiento	
Ajuntament de Picanya		1.7

CROQUIS

SET PARA INTRODUCIR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL PROCESO URBANO
RECOPILACIÓN DE INFORMACIÓN EN MATERIA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

- 01 MODELO DE CIUDAD 02 PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD 03 ESPACIOS PÚBLICOS Y ACCESIBILIDAD 04 **MOVILIDAD** 05 VIVIENDA 06 REPRESENTATIVIDAD Y SEÑALIZACIÓN URBANA 07 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

MOVILIDAD

PREMIOS VIVIENDA, MOVILIDAD Y URBANISMO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO (III Edición)



Fundación IVE ▾ I+D+i ▾ Servicios ▾ Formación ▾ Comunicación ▾ Productos ▾ Tienda ▾



LOCALIZACIÓN





P15a Promover en colegios la seguridad vial

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

El objetivo es desarrollar actitudes y comportamientos viales seguros para los chicos y chicas y su entorno: tomar conciencia del uso de las vías y de las consecuencias de nuestros actos. La actuación trata de integrar la seguridad vial y la movilidad sostenible a lo largo de todo el ciclo educativo de las personas para promover normas, actitudes y valores que fomenten la convivencia en todas las formas de movilidad. Estas actuaciones requieren de una actuación conjunta entre los centros educativos del municipio y los agentes municipales de movilidad, así como una colaboración estrecha con las familias. "Actividad caminant a l'escola"

En este sentido, las propuestas de la presente actuación se centran en:

A) Contemplar la educación vial en los centros de educación infantil.

B) Educación para la movilidad segura y moderada en los centros de ESO e introducción a los vehículos a motor.

C) La educación vial familiar: la conducción tutelada y su control administrativo.

Por otra parte, el Ministerio del Interior, Dirección general de tráfico, Subdirección general de Educación y Formación Vial, Unidad de intervención Educativa, ha editado: Movilidad sostenible y segura (Materia Libre Configuración ESO). Se trata de un material didáctico de apoyo al desarrollo de la Materia de Libre Configuración "Educación Vial".

Programación	Coste de la medida	Importancia
Corto	Bajo	Alta

Agentes implicados

Ajuntament de Picanya y Centros Escolares

Indicadores de seguimiento

1.8

LOCALIZACIÓN



CROQUIS



Los adolescentes de 12 a 16 años usan la vía pública como:

- **Peatones:** paseantes, solos y especialmente en grupo.
- **Usuarios** de patines o monopatines.
- **Conductores** de bicicletas.
- **Pasajeros en turismos,** ya no solo con conductores adultos de su entorno familiar, también con otros jóvenes muchas veces conductores novedes.
- **Pasajeros de transporte público:** autobuses, bus urbano, tren, metro, tranvía u otros transportes colectivos.
- **Conductores** ciclomotores.

Los principales **riesgos viales de los adolescentes** se relacionan con:

- Riesgos derivados del **incumplimiento y/o desconocimiento de las normas y valores viales.** Muchas veces por la influencia del grupo, por el reto de ser distintos, para desafiar el orden establecido...
- Lesiones por **no usar elementos de seguridad** –especialmente casco en motocicletas y bicicletas– y falta de valoración de las consecuencias derivadas: muerte, discapacidad, lesiones.
- Accidentes relacionados con el **consumo de alcohol, drogas y otras sustancias psicoactivas:** tanto si son conductores como pasajeros de un vehículo cuyo conductor haya consumido.
- **Velocidad inadecuada:** conductores novedes de vehículos inestables como los ciclomotores, con poca formación y experiencia vial, conductas impulsivas en la conducción, tendentes al exhibicionismo.



P15b Itinerarios escolares seguros

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

"Un proyecto de Camino Escolar exige un alto grado de compromiso, entusiasmo y complicidad. Pero no sólo del colegio o el ayuntamiento, sino sobre todo de otros agentes sociales como familias, profesorado, colectivos y asociaciones locales; y en todas las etapas, desde el diseño hasta la ejecución de las medidas de mejora. Son estos colectivos son los que han de demandar las mejoras al gobierno local acelerando el proceso de toma de decisiones y los que contribuyen a enraizar el proyecto en el colegio y en el barrio."

"El proyecto de Camino Escolar debe ser duradero en el tiempo pues el cambio de hábitos es lento."

David Fernández Caldera

Técnico de Medio Ambiente - Ambientólogo

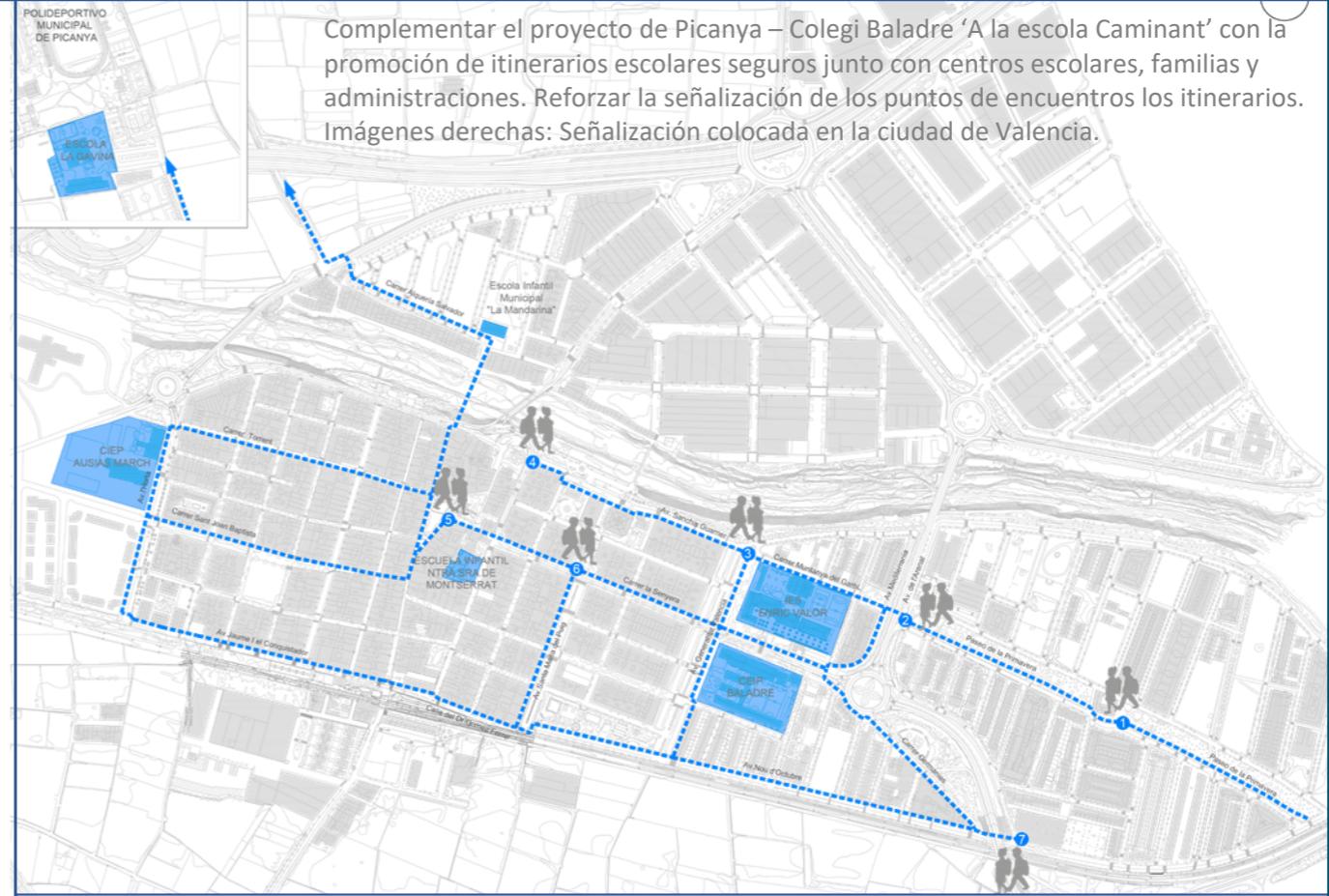
Los objetivos de los Caminos Escolares son:

1. Seguros: Crear una red de itinerarios seguros y cambiar hábitos de desplazamiento caminando, o en bicicleta o en transporte público.
2. Sostenibles: Reducir el número de vehículos a motor que trasladan a los niños al colegio, aminorando el exceso de emisiones contaminantes y el ruido, actuando en favor de la mejora del medio ambiente, la recuperación del espacio público y la seguridad vial infantil.
3. Saludables: Promover la movilidad activa, el caminar y pedalear, favoreciendo el desarrollo de una actividad física cotidiana y hábitos de vida saludable, con menos obesidad y mejor salud.
4. Con autonomía: Fomentar el que los niños recuperen la calle y vayan solos o en compañía de sus amigos al colegio. De este modo se favorecerá la autoestima, la socialización y el proceso de aprendizaje por medio de la interacción y la cooperación.

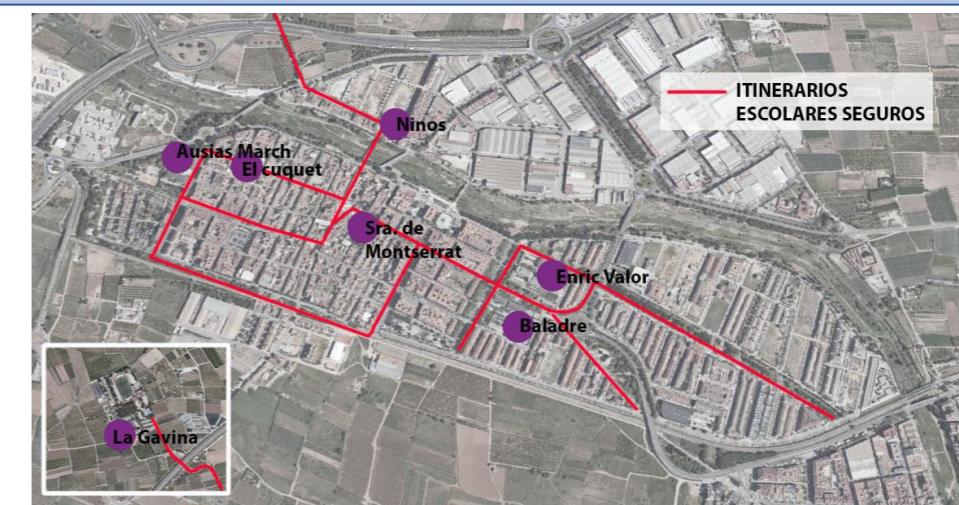
En este sentido, resaltar el proyecto de "A l'escola caminant" promovido por un centro educativo del municipio y el apoyo del Ayuntamiento. Por tanto, la acción debe de ir encaminada a la extensión del proyecto de Caminos Escolares Seguros a todos los centros educativos y familias, con el soporte de los servicios municipales.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Corto	Bajo	Alta
Agentes implicados	Indicadores de seguimiento	
Ajuntament de Picanya y Centros Escolares	1.7	

CROQUIS



LOCALIZACIÓN





P15c Aumentar la seguridad Calle Senyera

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

En línea con las actuaciones anteriores, con el fin de mejorar la seguridad vial y el fomento de formas de movilidad saludables, el hecho de que ciertas actividades se produzcan en el casco urbano residencial de la población y en las proximidades de centros escolares puede suponer una amenaza que conviene minimizar.

Un caso de este tipo de actividades que dificultan los objetivos de seguridad es la ubicación de talleres de coches en zonas urbanas residenciales transitadas. La entrada y salida continua de vehículos a través de la acera, en ocasiones con una visibilidad limitada, los vehículos estacionados en la acera, los clientes que se acumulan,... son casos de invasión por parte del vehículo de un espacio propio del peatón y que dificulta la movilidad de estos por este itinerario.

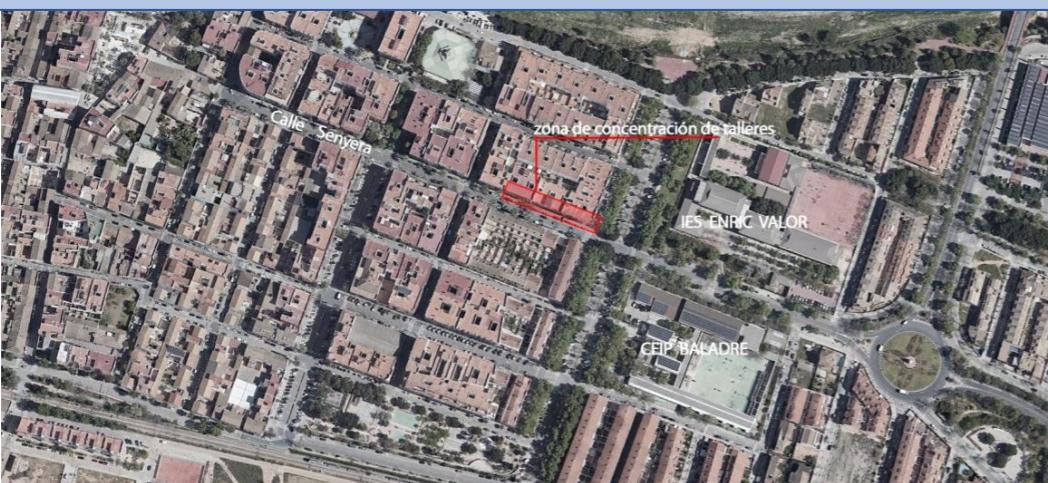
Por tanto, y centrando la actuación en la Calle Senyera, se observa la gran cantidad de talleres de vehículos que se concentran en el tramo entre la Avenida Generalitat y Calle San Vicente, que al tratarse de una vía de acceso centros educativos se requiere dos actuaciones:

Corto plazo: Mejorar las condiciones paisajísticas de la acera y limitar la zona de aparcamiento, así como reforzar la presencia policial para la vigilancia de la ocupación de la acera. Convenio con la Diputación de Valencia (propietaria actual de la vía).

Largo plazo: En el nuevo planeamiento y ordenanzas urbanística (PGOU) definir la incompatibilidad de estas actividades (talleres) en itinerarios escolares y zona residenciales.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Medio	Media	Media
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya		1.8

LOCALIZACIÓN



CROQUIS





P16a Promover aplicaciones de transporte público

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

El área metropolitana de Valencia interactúa de manera constante (desplazamientos de trabajo, ocio, compras, etc.) con la ciudad, de manera que resulta fundamental conocer la red de transporte público disponible. Las nuevas tecnologías aplicadas a las nuevas formas de comunicación suponen una oportunidad para el fomento y promoción del transporte público.

La promoción de aplicaciones inteligente gratuitas para transporte público, es una herramienta importante para que los usuarios del transporte público dispongan información completa de toda la red de metro, tranvía y autobuses operada por la Generalitat (Metrovalencia) y el Ajuntament de Valencia (EMT), así como otras líneas de autobuses intermunicipales operadas por concesionarios (FernanBus, etc.).

Sirvan como ejemplo, las apps más utilizadas en la actualidad:

MOOVIT: Disponible en Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Asturias, Mallorca, Granada, Tenerife, A Coruña, San Sebastián, Pamplona, Vitoria y Málaga, la aplicación ofrece el mejor trayecto en tiempo real del transporte público.



Su mayor ventaja es la oportunidad que ofrece a los propios usuarios para que comparten información y opinión sobre los medios utilizados, lo que les permite así tener de antemano más de una opinión sobre las rutas disponibles.

URBANSTEP: Se trata de una tabla interactiva con los horarios para transporte público. Su formato te permite conocer cuándo pasará el siguiente autobús, tranvía o ferry en cualquier parada de la ciudad con tan sólo tocar un ícono. Disponible para iPhone y Android, te permite también guardar paradas en favoritos para no tener que recordar los códigos.



GOOGLE MAPS: En la propia aplicación de Google Maps, en la esquina superior izquierda tienes una opción de transporte público con la que podrás obtener información sobre horarios y estaciones.



ADIF EN TU MÓVIL: Creada en 2015, Adif permite conocer la llegada de los trenes en tiempo real vía alertas en el móvil y está disponible para Android, iPhone, Symbian y Blackberry.

Además, con ella se dispone de acceso a la información de servicios y accesibilidad de las estaciones, los titulares de las últimas noticias o acceso al Programa de Estación Abierta Adif.

Adif en tu móvil



METROVALENCIA, RENFE CERCANÍAS: Estas aplicaciones se centran en la red de Metrovalencia, aplicación sobre trenes de las cercanías. Tanto en la aplicación de Renfe como de Metrovalencia se pueden encontrar los horarios de los trenes, guardar los trayectos, calcular los itinerarios o localizar las estaciones de cercanías más próximas.



LOCALIZACIÓN



Programación	Coste de la medida	Importancia
Corto	Bajo	Medio
Agentes implicados	Indicadores de seguimiento	
Varios	3.2	



P16b Información en Web de medidas sostenibles

PROUESTA

DESCRIPCIÓN

Cada vez son más las gestiones que desde la página WEB municipal se pueden realizar sin necesidad de desplazamientos de las vecinas y vecinos a dependencias municipales. En este sentido se mejora la comodidad de la gestión administrativa y se reduce el número de desplazamientos, pero además las web municipales son plataformas de interacción con la ciudadanía, de información, formación y divulgación de los servicios locales y regionales.

De esta forma, resulta esencial que desde la Web Municipal se introduzca información que resulte beneficiosa para una movilidad sostenible. Además de ampliar la información propuesta, cabría contar con:

- Publicación del PMUS de Picanya.
- Información sobre las redes de transporte público.
- Información sobre la movilidad ciclista (carriles bici, aparcamientos, conexiones, etc.)
- Información sobre puntos de recarga de vehículos eléctricos.
- Información sobre rutas escolares seguras y puntos de encuentro.
- Información de las ventajas de una movilidad sostenible, con elementos atractivos como planos interactivos, calculadora de CO₂ con ahorros en desplazamientos, etc.

Programación	Coste de la medida	Importancia
Corto	Bajo	Media
Agentes implicados		Indicadores de seguimiento
Ajuntament de Picanya		4.8

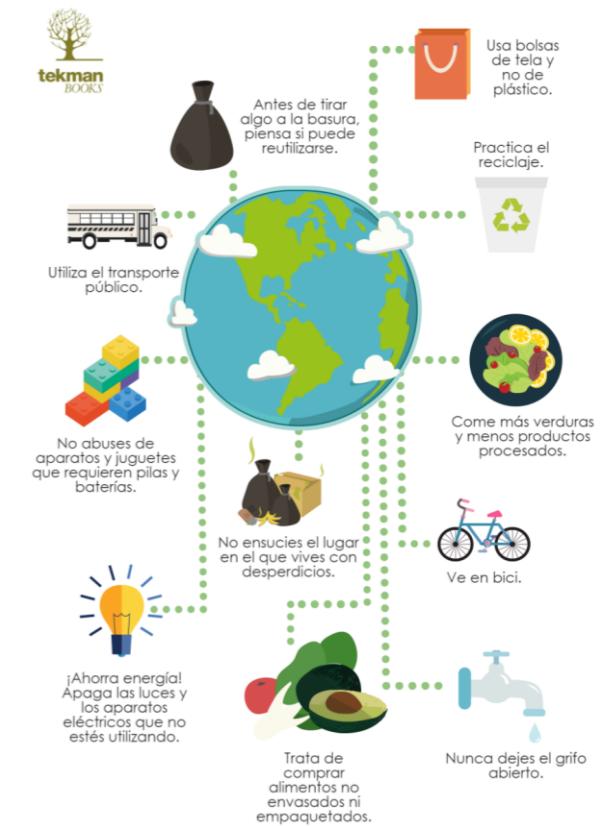
LOCALIZACIÓN



CROQUIS

Ejemplo. Página web del Ajuntament de Barcelona, cálculo de ahorro de emisiones de CO₂ por viajes sostenibles. Otras web instalan calculadoras de emisiones (ahorros por leds, desplazamientos, reducción consumos, ...) y consejos prácticos.

10 consejos para cuidar el medio ambiente





P16c Promover acceso laboral en vehículos sostenibles

PROPIUESTA

DESCRIPCIÓN

Teniendo en cuenta que la movilidad realizada por motivos laborales, el ir y venir del lugar de trabajo, es uno de los principales motivos por el que nos desplazamos, y que es en este tipo de viajes cuando más se utiliza el coche, es evidente que uno de los objetivos prioritarios para alcanzar el cambio de modelo debe ser promover la movilidad sostenible, segura y equitativa en los desplazamientos para acudir al trabajo.

Para modificar las pautas de movilidad es necesario contar con herramientas que ilustren y faciliten esta transición hacia este nuevo modelo de movilidad y, por ello, la idoneidad del presente PMUS y de la promoción del acceso laboral por medios de transporte sostenible.

Por tanto, desde las administraciones y colectivos se potenciará y promocionará una movilidad laboral sostenible, basándose en experiencias positivas en otros municipios como son:

- Uso de vehículos eléctricos por los servicios municipales y ubicación de puntos de recarga repartidos por el municipio; así como la exención o minoración de carga impositiva a los vehículos eléctricos del municipio, así como prioridades en zonas de aparcamiento, etc.
- Intermodalidad ferrocarril y bicicleta compartida para acceso a los polígonos industriales, favoreciendo una red de carriles bici seguros.
- Proveer aparcamiento cerrado y seguro a las bicicletas en los focos de destino (empresas, edificios oficinas, equipamientos municipales)
- Ofertar y distribuir a los usuarios materiales de seguridad, cursos de formación, guías informativas y formativas y mecanismos de financiación en la adquisición de las bicicletas, y plataformas de vehículo compartido.

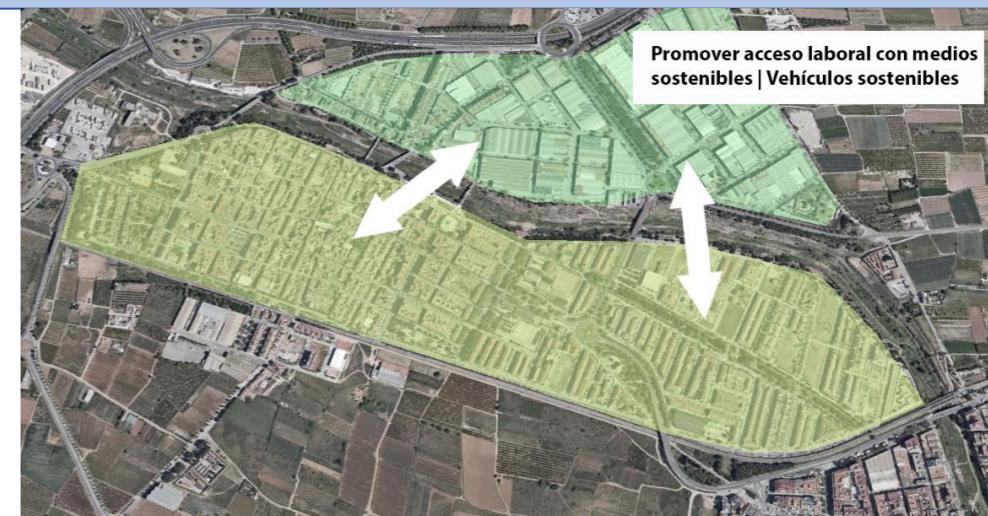
(Véase Guía de Movilidad Sostenible al Trabajo. CCOO y Ayuntamiento de Zaragoza)

CROQUIS



EUROPEAN
MOBILITY
WEEK

LOCALIZACIÓN



Programación	Coste de la medida	Importancia
Corto	Baja	Media
Agentes implicados	Indicadores de seguimiento	
Ajuntament de Picanya	4.7 y 4.8	



5.- PROGRAMACIÓN DE LAS PROPUESTAS

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Picanya, tal y como se indica en la legislación valenciana y se ha considerado en el propio documento, es un **instrumento de planificación estratégica** diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos con el objetivo de conseguir una mejor calidad de vida y una mejora medioambiental.

La programación temporal de las propuestas y programas de intervención de este Plan tiene como finalidad ordenar y ubicar dichas propuestas en los escenarios de movilidad previamente definidos e identificados como a Corto Plazo (2 AÑOS), Medio Plazo (4 AÑOS) y Largo Plazo (Horizonte del Plan, 10 AÑOS).

Como se ha indicado en apartados anteriores, la programación de las propuestas y programas de intervención en estos tres escenarios se ha realizado aplicando criterios de priorización según las líneas estratégicas definidas a lo largo del documento, criterios condicionados por un contexto socioeconómico complejo para la Administración Pública en general, y como tal, para el Ayuntamiento de Picanya.

Las propuestas y programas de intervención de cada línea estratégica conforman un numeroso compendio de actuaciones aisladas que requerirán un análisis y programación pormenorizada (identificar las partes de la actuación global, ponderar el peso de las partes, identificar prioridades entre las mismas, análisis de vínculos, condicionantes, posibles incoherencias, etc.) cuyo alcance excede ampliamente las competencias del PMUS. En la imagen siguiente se muestra el cronograma de implantación de las propuestas y programas de intervenciones formuladas por el PMUS de Picanya en los tres escenarios establecidos: a Corto Plazo, Medio Plazo y Largo Plazo.

Respecto la valoración y costes de la programación, se ha realizado un cronograma valorado, del que se deduce que la inversión municipal puede ser asumida perfectamente por el municipio, actualmente se realizan inversiones mayores que a la necesaria en el Plan.

Aportación municipal en 10 años: 1.668.000,00 €, por lo que supone una anualidad media de 166.800 €/año, a la que hay que sumar aportaciones de compañías de servicios municipales que aportan mejoras en urbanización en sus propuestas, y que por tanto, reducirían esta inversión de fondos propios.

Respecto las aportaciones de DIPUTACIÓN DE VALENCIA, se ha previsto conforme a los PLANES DE INVERSIÓN, PPOS, AYUDAS A MOVILIDAD Y CARGADORES ELÉCTRICOS (el ayuntamiento ya ha disfrutado de este tipo de subvenciones) y en lo que respecta a la Calle Senyera (Travesía de Diputación) se han acordado la regeneración de la misma.

Lo mismo ocurre con la CONSELLERIA, actualmente se está disponiendo de varias subvenciones (ARRUR, para la rehabilitación de viviendas y zonas urbanas) y se han solicitado varias más que van en la línea de mejorar la calidad urbana del municipio.

El resto de las aportaciones económicas, FGV, FEDER, ... son actuaciones que tiene previsto las administraciones responsables, como la Mejora y Adecuación de la Estación de FGV de Picanya, y subvenciones de origen europeo.



FICHA	PROPIUESTA DE ACTUACIÓN	COSTE €	CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO
1. POTENCIAR LOS DESPLAZAMIENTOS PEATONALES	1a Mejorar el ancho de las aceras y evitar desniveles	800.000,00 €			
	1b Mejorar pasos peatones Avd. 9 Octubre y Passeig de la Primavera	200.000,00 €			
2. MEJORAR LA CALIDAD ITINERARIOS PEATONALES, ACCESIBILIDAD Y	2a Mejorar la accesibilidad en pasos peatonales. Polideportivo	60.000,00 €			
	2b Mejorar la accesibilidad de la pasarela María Cambrils	30.000,00 €			
3. PONER EN VALOR ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS CON PRIORIDAD PEATONAL	2c Mejorar la accesibilidad de la rampa calle Alquería Serrador	15.000,00 €			
	3a Peatonalización de la Pz. España y su entorno	800.000,00 €			
4. FACILITAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE COTIDIANO Y HABITUAL	3b Peatonalización de la C Sant Francesc y Sant Josep	600.000,00 €			
	3c Peatonalización entorno Casa de la Cultura	500.000,00 €			
5. ASEGURAR UNA INFRAESTRUCTURA CICLISTA ADECUADA, MANTENIENDO,	3d Plataforma única en Calle del Sol	300.000,00 €			
	4a Creación de carril bici Avenida Generalitat	150.000,00 €			
6. POTENCIAR EL USO DE BICICLETAS	4b Creación de carril bici Calle Ricardo Capella	220.000,00 €			
	4c Continuación del carril bici de Jaume I	80.000,00 €			
7. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO	4d Carril bici Camí de la Pedrera	180.000,00 €			
	5a Directorio carriles bici de Picanya	15.000,00 €			
8. POTENCIAR LA INTERMODALIDAD	5b Reforzar señalización de destino	20.000,00 €			
	5c Homogeneización de los carriles bici	600.000,00 €			
9. IMPLANTAR UN TRANSPORTE	6 Implantar un sistema compartido de bicicletas	150.000,00 €			
	7a Mejorar la accesibilidad a andenes y entre ellos	300.000,00 €			
10. REDUCIR EL TRÁFICO DEL NÚCLEO	7b Ampliar el andén en sentido Valencia	60.000,00 €			
	7c Mejorar accesibilidad peatonal en paso a nivel	60.000,00 €			
8a Aparcamiento de bicicletas y paradas de bicicletas compartidas	8a Aparcamiento de bicicletas y paradas de bicicletas compartidas	15.000,00 €			
	8b Creación de nuevos aparcamientos disuasorios	80.000,00 €			
9 Proponer un transporte transversal en el Área Metropolitano y EMT					
	10 Medidas disuasorias para el tráfico interior. Señalización alternativas.	6.000,00 €			



	FICHA	PROUESTA DE ACTUACIÓN	COSTE €	CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO
11. FOMENTAR EL USO RACIONAL DEL	11a	Limitación velocidad interior - Calles 30	30.000,00 €			
	11b	Puntos de recarga en vía pública	80.000,00 €			
12. ORGANIZAR ESPACIO DESTINADO	12	Señalización de zonas de aparcamiento disuasorios	6.000,00 €			
13. MEJORAR EL TRANSPORTE DE	13	Proponer itinerarios y puntos de carga y descarga	80.000,00 €			
14. ACTUACIONES DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO	14	Aplicación del 'Set de Genere' en los proyectos urbanos				
15. PROMOCIONAR UNA MOVILIDAD	15a	Promover en colegios la seguridad vial	3.000,00 €			
	15b	Itinerarios escolares seguros - Caminant a l'escola	3.000,00 €			
	15c	Aumentar seguridad en Calle Senyera	800.000,00 €			
16. PROFUNDIZAR LOS ASPECTOS DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD CON AYUDA DE NUEVAS TECNOLOGÍAS	16a	Promover las aplicaciones de transporte público	6.000,00 €			
	16b	Información en la web municipal de las medidas sostenibles	6.000,00 €			
	16c	Promover el acceso laboral en vehículos sostenibles	6.000,00 €			



CARACTERIZACIÓN DEL COSTE

	COSTE €	2 AÑOS		4 AÑOS		10 AÑOS				
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. POTENCIAR LOS DESPLAZAMIENTOS PEATONALES	1a Mejorar el ancho de las aceras y evitar desniveles	800.000,00 €			Diputación de Valencia					
	1b Mejorar pasos peatones Avd. 9 Octubre y Passeig de la Primavera	200.000,00 €				Inversión Municipal				
2. MEJORAR LA CALIDAD ITINERARIOS PEATONALES, ACCESIBILIDAD Y	2a Mejorar la accesibilidad en pasos peatonales. Polideportivo	60.000,00 €		ConSELLERIA (Anell Verd)						
	2b Mejorar la accesibilidad de la pasarela María Cambrils	30.000,00 €	Inversión Municipal							
	2c Mejorar la accesibilidad de la rampa calle Alquería Serrador	15.000,00 €	Inversión Municipal							
3. PONER EN VALOR ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS CON PRIORIDAD PEATONAL	3a Peatonalización de la Pz. España y su entorno	800.000,00 €		ConSELLERIA (Subvención)						
	3b Peatonalización de la C Sant Francesc y Sant Josep	600.000,00 €						ConSELLERIA (Subvención)		
	3c Peatonalización entorno Casa de la Cultura	500.000,00 €							Cofinanciación Europea	
	3d Plataforma única en Calle del Sol	300.000,00 €	Inversión Municipal							
4. FACILITAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE COTIDIANO Y HABITUAL	4a Creación de carril bici Avenida Generalitat	150.000,00 €		Diputación de Valencia						
	4b Creación de carril bici Calle Ricardo Capella	220.000,00 €			Diputación de Valencia					
	4c Continuación del carril bici de Jaume I	80.000,00 €							Inversión Municipal	
	4d Carril bici Camí de la Pedrera	180.000,00 €	Inversión Municipal							
5. ASEGUAR UNA INFRAESTRUCTURA CICLISTA ADECUADA, MANTeniendo,	5a Directorio carriles bici de Picanya	15.000,00 €		Inversión Municipal						
	5b Reforzar señalización de destino	20.000,00 €		Inversión Municipal						
	5c Homogeneización de los carriles bici	600.000,00 €		Inversión Municipal						
6. POTENCIAR EL USO DE BICICLETAS	6 Implantar un sistema compartido de bicicletas	150.000,00 €				Inversión Municipal				
7. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO	7a Mejorar la accesibilidad a andenes y entre ellos	300.000,00 €						FGV		
	7b Ampliar el andén en sentido Valencia	60.000,00 €							FGV	
	7c Mejorar accesibilidad peatonal en paso a nivel	60.000,00 €							FGV	
8. POTENCIAR LA INTERMODALIDAD	8a Aparcamiento de bicicletas y paradas de bicicletas compartidas	15.000,00 €					Inversión Municipal			
	8b Creación de nuevos aparcamientos disuasorios	80.000,00 €					Inversión Municipal			
9. IMPLANTAR UN TRANSPORTE	9 Proponer un transporte transversal en el Área Metropolitano y EMT									
10. REDUCIR EL TRÁFICO DEL NÚCLEO	10 Medidas disuasorias para el tráfico interior. Señalización alternativas.	6.000,00 €			Inversión Municipal					



11. FOMENTAR EL USO RACIONAL DEL	11a Limitación velocidad interior - Calles 30	30.000,00 €						Inversión Municipal				
	11b Puntos de recarga en vía pública	80.000,00 €							Diputación de Valencia			
12. ORGANIZAR ESPACIO DESTINADO	12 Señalización de zonas de aparcamiento disuasorios	6.000,00 €		Inversión Municipal								
13. MEJORAR EL TRANSPORTE DE	13 Proponer itinerarios y puntos de carga y descarga	80.000,00 €			Diputación de Valencia							
14. ACTUACIONES DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO	14 Aplicación del 'Set de Genere' en los proyectos urbanos											
15. PROMOCIONAR UNA MOVILIDAD	15a Promover en colegios la seguridad vial	3.000,00 €	Inversión Municipal									
	15b Itinerarios escolares seguros Caminant a l'escola	3.000,00 €	Inversión Municipal									
	15c Aumentar seguridad en Calle Senyera	800.000,00 €			Diputación de Valencia (Actuación Travesía)							
16. PROFUNDIZAR LOS ASPECTOS DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD CON AYUDA DE NUEVAS TECNOLOGÍAS	16a Promover las aplicaciones de transporte público	6.000,00 €	Inversión Municipal									
	16b Información en la web municipal de las medidas sostenibles	6.000,00 €	Inversión Municipal									
	16c Promover el acceso laboral en vehículos sostenibles	6.000,00 €	Inversión Municipal									
		6.261.000,00 €										

TOTAL EN 10 AÑOS

APORTACIÓN MUNICIPAL	243.000,00 €	309.000,00 €	35.000,00 €	106.000,00 €	150.000,00 €	200.000,00 €	95.000,00 €	80.000,00 €	225.000,00 €	225.000,00 €	1.668.000,00 €
PLANES INVERSIÓN DIPUTACIÓN E INVERSIÓN TRAVESÍA			200.000,00 €	305.000,00 €	625.000,00 €	660.000,00 €	263.000,00 €	190.000,00 €			2.243.000,00 €
SUBVENCIONES CONSELLERIA	60.000,00 €	400.000,00 €	400.000,00 €					300.000,00 €	300.000,00 €		1.460.000,00 €
OTROS (FGV, FEDER, ...)							250.000,00 €	220.000,00 €	270.000,00 €	150.000,00 €	890.000,00 €

TABLA RESUMEN APORTACIÓN TOTAL (10 AÑOS):

ADMINISTRACIÓN	
APORTACIÓN MUNICIPAL	1.668.000,00 €
PLANES INVERSIÓN DIPUTACIÓN E INVERSIÓN TRAVESÍA	2.243.000,00 €
SUBVENCIONES CONSELLERIA	1.460.000,00 €
OTROS (FGV, FEDER, ...)	890.000,00 €
	6.261.000,00 €



Tal como puede extraerse del cronograma, se ha dado prioridad a la programación de las propuestas orientadas a:

- consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte general y cotidiano de los ciudadanos,
- conseguir una mayor cuota de participación del transporte público o transportes intermodales en los desplazamientos urbanos,
- redefinir una jerarquía viaria en el municipio que permita una mejor ordenación de los flujos de tráfico evitando en lo posible ser un itinerario de paso y recupere su carácter de punto de encuentro esencial de la ciudadanía.

El inicio del resto de propuestas y programas, igualmente importantes y significativas para Picanya, se ha proyectado para el Medio Plazo. Entre ellas se encuentran las propuestas cuya finalidad responde a:

- asegurar y potenciar que el peatón siga siendo el principal protagonista de la movilidad, recuperando el espacio público disponible desde el punto de vista ambiental y funcional, mejorando las conexiones entre distintas zonas peatonales, la accesibilidad, seguridad y el confort de las áreas peatonales.
- fomentar los servicios públicos de transporte y adaptarse a las nuevas demandas y necesidades de la ciudadanía, y fomentar la intermodalidad entre todos los modos disponibles.
- favorecer la descarbonización del sistema de transporte y la implantación de Movilidad, Energía y Medio Ambiente Inteligente (Smart City)



6.- ANÁLISIS AMBIENTAL DEL PMUS

La sostenibilidad ambiental del Plan de Movilidad se define a partir del impacto de las actuaciones sobre los espacios y elementos naturales con protección medioambiental, así como a partir del impacto de las propuestas en el consumo energético, en la reducción de la contaminación acústica y en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Se calculará el punto de partida actual, para así poder proponer unos objetivos realistas.

6.1.- AFECCIÓN DE LAS PROPUESTAS A ESPACIOS Y ELEMENTOS NATURALES CON PROTECCIÓN AMBIENTAL

Derivado del análisis de las afecciones y de la fase de diagnóstico, se concluye que las propuestas del presente PMUS no afecta a espacios y elementos naturales protegidos. Las actuaciones se desarrollan en casco urbano o zonas consolidadas o caminos o calles que no requieren más que una adecuación superficial o señalización; es decir, las propuestas no requieren de nuevas infraestructuras.

6.2.- METODOLOGÍA CÁLCULO HUELLA DE CARBONO DERIVADA DEL MODELO DE MOVILIDAD PROPUESTO

En el marco estatal, según estudio del IDAE (Instituto para la Diversificación y ahorro de la Energía), el transporte por carretera representa cerca del 80% del total de consumo final de energía del sector Transporte por carretera:

- En el año 2016, el transporte (carretera, ferrocarril, marítimo, aéreo) absorbió en España cerca del 42% del consumo final de energía. En el mismo año, la carretera representó el 79% del total de consumos del transporte.
- Desde 1990, los consumos del sector se han incrementado en un 60%.
- El transporte precisa actuaciones que permitan mejorar la eficiencia energética y suavizar de forma significativa sus consumos.

En este sentido, y en lo que respecta a los vehículos los vehículos privados representan el 50% del consumo del transporte por carretera

- El consumo de energía de los casi 23 millones de vehículos que hay en España supone más del 50% del total de los consumos del transporte por carretera.

Para el cálculo de la huella de carbono, se modeliza el CO₂ generado con el modelo actual y el previsto en el año horizonte, por la movilidad motorizada. El procedimiento de cálculo de la huella de carbono derivada del modelo de movilidad sostenible que propone el PMUS se interpretará por la reducción de emisiones si no se aplicar el escenario propuesto, a la vez que se describen una serie de indicadores medioambientales de seguimiento.

CÁLCULO DE LAS EMISIONES ACTUALES DE CO₂ A PARTIR DE LOS KM RECORRIDOS EN VEHÍCULO PRIVADO DENTRO DEL TÉRMINO MUNICIPAL

Se van a calcular las emisiones de los vehículos que diariamente circulan por Picanya. Para ello utilizaremos los datos de aforos, el reparto extraído de la encuesta de movilidad del PMUS y del PMOME-Valencia, y la composición del tráfico (diésel – gasolina), obtenido del Portal estadístico de la Generalitat Valenciana.

Tabla 2. Reparto modal y evolución (Fuente: PMOME Valencia)

Modo	Distribución modal (%)			
	1991	2010	Área Metropolitana	Municipio de Valencia
No mecanizados	45,5	54,2	42,6	46,7
- A pie		100,0		94,5
- Bicicleta		-		5,1
Mecanizados	54,5	45,8	57,4	53,3
* Privado	66,8	56,8	68,3	59,0
- Turismos				93,2
- Motos				5,6
- Furgoneta/camión				1,2
* Público	26,7	39,0	30,0	38,6
- EMT		69,4		46,7
- FGV/Metro Valencia		12,2		42,8
- RENFE		3,4		3,9
- Metrobús/Interurbanos		15,0		6,6
* Otros	6,5	4,2	1,7	2,4

Se ha estimado, para el cálculo de emisiones de CO₂, el número de vehículos que diariamente circulan por Picanya, tanto los que vienen de fuera (externos) como los desplazamientos internos (de residentes).

A partir de los datos de las encuestas de movilidad del PMUS, y de los aforos de tráfico facilitados por el ayuntamiento en los viales de mayor tráfico, calculamos el número de vehículos ligeros que diariamente entran/salen del municipio. Se han excluido el tráfico pasante de la CV-33 y CV-36 por sobrepasar el ámbito



municipal del PMUS, dado que las actuaciones propuestas por el PMUS de Picanya no le son de aplicación a los desplazamientos que tienen origen/destino fuera del municipio y únicamente utilizan la red viaria como infraestructura de paso.

ESCENARIO ACTUAL	
TIPO	DESPLAZAMIENTOS
Coche conductor/Acompañante	8632
Moto	855
TOTAL	9487

Así, los kilómetros totales recorridos por tipo de vehículos son:

ESCENARIO ACTUAL			
TIPO	DESPLAZAMIENTOS	Km Media	Total Km recorridos
Coche conductor/Acompañante	8632	8,6	74.235,20
Moto	855	5,52	4.719,60
TOTAL	9487		78.954,80

Según datos del Instituto Valenciano de Estadística, sabemos que el 54,33% de los vehículos ligeros son diesel, mientras que el 45,55% son de gasolina, y solo el 0,12% son eléctricos+resto. Con estos datos, se calcula la incidencia de los Km recorridos por cada uno de los tipos de vehículos:

ESCENARIO ACTUAL			
TIPO	Total Km recorridos	Km Diesel	Km Gasolina
Vehículos	74.235,20	40.331,98	33.814,13
Moto	4.719,60	0	4.719,60
TOTAL	78.954,80	40.331,98	38.533,73

Para calcular las emisiones de CO2 se ha seguido la "Guía de Vehículos de Venta en España, con indicación de consumos y emisiones de CO2" (DIAE, Marzo 2020 13 edición), junto con los cálculos de los recorridos, haciendo la distinción entre diésel y gasolina.

A partir de los datos obtenidos de tráfico se obtiene el número de vehículos y su distribución en diesel y gasolina, y posteriormente se estiman las distancias medias recorridas. Los km recorridos se transformarán en litros consumidos, considerando un consumo medio para vehículos ligeros y, pesados y motocicletas.

Primero se procede a calcular los km recorridos anualmente por los vehículos según el tipo de combustible. Para pasar de kilómetros diarios a kilómetros anuales se ha multiplicado por 315 los kilómetros diarios recorridos por los vehículos.

ESCENARIO ACTUAL			
TIPO	Total Km/año	Km/año Diesel	Km/año Gasolina
Vehículos	23.384.088,00	12.704.575,01	10.651.452,08
Moto	1.486.674,00	0	1.486.674,00
TOTAL	24.870.762,00	12.704.575,01	12.138.126,08

Ahora calculamos los litros por tipo de combustible, según los siguientes consumos medios. Si se considera que la tipología de vehículos ligeros en 54,33% diésel y 45,55% gasolina y que estos tienen un consumo medio en urbano de 6.5 l/100 km y 9 l/100 km.

Conforme el IDEA (INSTITUTO PARA LA DIVERSIFICACIÓN Y AHORRO DE LA ENERGÍA, MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO), en el estudio realizado para el Consumo y emisiones de CO2, se indica:

- El transporte es responsable del 25% de las emisiones de CO2 en España (2014).
- El dióxido de carbono (CO2), que se produce en la combustión de todos los combustibles fósiles, es el principal gas de efecto invernadero. España figura en el sexto lugar en el cómputo total de emisiones de CO2 entre los países de la UE-28.
- **Por cada litro de gasolina consumido, un coche emite en promedio 2,35 kg de CO2 y por cada litro de gasóleo, unos 2,64 kg de CO2.**

Y por último vamos a calcular las tn de CO2 equivalentes, los datos del IDAE.

ESCENARIO ACTUAL			
TIPO	Consumo l/100 km	Consumo Total (l)	Emisiones Kg.CO2
Diesel	6,50	825.797,38	2.180.105,07
Gasolina	9,00	1.092.431,35	2.567.213,67
TOTAL		1.918.228,72	4.747.318,74

Por lo que, con el escenario actual, las emisiones son de **4.747,32 Tn.CO2/año**.

CÁLCULO DE LAS EMISIONES FUTURAS A PARTIR DE LOS OBJETIVOS DE REPARTO MODAL PROPUESTOS EN EL PLAN

Aplicando para las previsiones del PMUS, una vez aplicadas las actuaciones, al mejorar las condiciones del espacio urbano, los itinerarios peatonales y ciclistas, así como el servicio de transporte público, haciendo más amigable y confortable la ciudad, se incrementarán notablemente los modos de transporte blandos a pie y



en bicicleta y el transporte público, en detrimento del vehículo privado; la distribución quedaría de la siguiente forma:

ESCENARIO IMPLANTACIÓN PMUS (10 AÑOS)		
TIPO	DESPLAZAMIENTOS	%
A pie	7005	37,56%
Bicicleta/Patinete	1695	9,09%
Metro	1825	9,79%
Coche conductor/Acompañante	7290	39,09%
Moto	835	4,48%
TOTAL	18650	100%

Asemejando el procedimiento de cálculo, las tablas quedarían de la siguiente forma:

ESCENARIO IMPLANTACIÓN PMUS			
TIPO	DESPLAZAMIENTOS	Km Media	Total Km recorridos
Coche conductor/Acompañante	7290	8,6	62.694,00
Moto	835	5,52	4.609,20
TOTAL	9487		67.303,20

ESCENARIO IMPLANTACIÓN PMUS			
TIPO	Total Km recorridos	Km Diesel	Km Gasolina
Vehículos	62.694,00	34.061,65	28.557,12
Moto	4.609,20	0	4.609,20
TOTAL	67.303,20	34.061,65	33.166,32

ESCENARIO IMPLANTACIÓN PMUS			
TIPO	Total Km/año	Km/año Diesel	Km/año Gasolina
Vehículos	19.748.610,00	10.729.419,81	8.995.491,86
Moto	1.451.898,00	0	1.451.898,00
TOTAL	21.200.508,00	10.729.419,81	10.447.389,86

ESCENARIO IMPLANTACIÓN PMUS			
TIPO	Consumo l/100 km	Consumo Total (l)	Emisiones Kg.CO2
Diesel	6,50	697.412,29	1.841.168,44
Gasolina	9,00	940.265,09	2.209.622,95
TOTAL		1.637.677,37	4.050.791,39

Por lo que, con el escenario del PMUS en el año horizonte las emisiones son de **4.050,79 Tn.CO2/año**.

Por tanto, se analizamos la evolución de ambos modelos en los próximos 10 años, en el que el escenario actual no se realice actuaciones considerables en pro de una movilidad más sostenible (por lo que se entiende un aumento progresivo de las emisiones de CO2) y el escenario con la implantación progresiva de las medidas propuestas (conforme a la planificación descrita) y que resulta finalmente, una reducción al final del periodo de implantación de **12.910,30 Tn.CO2**.

TABLA DE EVOLUCIÓN			
AÑO DE IMPLANTACIÓN	ESCENARIO ACTUAL Emisiones Tn.CO2	PMUS PROPUESTO Emisiones Tn.CO2	DIFERENCIA Reducción Tn.CO2/año
1	4.747,32	4.565,80	181,52
2	4.913,48	4.497,31	416,16
3	5.085,45	4.429,85	655,59
4	5.263,44	4.363,41	900,03
5	5.447,66	4.297,95	1.149,70
6	5.638,33	4.233,49	1.404,84
7	5.835,67	4.169,98	1.665,69
8	6.039,92	4.107,43	1.932,48
9	6.251,31	4.066,36	2.184,96
10	6.470,11	4.050,79	2.419,32
TOTAL EMISIONES	55.692,68	42.782,38	12.910,30

6.3.- INDICADORES MEDIOAMBIENTALES DE SEGUIMIENTO

Todos los indicadores de seguimiento propuestos se definen en siguiente apartado, seguimiento del PMUS", donde se distingue entre indicadores globales, indicadores medioambientales e indicadores de actuación, al mismo tiempo que se detallan los valores iniciales y valores objetivo a alcanzar

SEGUIMIENTO

FASE III





ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN.....	4
2.- INFORMACIÓN Y DIVULGACIÓN DEL PMUS	4
3.- INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL PLAN.....	4
3.1.- CRITERIOS DE EVALUACIÓN.....	5
3.2.- CRITERIOS DE SELECCIÓN DE INDICADORES.....	5
3.3.- TABLAS DE INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL PMUS	5
4.- CONCLUSIONES.....	7



1.- INTRODUCCIÓN

La fase de seguimiento del PMUS, conlleva una fase de divulgación y otra de seguimiento, con el fin de promocionar una movilidad sostenible y de recoger los resultados de la puesta en marcha de las acciones propuestas.

Existen mecanismos de seguimiento para comprobar el cumplimiento de los objetivos y evaluar las medidas. Se aconseja la creación de un Observatorio de la Movilidad, órgano destinado a elaborar informes para el seguimiento y evaluación periódica de los indicadores. Estos informes pueden además ser auditados por la Mesa de la Movilidad con la finalidad de revisar y mejorar el Plan; además, realizarían una evaluación continua que requeriría el cumplimiento e implantación de las medidas.

Los siguientes apartados sintetizan los indicadores que van a ser medidos durante el seguimiento del PMUS de Picanya.

2.- INFORMACIÓN Y DIVULGACIÓN DEL PMUS

El PMUS además de un documento estratégico, debe de ser un instrumento de referencia para que la gestión de la movilidad puede hacer posible que los desplazamientos en vehículo privado dejen de ser mayoría, para que junto con los otros modos de transporte colectivo, el peatonal y el uso de la bicicleta, se vaya redefiniendo un nuevo reparto modal.

En este sentido, se hace necesaria el conocimiento del mismo por los agentes intervenientes y la divulgación de sus objetivos a la ciudadanía. Del mismo modo, también es imprescindible que se lleve a cabo la máxima difusión de los resultados del plan, así como la actividad realizada por parte del municipio y organismos supramunicipales que sirvan para una movilidad más sostenible.

Con el fin de reforzar el compromiso de cada ciudadano, es conveniente que los técnicos y políticos responsables del mismo comunique y divulguen la filosofía de las obligaciones adquiridas por la corporación y las haga extensibles a toda la población.

En este sentido, se recomienda:

- Disponer del PMUS en la web municipal, al alcance de la ciudadanía.
- Elaborar un plan de difusión mediática, describiendo los objetivos del Plan.

- Definir un programa específico que refuerce la actuación de fondo de control del cumplimiento de los objetivos del plan, normas de circulación y seguridad vial.
- Explicar el programa de actuación en las intervenciones públicas periódicas para presentar el plan de movilidad, sus resultados, etc.
- Difundir información y mensajes preventivos a través de los medios de comunicación locales.
- Publicitar y dar a conocer las distintas actuaciones municipales que se lleven a cabo.
- Facilitar el acceso del ciudadano a la formulación de solicitudes con relación a la seguridad vial y abrir foros de debate.
- Definir instrumentos y vías de comunicación entre las administraciones y los ciudadanos.
- Incluir la seguridad vial en los pactos por la movilidad.

3.- INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL PLAN

Las actuaciones propuestas en este Plan de Movilidad, con las que se incrementará la calidad de vida de residentes y visitantes de Picanya, se irán instaurando progresivamente sobre el sistema viario y sobre el sistema de transportes, según los escenarios detallados en el apartado anterior.

Es importante realizar un seguimiento del desarrollo del PMUS para asegurar la eficacia de su puesta en marcha y de las soluciones propuestas para llevarlo a cabo. Por ello se deben establecer una serie de **Indicadores de Seguimiento del Plan**, de acuerdo con las Líneas Estratégicas propuestas.

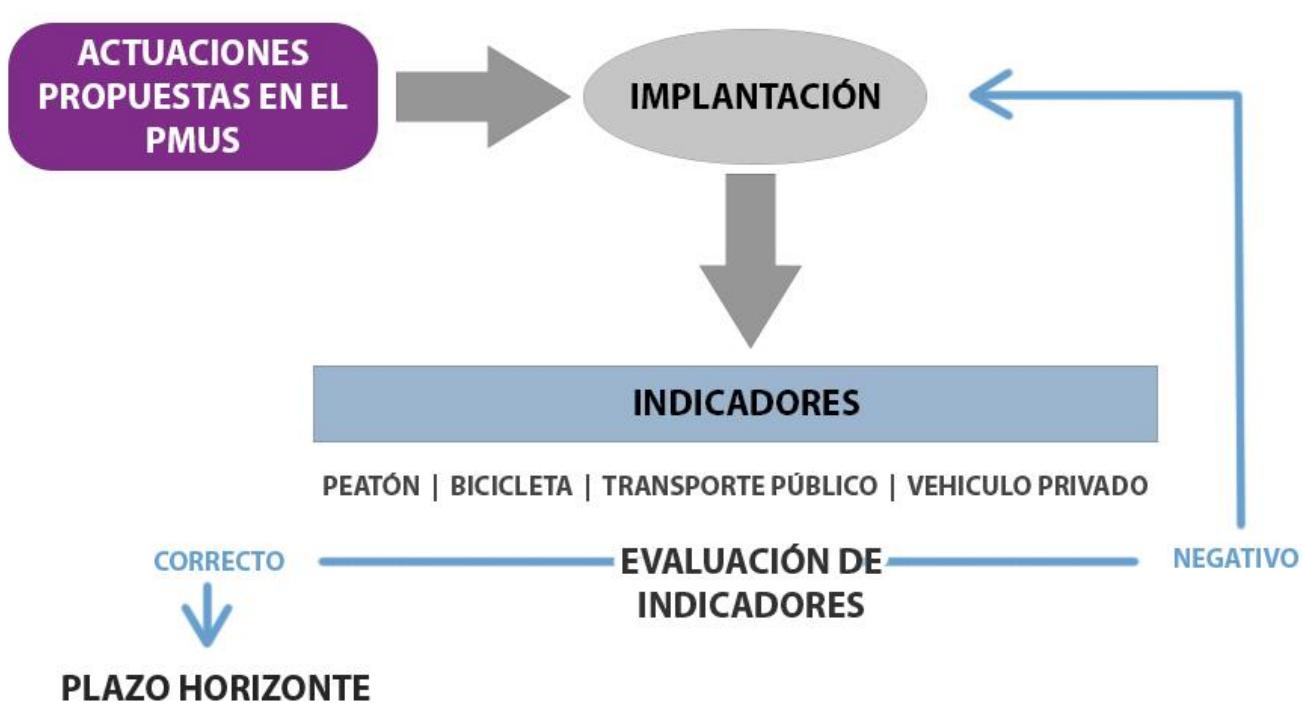
El objetivo de estas medidas es establecer una serie de parámetros que nos indiquen los resultados de la aplicación del PMUS en la realidad, y así poder evaluar si las propuestas se están llevando a cabo de manera rigurosa o si los resultados de éstas no son los esperados, poder corregir y mejorar las que lo requieran para alcanzar los objetivos marcados. Es decir, para conocer el éxito de la implantación de las medidas propuestas y constatar la evolución de los objetivos marcados, el Plan de Movilidad establece una serie de Indicadores de Seguimiento del Plan, estructurados en consonancia con las propuestas de actuación a través de las mismas Líneas Estratégicas.

Estos indicadores constituyen instrumentos de evaluación y seguimiento de la implantación de las propuestas del plan, ofreciendo información de forma sintética, específica y susceptible de comparar en distintos escenarios:



- Sintética, dado que un indicador es un parámetro numérico obtenido generalmente mediante formulación matemática.
- Específica, dado que cada indicador representa un objetivo determinado acorde a las distintas propuestas del plan.
- Susceptible de comparar en distintos escenarios, sean temporales propios o de otros municipios.

El conjunto de los indicadores definidos ofrecerá una visión de la situación de la movilidad global en Picanya en el contexto determinado que se esté evaluando y que se podrá comparar con otros municipios, dado que la elección de los mismos se ha realizado mediante un proceso de homogenización de PMUS en localidades próximas. Así pues, realizando un control y seguimiento periódico de estos parámetros de movilidad, se podrán evaluar los efectos de la implantación de las actuaciones propuestas en el PMUS, y en caso necesario ante posibles desviaciones negativas, proceder a tiempo y en consecuencia mediante acciones correctivas o complementarias.



3.1.- CRITERIOS DE EVALUACIÓN

Los valores de partida de los distintos indicadores serán los correspondientes a la situación actual de los parámetros de movilidad de Picanya, mostrados la mayoría de ellos en los apartados anteriores del presente documento.

Ahora bien, es muy importante resaltar que el éxito de la implantación de las actuaciones no consiste tan sólo en cuantificar la aproximación a los objetivos conseguidos desde la situación de partida (Escenario inicial), sino comparando con el mismo instante correspondiente al Escenario Tendencial.

Por consiguiente, los logros o fracasos totales deben medirse comparando el Escenario real con ambos escenarios, el de Partida y el Tendencial. De este modo, se evitarán malinterpretaciones como consecuencia de realizar la comparación del valor del indicador únicamente con el escenario de Partida, ignorando el valor tendencial.

3.2.- CRITERIOS DE SELECCIÓN DE INDICADORES

Los indicadores han sido seleccionados de acuerdo con los resultados de la fase de diagnosis, por tanto, adaptados a las características de la movilidad del municipio y su problemática, y en consonancia con otros indicadores de municipios próximos. Así mismo, en su elección se ha considerado que sean parámetros accesibles, sencillos de obtener, significativos, comprensibles y sensibles a los cambios, tanto sean negativos como positivos. La mayoría de los indicadores seleccionados están relacionados con parámetros físicos del sistema viario: longitudes de tramos, superficies, número de elementos, etc., y están formulados en porcentaje. De esta forma es fácil de obtenerse a partir de cartografías y mapas interactivos del municipio.

La obtención de los valores de un segundo paquete de indicadores necesitará de campañas de toma de datos en campo, como por ejemplo Relación tiempo de viaje en transporte público / tiempo de viaje en vehículo privado, Número anual de usuarios de aparcamientos disuasorios, etc. Por otra parte, los valores de los indicadores relacionados con Transporte Público tendrán que ser proporcionados por las empresas gestoras correspondientes.

3.3.- TABLAS DE INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL PMUS

A continuación, se adjunta la tabla de indicadores de seguimiento propuesta.



INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL PLAN				VALORES	
MODO	CÓDIGO	INDICADOR	FUENTE	AÑO 0	AÑO HORIZONTE
				Actual	Propuesta
PEATÓN	1.1	km de itinerarios peatonales principales	Ajuntament de Picanya	1,278	1,4
	1.2	km de calles con prioridad peatonal	Ajuntament de Picanya	1,592	1,75
	1.3	Porcentaje de pasos de peatones adaptados para PMR's	Ajuntament de Picanya	81%	90%
	1.4	Promedio de pasos de peatones por cada 100 m de vial	Ajuntament de Picanya	1,3086	1,50
	1.5	Porcentaje de superficie viaria destinada al peatón	Ajuntament de Picanya	32,58%	40%
	1.6	Número de viajes a pie por habitante y día	Campaña de toma de datos	2,4	3,2
	1.7	Porcentaje de desplazamientos a pie respecto al total de desplazamientos	Campaña de toma de datos	29%	38%
	1.8	Número de peatones heridos y fallecidos por atropello al año	Ajuntament de Picanya	2	0
BICICLETA	2.1	km de red ciclista, distinguiendo entre las diferentes tipologías (Segregado/Compartido/Ciclable)	Ajuntament de Picanya	4,78/6,88/3,99	5,00/7,25/4,50
	2.2	Porcentaje de población con red ciclista a menos de 300 m	Ajuntament de Picanya	95%	100%
	2.3	Número de plazas de aparcamiento de bicicletas públicas y privadas	Ajuntament de Picanya	42	60
	2.4	Número de estaciones de alquiler de bicicletas públicas	Ajuntament de Picanya	0	1
	2.5	Número de viajes en bicicleta por habitante y día	Ajuntament de Picanya	1,25	2,85
	2.6	Número de ciclistas heridos y fallecidos por atropello	Ajuntament de Picanya	0	0
	2.7	Intensidades de tráfico ciclista en itinerarios ciclistas compartidos y exclusivos	Ajuntament de Picanya	21 dia	50 dia
	2.8	Distancia media de los desplazamientos en bicicleta	Ajuntament de Picanya	3,21 km	5,50 km
TRANSPORTE PÚBLICO	3.1	Porcentaje de población con parada de METRO a menos de 300 m	Ajuntament de Picanya	23%	25%
	3.2	Número de viajes en Metro en un día laborable medio	Metrovalencia	Solicitado FGV	Solicitado FGV
	3.3	Número anual de viajes en transporte público	Metrovalencia	Solicitado FGV	Solicitado FGV
	3.4	Relación tiempo de viaje en transporte público / tiempo de viaje en vehículo privado	Campaña toma de datos	1,5	1,25
	3.5	Número de plazas de aparcamientos disuasorios (Park & Ride)	Ajuntament de Picanya	15	30
	3.6	Porcentaje de accidentes con implicación de vehículos de transporte público	Ajuntament de Picanya	0	0
VEHÍCULO PRIVADO	4.1	Km de red viaria principal y secundaria	Ajuntament de Picanya	18,04	18,3
	4.2	Porcentaje de red viaria con prioridad peatonal / ciclista	Ajuntament de Picanya	15,91%	17,21%
	4.3	Número de plazas de carga / descarga	Ajuntament de Picanya	11	16
	4.4	Número de plazas de aparcamiento en viario y aparcamientos públicos	Ajuntament de Picanya	2593	2600
	4.5	Número de plazas de aparcamiento disuasorios	Ajuntament de Picanya	828	950
	4.6	Parque de vehículos eléctricos	Ajuntament de Picanya	21	155
	4.7	Intensidades de tráfico en los principales ejes viarios del núcleo urbano	Campaña de datos	425	250
	4.8	Intensidades de tráfico en la red viaria interurbana a Picanya	Conselleria - Diputación	79836	75000



4.- CONCLUSIONES

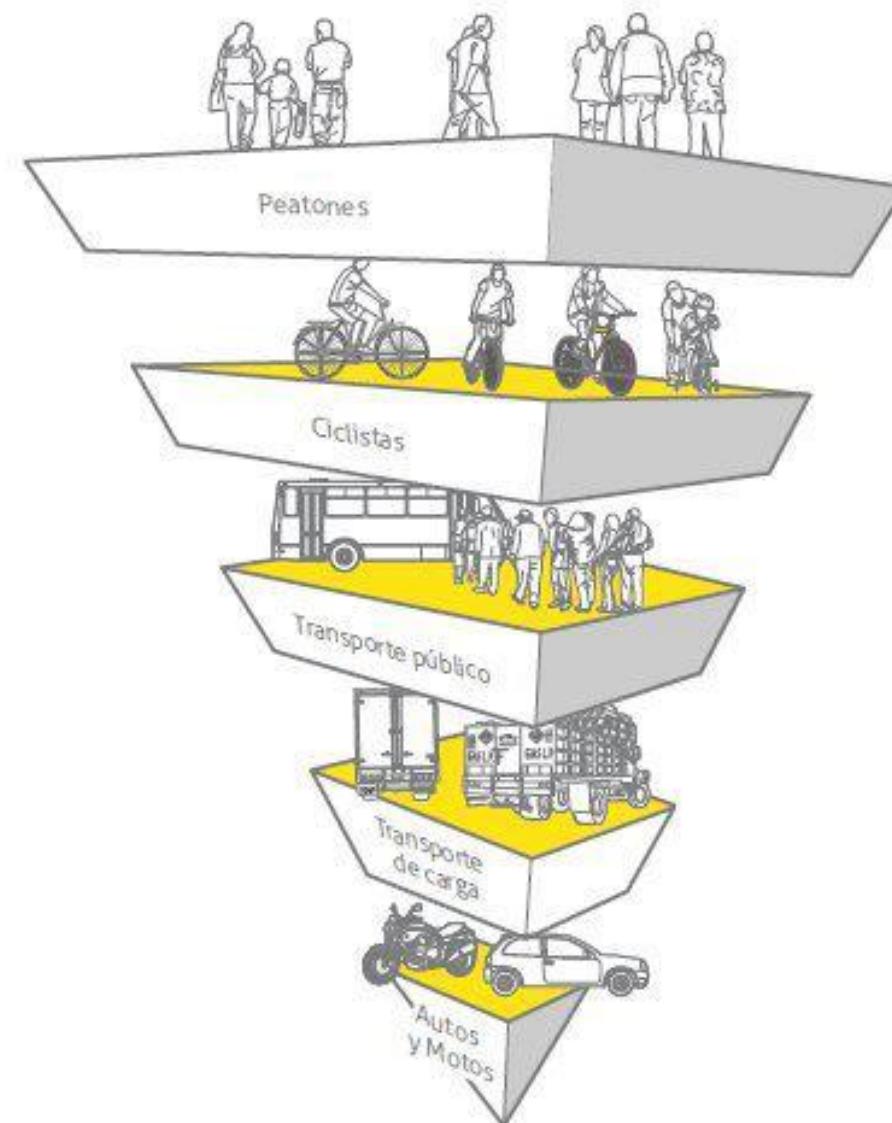
El municipio de Picanya cuenta con una larga trayectoria en el fomento de una movilidad sostenible que ha guiado las actuaciones hacia un municipio con una excelente red de carriles bici, tanto interior como de conexión con otros municipios y carriles bici interurbanos, paseos ciclopeatonales repartidos por todo el municipio, peatonalización y priorización del peatón en la vía pública, fomento del transporte público, educación en seguridad vial y contaminación ambiental.

El apoyo político y técnico del que ha disfrutado Picanya le han llevado a ser un referente en la movilidad sostenible, y la redacción del presente PMUS demuestra que se continua con el compromiso que ha llevado a Picanya a la primera fila en Movilidad Sostenible.

Picanya presenta algunas ventajas, como son la multiplicidad de usos en el municipio, que favorece un tipo de pueblo que satisface todas las necesidades de la ciudadanía; la cercanía a la ciudad de Valencia, como potencia económica; la presencia de una importante red de carriles bici y paseos ciclopeatonales, los excelentes espacios verdes dentro del casco urbano; y un casco urbano compacto, que reduce las distancias de desplazamiento a pie o en bici. También demuestran el éxito de las medidas puestas en marcha hasta ahora la reducción de la accidentabilidad en el casco urbano y el descenso de la contaminación ambiental.

Sin embargo, también presenta retos como la mejora continua en accesibilidad, la permeabilización de la vía férrea y el barranco de Xiva, la integración funcional de ciertos equipamientos separados del núcleo urbano, algunas infraestructuras supramunicipales (CV-36, líneas de AVE, CV-407, ...) que atraviesan el municipio, que seccionan y limitan las áreas; o la estrechez de ciertas calles en el centro tradicional que dificultan la movilidad peatonal, y continuar reclamando una red de transporte metropolitano de manera que el vehículo privado pierda importancia en los desplazamientos interurbanos, son cuestiones a gestionar en los años venideros.

La población se muestra dispuesta a cambiar hacia un modelo de movilidad más sostenible. La puesta en marcha de las medidas contempladas en el presente PMUS consolidará un rumbo de gestión de la movilidad que irá afianzando el cambio de pautas de la ciudadanía, asegurando un mayor protagonismo a los modos de transporte menos contaminantes y más eficientes en su uso del escaso espacio urbano. Los programas y propuestas detallados en el presente PMUS pueden conseguir los objetivos marcados y contribuir a continuar con el trabajo realizado en las últimas décadas de conseguir un municipio aún más limpio, cómodo, amable, habitable.



Anexos



PLAN DE PARTICIPACIÓN

ANEXO I





ÍNDICE PLAN DE PARTICIPACIÓN

1.-	OBJETIVO.....	4
2.-	METODOLOGÍA	4
2.1.-	AGENTES IMPLICADOS.....	5
2.2.-	MECANISMOS DE PARTICIPACIÓN	6
3.-	HERRAMIENTAS.....	6
3.1.-	MATERIAL DE INFORMACIÓN PÚBLICA:	6
3.2.-	INTERNET	6
3.3.-	ENCUESTAS INDIVIDUALES.....	6
3.4.-	INTERACCIÓN CON GRUPOS DE PARTES INTERESADAS.....	6
4.-	DESARROLLO DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN	6
4.1.-	PRESENTACIÓN E INICIO DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN	6
4.2.-	ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE LA MOVILIDAD.....	7
4.2.1.-	ENCUESTA CIUDADANA.....	7
4.2.2.-	REUNIONES SECTORIALES: INFORMACIÓN Y CONSULTA PREVIA.....	7
4.2.3.-	PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE SITUACIÓN	7
4.3.-	TEMAS DE DISCUSIÓN.....	7
4.4.-	FORO MUNICIPAL DE MOVILIDAD	7
4.5.-	REDACCIÓN FINAL DE PLAN	7
4.6.-	APROBACIÓN Y PUESTA EN PRÁCTICA.....	8
5.-	RESULTADOS.....	8
5.1.-	ENCUESTA DE MOVILIDAD PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA	8
5.1.1.-	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO.....	11
5.2.-	RESULTADOS DE LAS ACTIVIDADES DE CARÁCTER SECTORIAL REALIZADAS.....	12
	ANEXO I: ENCUESTA.....	14



1.- OBJETIVO

La implicación del público y de las instancias que lo representan en el proceso de redacción es uno de los puntos clave del PMUS de Picanya. La participación pública está presente a lo largo de todo el proceso de elaboración, implantación y seguimiento del PMUS, aunque hay momentos donde su acción es más explícita. El presente **Plan de Participación Pública (en adelante PPP)** se redacta para asegurar una participación constante y activa tanto de la ciudadanía individualmente, como de las asociaciones ciudadanas, organizaciones relacionadas con la movilidad (Asociaciones de Vecinos, Asociaciones Ecologistas, Empresa industriales, de servicios, y Ocio-Restauración, clubs de deporte (fútbol, padel, pilota), comerciantes, asociaciones de consumidores, grupos cicloturistas y operadores de transporte) y entidades e instituciones municipales (Ajuntament de Picanya, Mancomunitat de l'Horta Sud).

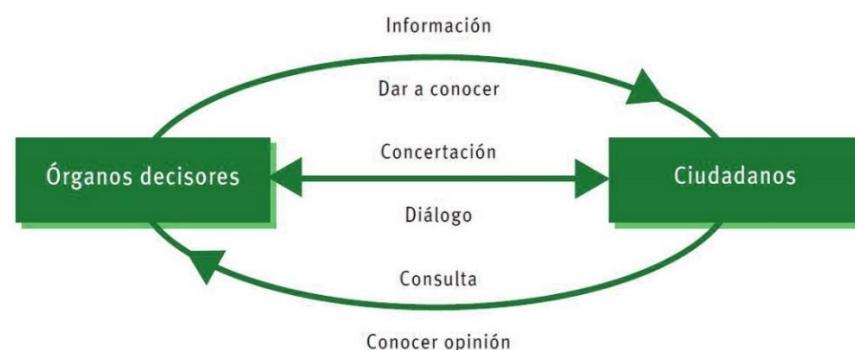


Ilustración 1: Diferentes grados de participación pública (Fuente: Guía para la elaboración del PMUS)

El Plan de Participación ciudadana se llevará a cabo durante todo el proceso de elaboración y redacción del plan.

El procedimiento de Participación Ciudadana tiene por objeto:

- Desarrollar un proceso participativo para consensuar los elementos fundamentales de la movilidad en Picanya.
- Aumentar la transparencia de las actuaciones de la administración local en materia de desarrollo urbano y movilidad, y facilitar la participación de la ciudadanía en la toma de decisiones.
- Obtener información de la ciudadanía en torno a sus preferencias y contribuir a generar soluciones creativas e innovadoras adaptadas a las situaciones particulares del municipio de Picanya.

En concreto, los objetivos de este Plan de Participación, en relación con la Movilidad Urbana Sostenible, son:

- Definir las actuaciones para la difusión, el acceso y la puesta a disposición de ciudadanos, agentes económicos, sociales e instituciones, la información sobre Movilidad Urbana Sostenible en Picanya.
- Recopilar la información referente a las preferencias sociales de Movilidad Urbana Sostenible en Picanya.

2.- METODOLOGÍA

La elaboración del PMUS de Picanya requiere una metodología de participación y concienciación social, información y educación.

El presente PPP ha sido aprobado por la Corporación Municipal de Picanya.

La participación pública se va a desarrollar desde el momento inicial, y a lo largo de todo el proceso de elaboración, implantación y seguimiento del PMUS, aunque hay momentos en los que se considera que la participación es más explícita.

Se incluyen formas continuas permanentes durante todas las fases, como también la comunicación puntual y consultas en momentos decisivos del proceso. Especialmente en la fase de análisis y diagnóstico, y posteriormente para la selección y aprobación de propuestas.

El PPP establece el modelo de participación acorde con los precedentes y dinámicas existentes actualmente en el municipio, como la participación a través de la página web del Ayuntamiento de Picanya, y otras formas de participación pública como jornadas participativas, consultas ciudadanas, eventos de movilidad, encuestas de movilidad, etc.



Ilustración 2: Esquema del proceso de participación pública

2.1.- AGENTES IMPLICADOS

El PMUS Picanya, debe ser el resultado de una sólida cooperación entre la ciudadanía local, especialmente las personas residentes, y los diversos estamentos y agentes sociales. En este sentido, la participación ciudadana como ya se ha mencionado anteriormente incluye: la ciudadanía individualmente y las asociaciones ciudadanas, organizaciones relacionadas con la movilidad como también las entidades e instituciones municipales.

La definición del proceso y de las actividades a desarrollar se realiza tomando en consideración:

a) Representatividad: los mecanismos de participación han de garantizar la participación y representatividad del tejido social del municipio de Picanya.

b) Accesibilidad: los mecanismos de participación contemplarán actividades y herramientas que garanticen la accesibilidad de cualquier agente implicado.

c) Dinamización: se realizarán las acciones necesarias para dinamizar el proceso, a fin de contar con la participación del mayor número posible de agentes implicados.

Los agentes deben representar los principales sectores sociales, económicos y ciudadanos, y serán convocados adecuadamente e informados sobre el proceso y las actividades que se van a desarrollar.

Para el desarrollo de la participación, se han identificado los siguientes agentes:

- **La ciudadanía y/o sus representantes:** Dones de Picanya, Club de Jubilats i Pensionistes, Mestresses de Casa Tyrius Picanya, grupos de usuarios de transporte público, ...
- **Asociaciones de Personas con movilidad reducida:** Club de Jubilats i Pensionistes
- **Comunidad educativa:**
 - AMPA I.E.S. Enric Valor
 - AMPA Col·legi Ausiàs March
 - AMPA Col·legi Baladre
 - AMPA Escola Gavina
 - Associació Alumnes EPA
- **Sector empresarial:**
 - Associació empresarial de Picanya (AEPi)
 - Associació del Xicotet Comerç de Picanya (AXCPI)
 - Empresas operadoras del servicio de transporte público de transporte
 - Asociación de transportistas y operadores de transporte
 - No existen asociaciones ecologistas en el municipio
 - No existen colectivos, clubs, asociaciones relacionados con la movilidad ciclo-peatonal.
 - Cuerpo de técnicos de la administración local: Urbanismo, Tráfico, Medio ambiente, aparcamientos, Servicios Sociales, Policía Local, ...
 - Entidades: Ayuntamiento de Picanya, Mancomunitat de l'Horta Sud.



2.2.- MECANISMOS DE PARTICIPACIÓN

Para el desarrollo de las propuestas se recurrirá a los Consejos de Participación existentes actualmente en Picanya:

- Consell d' Educació
- Consell de Salut

En ellos están representados: la ciudadanía, la comunidad educativa, y las asociaciones de personas con movilidad reducida. Los mecanismos van a consistir en:

- Realización de una sesión inicial con cada uno de los Consejos, para plantear las problemáticas particulares de movilidad. En estas sesiones, cada grupo puede, además de plantear los problemas, aportar ideas y propuestas de soluciones a sus propios problemas
- IMAPconsulting estará presente en las sesiones de los Consells
- Serán el germen de la discusión de los distintos temas relativos a la movilidad
- Se recopilará información de las distintas problemáticas de movilidad y de las propuestas de los grupos implicados para resolverlas.

3.- HERRAMIENTAS

3.1.- MATERIAL DE INFORMACIÓN PÚBLICA:

Pósters, carteles y señales

Cartas, folletos

Sesiones informativas

Presentaciones, ponencias y debates

Visitas a emplazamientos

Acontecimientos sobre visión del transporte

Acontecimientos en «espacios abiertos»

3.2.- INTERNET

Foros web/plataforma de participación pública

Redes sociales – Twitter/Facebook

- El Ayuntamiento de Picanya mediante un enfoque de participación *online* interactivo pretende:
 - Facilitar el acceso a información relacionada con el PMUS
 - Llevar a cabo una encuesta para conocer la situación actual de la movilidad y las preferencias sociales
 - Hacer público cuando estén preparados, los sucesivos borradores del Plan y recopilar opiniones sobre las propuestas

3.3.- ENCUESTAS INDIVIDUALES

Cuestionario a la ciudadanía mediante entrada web, mail o pie de calle

<https://forms.gle/Ek9mjeMS4mJeMqgk9>

3.4.- INTERACCIÓN CON GRUPOS DE PARTES INTERESADAS

Entrevistas con partes interesadas

Consells de debate y discusión

4.- DESARROLLO DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN

4.1.- PRESENTACIÓN E INICIO DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN

El ayuntamiento de Picanya, una vez aprobado el presente Plan, a través de distintos medios, escritos y digitales hará público el inicio del procedimiento de redacción del PMUS Picanya. En este anuncio, informará del objetivo del Plan y de la necesidad de la participación ciudadana en la redacción del mismo, invitando a la ciudadanía a la proactividad.

Durante el desarrollo del proceso de redacción del PMUS Picanya, se irá informando puntualmente de las actividades de Participación que se vayan desarrollando. Al tiempo que se invitará a participar en el mismo.



4.2.- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE LA MOVILIDAD

Recopilación de información: se realizará la toma de datos prácticos del municipio con base en encuestas, aforos, entrevistas, documentación existente, etc. En base a los mismos se redactará un prediagnóstico de la situación de la movilidad en el municipio.

4.2.1.- ENCUESTA CIUDADANA

El Ayuntamiento de Picanya, realizará una consulta inicial para conocer la situación actual de la movilidad, identificar los problemas actuales existentes y que más preocupan a la ciudadanía, e identificar las preferencias sociales de cara al cambio hacia una movilidad más sostenible.

Esta consulta se realizará en base a una encuesta accesible desde la web, y en determinados puntos de acceso directo en soporte papel (biblioteca, oficinas municipales, etc.).

Se adjunta copia del cuestionario en el Anexo I. Incluye:

- Presentación y referencia a la motivación de la consulta, e invitación a la participación
- Recopilación de datos para la caracterización socioeconómica de los participantes
- Recopilación de opinión de la ciudadanía sobre el modelo actual de movilidad
 - o Hábitos actuales de movilidad
- Recopilación de opiniones en torno a los principales problemas de Picanya en torno a la movilidad, y recopilación de propuestas de solución
 - o Valoración de la calidad de los servicios y los aspectos de movilidad
- Recopilación de sugerencias y propuestas para mejorar algunos aspectos de movilidad

Las encuestas se abordarán de dos maneras:

- Encuestas on line, mediante un enlace ubicado en la página web del ayuntamiento: www.picanya.org.
- Encuestas autorrellenadas por el propio encuestado, por ejemplo en lugares como: biblioteca, dependencias del Ayuntamiento, ...

4.2.2.- REUNIONES SECTORIALES: INFORMACIÓN Y CONSULTA PREVIA

Se prevé la realización de reuniones de los Consells con el objeto de:

- identificar problemas de movilidad que enfrenta el grupo
- aportar propuestas de posibles soluciones

También se realizarán reuniones con el sector empresarial, especialmente el pequeño comercio.

4.2.3.- PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE SITUACIÓN

Los resultados se harán públicos a través de la web del Ayuntamiento de Picanya.

4.3.- TEMAS DE DISCUSIÓN

En las reuniones de los Consells se definirán las metas, prioridades y medidas para la propuesta de una movilidad más sostenible en Picanya.

En concreto los temas a tratar que se proponen son 4. Independientemente que en las propias reuniones surjan otros temas de interés, que serán tratados adecuadamente. Los temas previstos son: 1) Peatonalización y accesibilidad (caminos accesibles y seguro a los centros de salud, al mercado,...) 2) Caminos escolares seguros, 3) Uso de la Bicicleta, 4) Intermodalidad: existencia o necesidad de infraestructuras adecuadas para el depósito y/o aparcamiento de coches y/o bicis (aparcamientos disuasorios, aparcamientos bicis en puntos de destino como centros de trabajo, centros administrativos, polígonos, ...) conexión ciclo-peatonal paradas bus-metro, aparcamiento disuasorio puntos de destino, etc.

4.4.- FORO MUNICIPAL DE MOVILIDAD

En cada Consell se discutirán y validarán las medidas que puedan dar solución a los problemas de movilidad, y se establecerán prioridades para llevarlas a cabo. Las propuestas y acuerdos quedarán reflejados en el PMUS.

4.5.- REDACCIÓN FINAL DE PLAN

A partir de los resultados de participación y de las conclusiones del análisis y diagnóstico previo, se establecerán los objetivos generales del documento de PMUS y las líneas de actuación. En esta fase se estudiarán las alternativas para conseguir los objetivos surgidos de la fase anterior. Estos objetivos vendrán reflejados con los correspondientes INDICADORES.



4.6.- APROBACIÓN Y PUESTA EN PRÁCTICA

Con todos los documentos avalados por los técnicos y derivados de los procesos de consulta, se procederá a la Aprobación Inicial del documento del PMUS, lo que dará pie al inicio de la tramitación y al periodo de información pública y consulta a organismos afectados. Las alegaciones y observaciones que pudieran surgir del proceso de información pública del documento serán revisadas por IMAP y se redactará un informe sobre la resolución de las mismas.

Atendiendo al resultado del proceso de información pública se revisará el PMUS i se redactará la versión definitiva que será presentada para su aprobación.

5.- RESULTADOS

5.1.- ENCUESTA DE MOVILIDAD PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Esta consulta se ha realizado en base a una encuesta accesible desde la web, y en determinados puntos de acceso directo en soporte papel (biblioteca, oficinas municipales, etc.) (El Anexo I del Plan recoge copia de la encuesta). A continuación, se muestra los resultados más destacables.

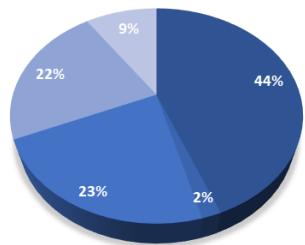
La encuesta ha sido contestada por un 73% de personas que residen en Picanya, un 3% de personas que residen temporalmente, y el resto, 24% por personas que no residen en Picanya pero que mantienen un cierto vínculo con la población, ya sea por trabajo, por relaciones familiares, compras, etc.

Gráfica 1: Lugar de residencia de la población encuestada



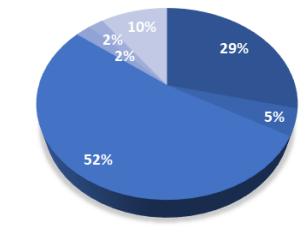
En relación a los resultados de la muestra, se observa un predominio de los desplazamientos habituales para ir al trabajo (44%), mientras que los desplazamientos para hacer compras u ocio se reducen a la mitad (23% y 22% respectivamente).

Motivo de desplazamiento habitual



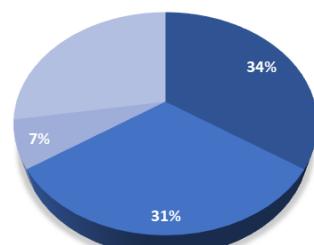
Gráfica 2.: Desplazamientos habituales

¿como va habitualmente a trabajar



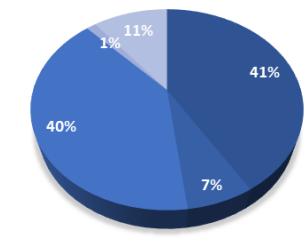
Gráfica 3: Métodos de transporte habituales para ir a trabajar

¿como va habitualmente a estudiar?

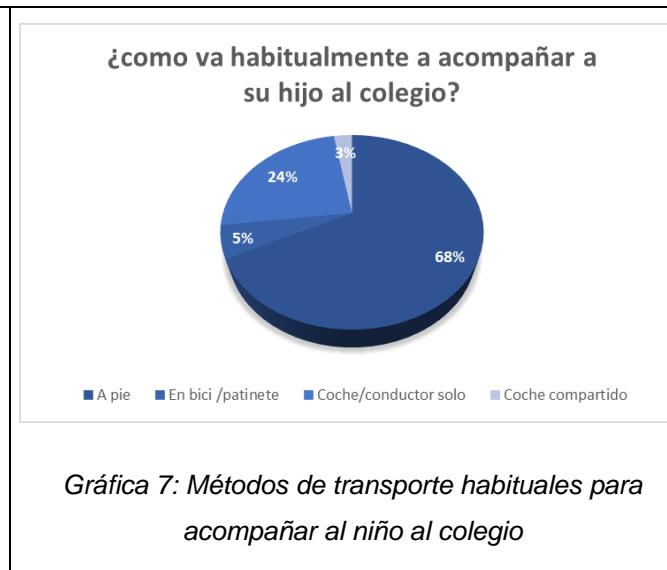
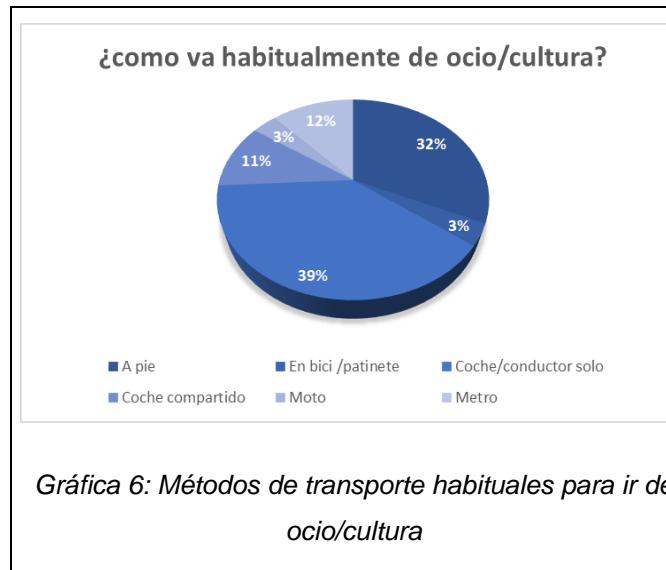


Gráfica 4: Métodos de transporte habituales para ir a estudiar

¿como va habitualmente de compras?



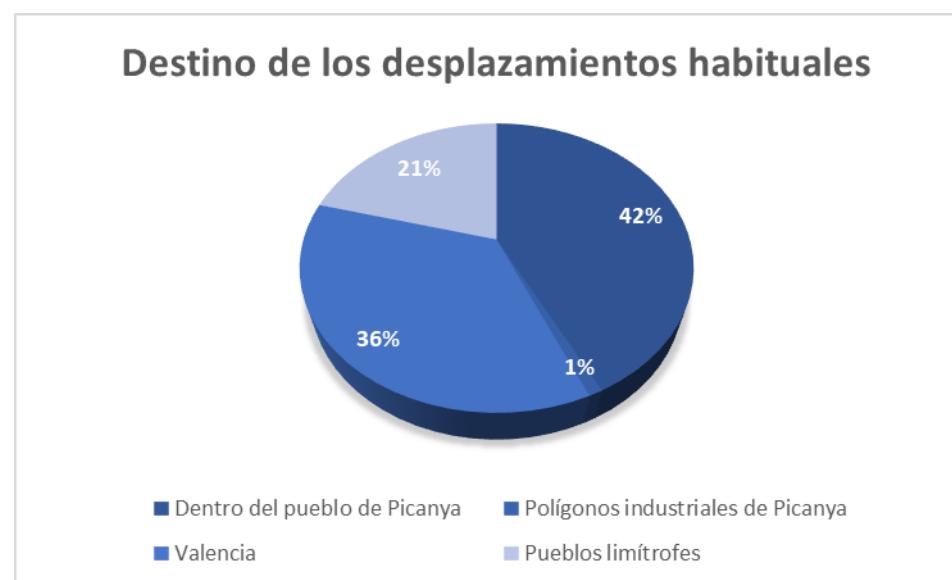
Gráfica 5: Métodos de transporte habituales para ir de compras



Viendo las gráficas anteriores se observa que los modos más habituales son, para ir al trabajo el coche con conductor sólo (52%); para ir a estudiar van preferentemente, a pie (34%) o en coche con conductor sólo (31%); para ir de compras preferentemente a pie (37%) o en coche con conductor sólo (35%); para las actividades de ocio se prefiere el coche con conductor sólo (39%); para acompañar al niño al cole se va preferentemente a pie (68%), y finalmente predominan los recorridos a pie para la realización de gestiones.

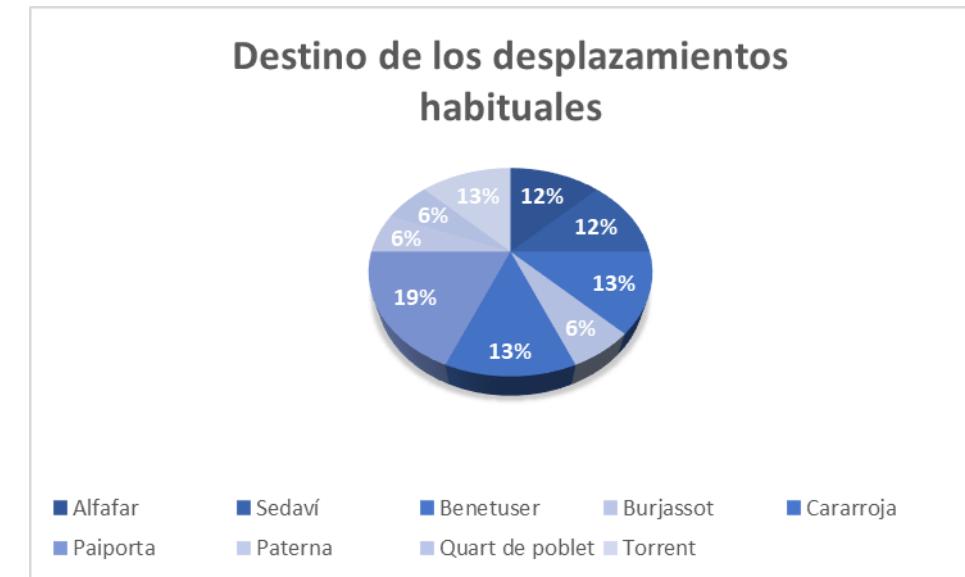
El destino de los desplazamientos más habituales es dentro de Picanya, pero también a Valencia y pueblos limítrofes.

Gráfica 8: Destinos habituales de los desplazamientos en Picanya



Entre los pueblos limítrofes, no se observan destinos preferentes, sólo Valencia, destaca entre los demás.

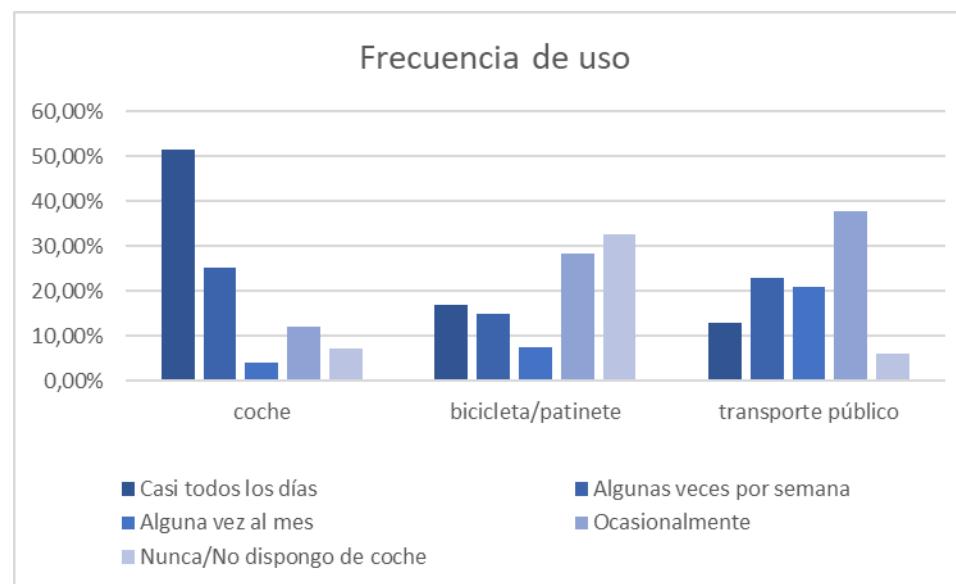
Gráfica 9: Destinos habituales de los desplazamientos fuera de Picanya



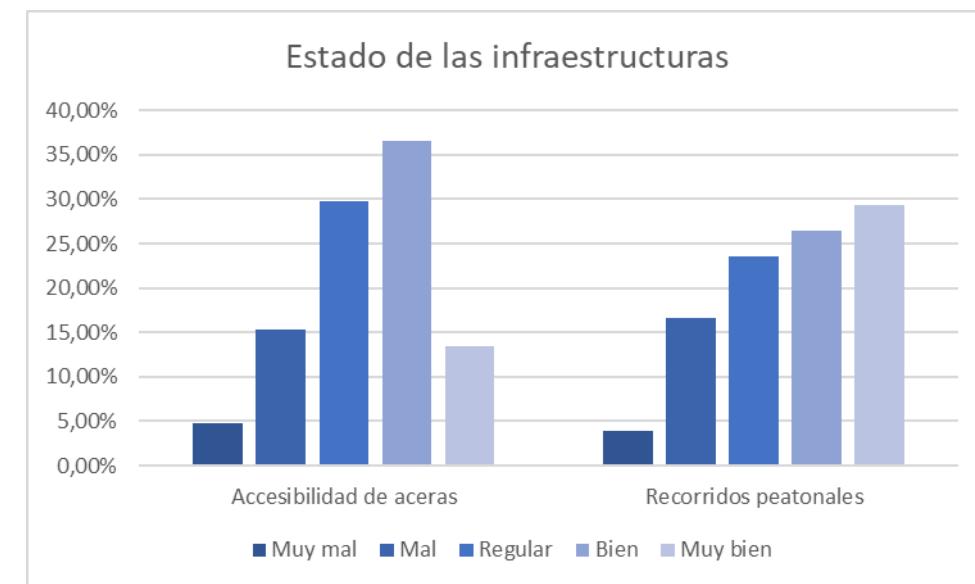
En la consulta ciudadana se consultó sobre la frecuencia de uso del coche, de sistemas sostenibles como la bici/patinete, y del transporte público. Como resultado se observa en el gráfico adjunto nº20 que el coche es utilizado prácticamente a diario, casi todos los días, la bicicleta nunca o sólo ocasionalmente, y el transporte público ocasionalmente, o algunas veces por semana.



Gráfica 10: Destinos habituales de los desplazamientos en Picanya



Gráfica 11: Estado de las Infraestructuras para el tránsito peatonal

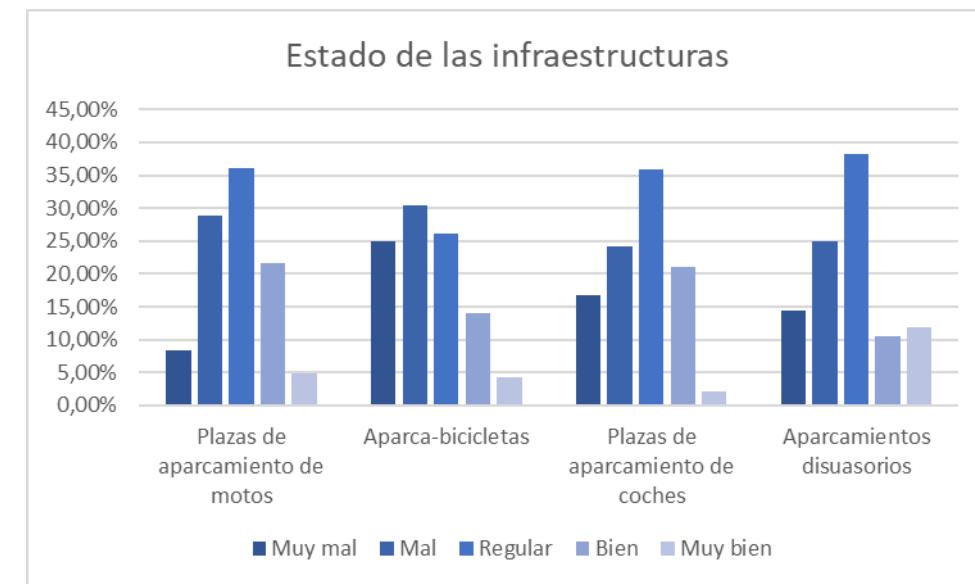


En relación a los problemas que afrontan las personas que circulan en bicicleta/patinete habitualmente, destacan: la convivencia con otros vehículos y peatones (43,1%), la falta de seguridad a la hora de aparcar las bicicletas y patinetes (17,6%) y el estado de las vías (15,7%). Además, también citan otros problemas como atropellos, falta de carriles, y presencia de peatones en el carril bici, que interfieren el tráfico ciclista.

Consideran que en el servicio de metro debería mejorarse la frecuencia y el precio, y consideran como ventajas del transporte público: "Despreocupación y evitar los problemas de aparcamiento" un 58,5% de las personas encuestadas, "Comodidad y seguridad" un 41,5%, y con menor importancia la rapidez y la frecuencia de paso. Al valorar la calidad de las infraestructuras de movilidad, los encuestados consideran:

- que la accesibilidad de aceras es buena,
- que los recorridos peatonales son considerados buenos o muy buenos,
- que la existencia de aparcabicis no es adecuada, pero por el contrario se considera adecuada la oferta de aparcamiento para motos,
- que la oferta de plazas de aparcamiento de coches es en su mayoría adecuada,
- que los aparcamientos disuasorios podrían mejorarse.

Gráfica 12: Estado de las Infraestructuras de aparcamiento



Al preguntar a la ciudadanía sobre medidas para la mejora de la movilidad con el objeto de hacerla más sostenible, un 55% de los encuestados considera que deberían mejorarse y construirse nuevos tramos de carril bici/patinete, un 37'5% considera que deben crearse aparcamientos disuasorios, y sólo el 7,5%, opta por el sistema de bicicletas compartidas. Adicionalmente los encuestados proponen peatonalizar determinadas calles



o espacios, mejorar el servicio de metro-valencia, y mejorar las condiciones de seguridad de bicis/patinetes y peatones.

Para mejorar la accesibilidad los encuestados proponen: crear más pasos de peatones, que sean totalmente accesibles, peatonalizar algunas calles y plazas, mejorar el ancho de las aceras en algunas calles. Para mejorar el tránsito ciclo-peatonal se propone una mejor señalización, una adecuada segregación de usos, dejando el carril bici debajo de la acera, crear aparcabicis en los colegios, para que puedan los niños dejar las bicicletas seguras hasta la salida, limitar la velocidad en determinadas calles y avenidas, etc.

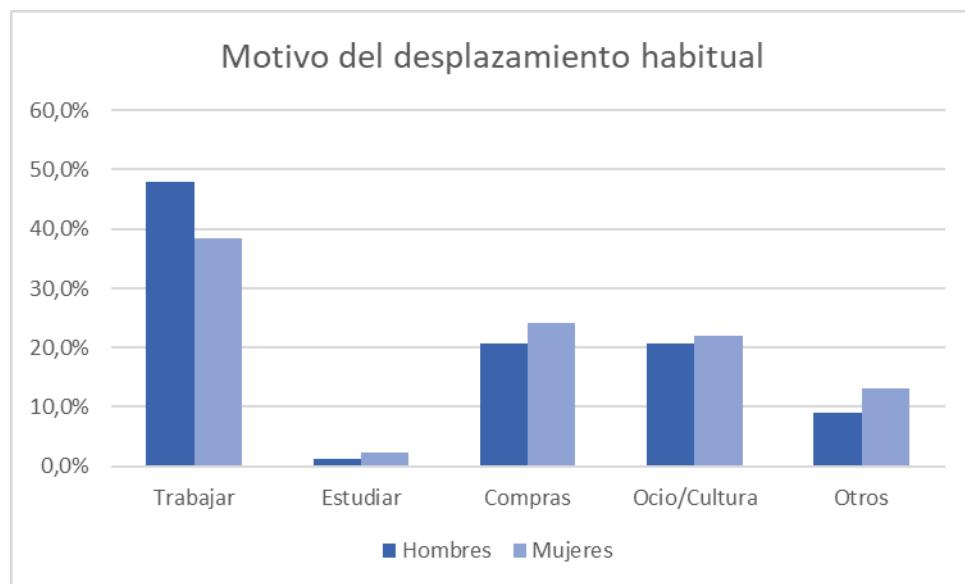
Otras medidas que los encuestados han señalado como interesantes para mejorar la movilidad, son:

- Establecer una trama continua de itinerarios peatonales en toda la población, bien señalizada
- Instalar puntos de recarga para bicicletas eléctricas
- Instalación de servicios de bici en el metro que faciliten el cambio modal

5.1.1.- ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO

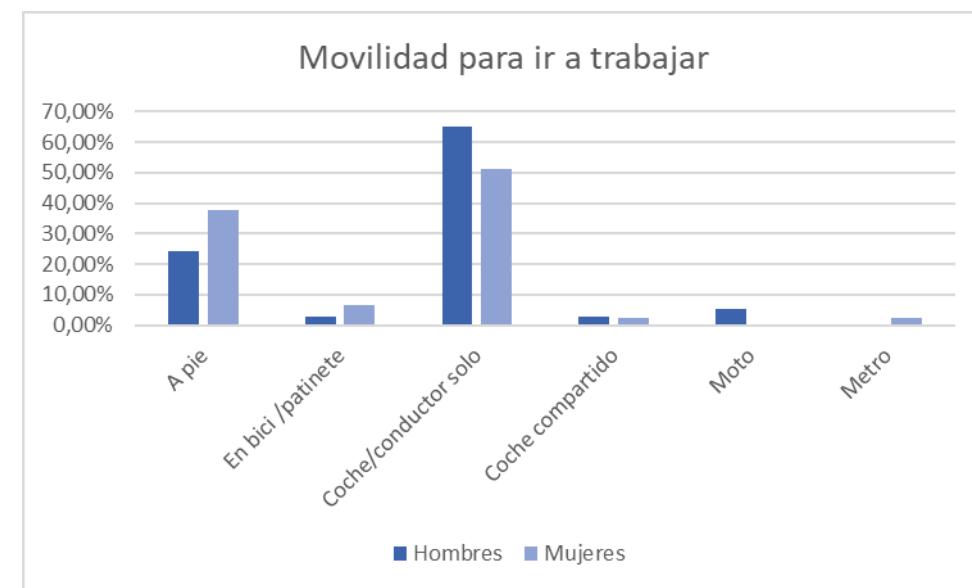
En la encuesta de Movilidad de Picanya, cuando segregamos los datos por género, podemos observar que el porcentaje de los desplazamientos habituales por motivo de compras es ligeramente mayor en mujeres (24,2% frente a 20,8% en hombres), y que el porcentaje de desplazamientos habituales por trabajo es ligeramente superior en los hombres (48,1% de los hombres frente a 38,5% en mujeres).

Gráfica 13: Destinos habituales de los desplazamientos en Picanya



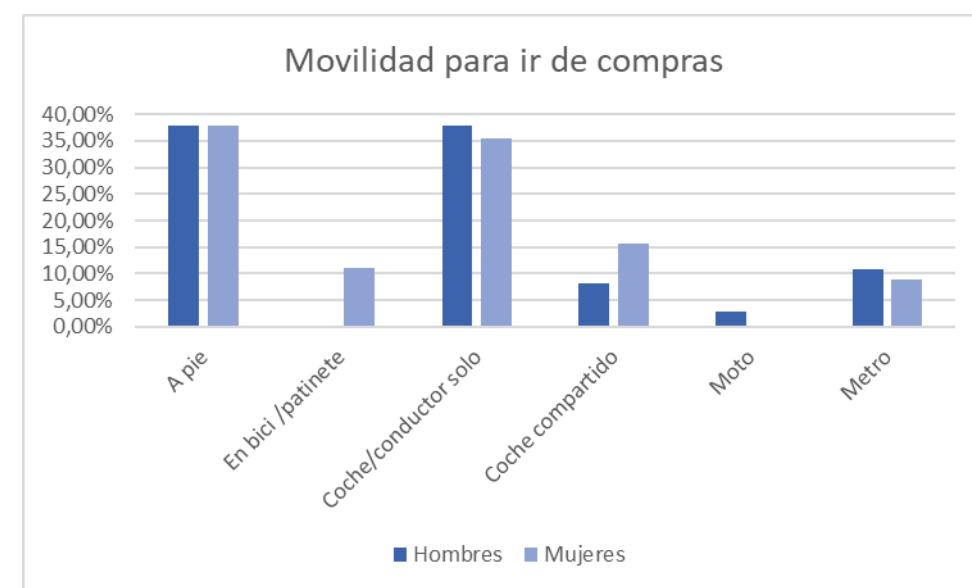
Por otra parte, en los desplazamientos más habituales, tanto hombres como mujeres parecen preferir el coche para ir al trabajo. Los hombres con mayor preferencia incluso que las mujeres, qué en mayor número, también se desplazan a pie para ir al trabajo.

Gráfica 14: Medios utilizados habitualmente para ir a trabajar



Para ir de compras, la preferencia en los hombres es el coche con conductor solo, o a pie, igual que las mujeres, aunque en estas se observa una ligera preferencia por ir a pie, frente al coche.

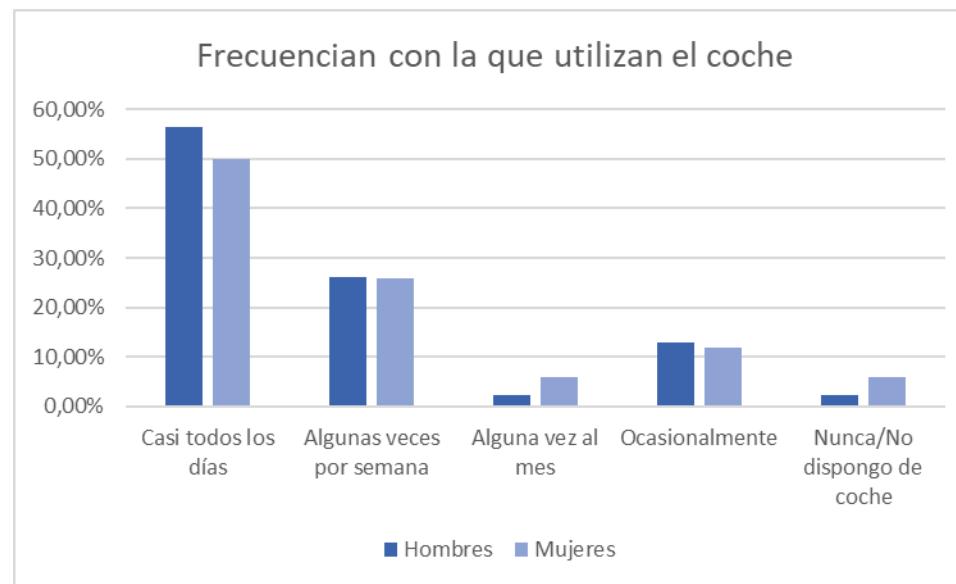
Gráfica 15: Medios utilizados habitualmente para ir de compras



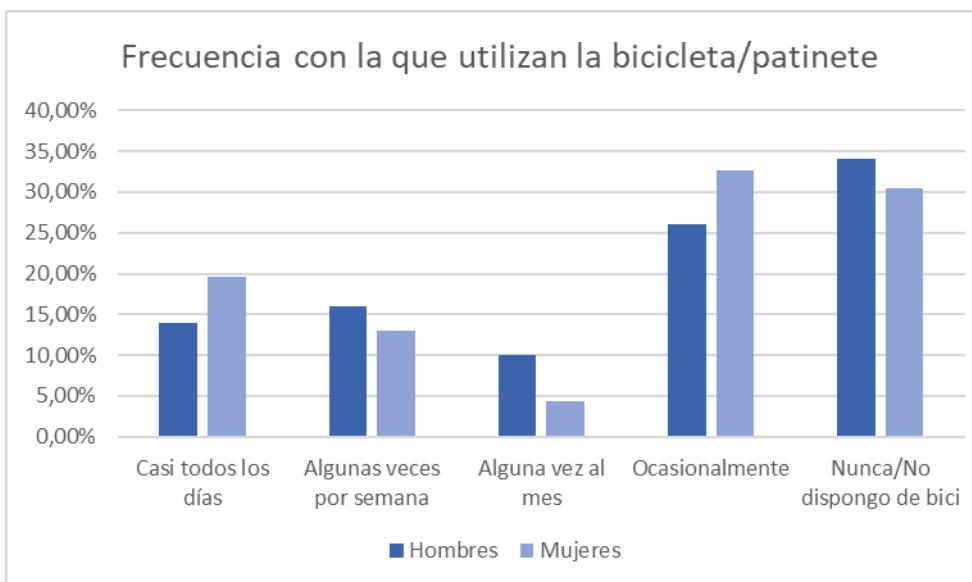


En general las mujeres muestran una mayor preferencia por los desplazamientos a pie en sus actividades de ocio, para acompañar a los hijos al colegio, o para la realización de gestiones.

Gráfica 16: Frecuencia del uso del coche por hombres y mujeres



Gráfica 17: Frecuencia del uso de la bici/patinete por hombres y mujeres



En relación a las frecuencias de uso del coche o sistemas más sostenibles como la bici o el transporte público, se observa cómo tanto hombres como mujeres utilizan casi a diario el vehículo motorizado, mientras que

la bici/patinete sólo ocasionalmente, o ni si quiera cuentan con bici/patinete. Sin observarse en este sentido grandes diferencias entre hombres y mujeres.

Estos datos nos permiten confirmar las diferencias en las preferencias de los usos de los distintos modos de transporte en los desplazamientos habituales de hombres y mujeres y apunta hacia la necesidad de diseñar un plan para el municipio con perspectiva de género.

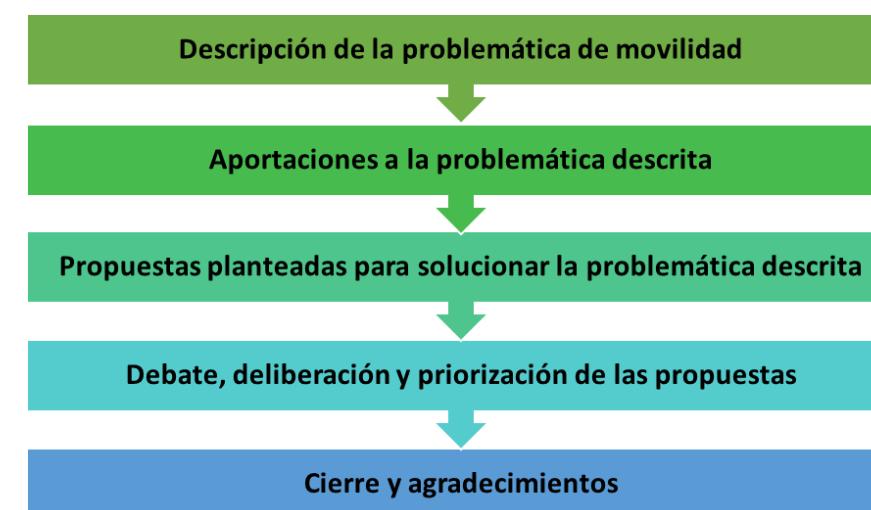
5.2.- RESULTADOS DE LAS ACTIVIDADES DE CARÁCTER SECTORIAL REALIZADAS

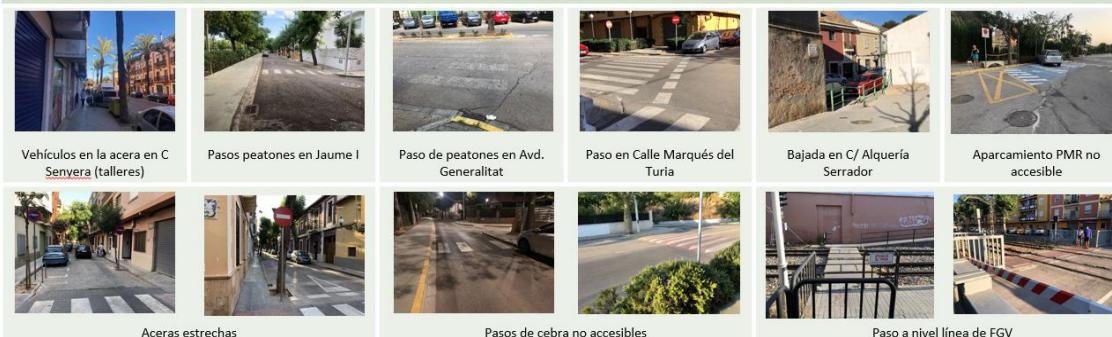
En el Plan de Participación se propusieron distintas reuniones de carácter sectorial: Consell escolar, y Consell de Salut. En concreto se realizó un Taller con el Consell de Salut, con el objeto de:

- Identificar problemas de movilidad que enfrenta el grupo
- Aportar propuestas de posibles soluciones

Posteriormente se planteó un debate en torno a las medidas propuestas en el Plan para solucionar los problemas del grupo, y se priorizaron las propuestas.

Ilustración 3: Esquema de trabajo seguido en las actividades sectoriales

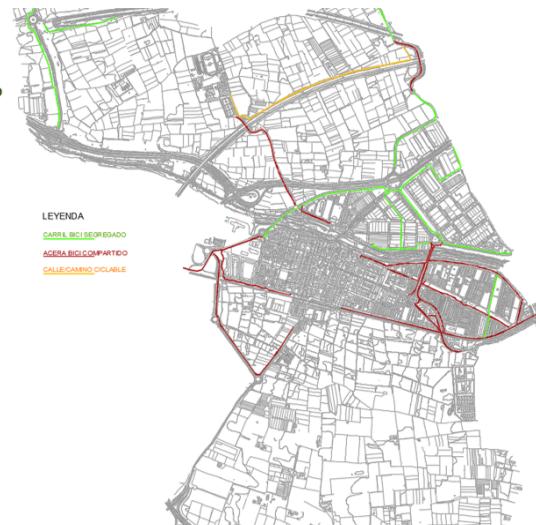


**PMUS Picanya: Participación Pública****Actividad propuesta: REUNIÓN SECTORIAL****¿Qué problemas de movilidad enfrenta la comunidad educativa?****BARRERAS ARQUITECTÓNICAS****PASOS DE CEBRA, ACERAS ESTRECHAS Y OCUPADAS POR VEHÍCULOS****PMUS Picanya: Participación Pública****Actividad propuesta: REUNIÓN SECTORIAL****¿Qué problemas de movilidad enfrenta la comunidad educativa?**

- Los usuarios de bicicletas/patinetes que desean acceder a los centros educativos, enfrentan habitualmente:
 - Problemas de **convivencia con otros vehículos** y peatones
 - Se observa falta de **seguridad a la hora de aparcar** las **bicicletas y patinetes**. Aunque Picanya dispone de un buen número de aparcamientos para bics algunos, incluso, en el interior de los edificios públicos, muchos de estos no se encuentran en el entorno de los centros educativos o bien en su interior
 - El **estado de conservación de las vías o carriles** no es el más adecuado
 - En algunos tramos la **falta de visibilidad** resulta en situaciones de riesgo y peligro, al atravesar el carril la calzada entre los vehículos aparcados, de manera que el giro del vehículo por la calzada puede cruzarse con la dirección de los ciclistas sin tiempo de reacción

**PMUS Picanya: Participación Pública****Actividad propuesta: REUNIÓN SECTORIAL****¿Qué problemas de movilidad enfrenta la comunidad educativa?**

- A pesar de que Picanya dispone de más de **17 kilómetros interconectados de carril-bici**, los recorridos en bicicleta/patinete no pueden realizarse a través de una **red continua de carriles que conecte con los centros educativos**.



Como resultado de la actividad se ratificaron los problemas descritos, y se identificaron problemas adicionales como:

- Existencia de importantes desniveles en las aceras en las viviendas con garaje. LO que dificulta el tránsito peatonal.
- Carriles de carácter ciclo-peatonal, que comportan situaciones de riesgo para los peatones. Proponiendo la segregación de espacios entre peatones y bicicletas.
- Posibilidad de potenciar el servicio de carácter gratuito del ayuntamiento de Picanya, de cesión de bics.

Posteriormente se presentaron al Consell las soluciones propuestas en el PMUS con incidencia en la movilidad de la comunidad educativa, con la finalidad de que se valorarán y se priorizarán.



PMUS Picanya: Participación Pública

Actividad propuesta: REUNIÓN SECTORIAL

¿Qué medidas se proponen en el Plan para paliar estos problemas?

- Establecer una trama continua de itinerarios peatonales en toda la población, bien señalizada:
 - Mejorar el ancho de las aceras y evitar desniveles (P1a)
 - Peatonalización del carrer de San Francesc (P3b)
 - Creación zona 30 que aumente la seguridad de los peatones (P11a)
 - Puesta en valor e implantación de la iniciativa del colegio Baladre "A L'ESCOLA CAMINAT" (P15b)
 - Acceso seguro a puntos de encuentro (7) desde los que parten (4) recorridos seguros al colegio
 - Promover seguridad vial en colegios (P15a)
- Mejorar aspectos puntuales de la red ciclopeatonal:
 - Dar continuidad Carril Bici Avd. Jaume I (P4c)
 - Creación del carril bici Avd. Generalitat (P4a)
 - Creación de aparcamientos de bicis en centros escolares (P8a)
 - Proporcionar ejes norte-sur (transversales) en casco urbano



PICANYA map

Como resultado de la priorización de las actuaciones, la comunidad educativa considera más prioritarias las actuaciones P15b, P11a, P1a y P4c. Y menos prioritarias las actuaciones: P15a, P4a, P8a y P3b,

La comunidad educativa realizó una actividad de movilidad relativa a los caminos escolares en el colegio Baladre. La actividad se realizó para comprobar el uso que se está haciendo de esta iniciativa, y promover una mayor implantación de la misma. A los alumnos y padres se les facilitó información referente a los caminos diseñados y los puntos de encuentro seleccionados, y se les daba la opción a que aportaran información de su itinerario más habitual y lo relacionaran con los itinerarios seguros existentes y los puntos de encuentro, a fin de promover un uso más extendido de los mismos.



ANEXO I: ENCUESTA

4/7/2019

PMUS PICANYA

PMUS PICANYA

ENCUESTA DE OPINIÓN MOVILIDAD PICANYA

El Ayuntamiento de Picanya ha iniciado el procedimiento de redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

La presente encuesta tiene por objeto:

- conocer la situación actual de la movilidad en Picanya,
- identificar los problemas actuales existentes y que más preocupan a la ciudadanía de Picanya, e
- identificar las preferencias sociales de cara al cambio hacia una movilidad más sostenible.

Se solicita su participación en el diseño del modelo de movilidad contestando el siguiente cuestionario.

Desde el Ayuntamiento, le agradecemos de antemano su participación.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible



Datos personales

1. ¿Reside en Picanya?

Marca solo un óvalo.

- Resido habitualmente en Picanya
- Resido temporalmente
- No resido en Picanya

2. Si reside en Picanya indique en qué calle o plaza del municipio reside

<https://docs.google.com/forms/d/1AK51MfkAoapmdHwpqyqVI2h34IS6jZ4nuTxeBeDg/edit>

1/6



4/7/2019

PMUS PICANYA

22. ¿Qué valora más de los servicios de transporte público?
Selecciona todos los que correspondan.

- Rapidez
- Comodidad y seguridad
- Despreocupación y evitar los problemas de aparcamiento
- Frecuencia de paso
- Precio
- Otro: _____

USO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN**23. ¿Tiene instalada alguna aplicación o "App" de movilidad/transporte en el móvil?**
Marca solo un óvalo.

- Si, la utilizo mucho
- Si, pero no la utilizo
- No, pero me gustaría
- No quiero instalar ninguna aplicación

24. ¿Qué tipo de aplicaciones móvil utiliza?
Selecciona todos los que correspondan.

- Navegador, GPS (Ej Google Maps)
- Información de transporte público (Ej EMT-Valencia)
- Alquiler de bicicletas (Ej. Valenbisi)
- Pedir un taxi (Ej. Uber, Cabify, ...)
- Coches compartidos (Ej. BlaBlaCar)
- Información aparcamientos (Ej Hora, ...)

Pasa a la pregunta 25.

Infraestructuras de movilidad**25. Valore la calidad de las siguientes infraestructuras (1 muy mal-5 muy bien)**
Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5
Accesibilidad de aceras	<input type="radio"/>				
Recorridos peatonales	<input type="radio"/>				
Plazas de aparcamiento de motos	<input type="radio"/>				
Aparca-bicicletas	<input type="radio"/>				
Plazas de aparcamiento de coches	<input type="radio"/>				
Aparcamientos disuasorios	<input type="radio"/>				

4/7/2019

PMUS PICANYA

16. Indique la frecuencia con la que hace uso del coche
Marca solo un óvalo.

- Casi todos los días
- Algunas veces por semana
- Alguna vez al mes
- Ocasionalmente
- Nunca/No dispongo de coche

17. Indique la frecuencia con la que hace uso de la bicicleta/patinete
Marca solo un óvalo.

- Casi todos los días
- Algunas veces por semana
- Alguna vez al mes
- Ocasionalmente
- Nunca/No dispongo de coche

18. Indique la frecuencia con la que hace uso del transporte público
Marca solo un óvalo.

- Casi todos los días
- Algunas veces por semana
- Alguna vez al mes
- Ocasionalmente
- Nunca/No dispongo de coche

19. En caso de ir a pie o en bicicleta/patinete habitualmente ¿Cuál es el mayor problema al que se enfrenta?
Marca solo un óvalo.

- Estado de las vías
- Convivencia con otros vehículos y peatones
- Falta de seguridad a la hora de aparcar las bicicletas y patinetes
- Otro: _____

20. Otros problemas: especificar
_____**21. ¿Qué piensa que debe mejorarse en el servicio de metro?**
Selecciona todos los que correspondan.

- Frecuencia
- Rapidez
- Precio
- Otro: _____



4/7/2019

PMUS PICANYA

16. Indique la frecuencia con la que hace uso del coche

Marca solo un óvalo.

- Casi todos los días
- Algunas veces por semana
- Alguna vez al mes
- Ocasionalmente
- Nunca/No dispongo de coche

17. Indique la frecuencia con la que hace uso de la bicicleta/patinete

Marca solo un óvalo.

- Casi todos los días
- Algunas veces por semana
- Alguna vez al mes
- Ocasionalmente
- Nunca/No dispongo de coche

18. Indique la frecuencia con la que hace uso del transporte público

Marca solo un óvalo.

- Casi todos los días
- Algunas veces por semana
- Alguna vez al mes
- Ocasionalmente
- Nunca/No dispongo de coche

19. En caso de ir a pie o en bicicleta/patinete habitualmente ¿Cuál es el mayor problema al que se enfrenta?

Marca solo un óvalo.

- Estado de las vías
- Convivencia con otros vehículos y peatones
- Falta de seguridad a la hora de aparcar las bicicletas y patinetes
- Otro: _____

20. Otros problemas: especificar**21. ¿Que piensa que debe mejorarse en el servicio de metro?**

Selecciona todos los que correspondan.

- Frecuencia
- Rapidez
- Precio
- Otro: _____

4/7/2019

PMUS PICANYA

9. ¿Que horario de trabajo tiene?

Marca solo un óvalo.

- Media jornada
- Jornada completa partida
- Jornada completa continua
- Otro. Especificar:

10. _____

Pasa a la pregunta 11.

Hábitos de movilidad**11. ¿Como va habitualmente a**

Marca solo un óvalo por fila.

	A pie	En bici / patinete	Coche conductor solo	Coche compartido	Moto	Metro
Trabajar	<input type="radio"/>					
Estudiar	<input type="radio"/>					
Compras	<input type="radio"/>					
Ocio/Cultura	<input type="radio"/>					
Acompañar-llevar al niño al colegio	<input type="radio"/>					
Gestiones varias	<input type="radio"/>					

12. Especifique si utiliza un medio de transporte diferente a los de la lista anterior (taxi, renfe, ...)**13. Indique cual es el destino de sus desplazamientos más habituales**

Marca solo un óvalo.

- Dentro del pueblo de Picanya
- Polígonos industriales de Picanya
- Valencia
- Pueblos limítrofes

14. Marca solo un óvalo.

- Manises
- Aldaia
- Alaquàs
- Mislata
- Paterna

15. Otros destinos: especificar

https://docs.google.com/forms/d/1AK51MfkAoapmdHBwpgyqVl2h34IS6j7Z4nuTxeBeDg/edit

3/6



4/7/2019

PMUS PICANYA

3. Sexo*Marca solo un óvalo.*

- Mujer
- Hombre

4. Edad*Marca solo un óvalo.*

- ≥ 18 - 24
- 25-34
- 35-44
- 45-64
- 65-74
- ≥ 75

5. Situación actual*Marca solo un óvalo.*

- Trabajando
- Estudiante
- Jubilado
- En paro
- Otro: _____

6. _____

7. Estudios realizados*Marca solo un óvalo.*

- Sin estudios
- Educación primaria
- Educación secundaria ESO/BUP
- Bachillerato / FP
- Estudios universitarios

8. ¿Cuál es el motivo de su desplazamiento habitual?*Selecciona todos los que correspondan.*

- Trabajo
- Estudios
- Compras
- Ocio
- Otros

4/7/2019

PMUS PICANYA

26. ¿Como mejoraría la movilidad de Picanya de cara a una movilidad más sostenible?*Selecciona todos los que correspondan.*

- Mejora y construcción de nuevos tramos de carril bici/patinetes
- Creación de aparcamientos en las afueras (aparcamientos disuasorios)
- Bicicletas compartidas
- Otro: _____

27. Propuestas para mejorar la accesibilidad

28. Propuestas para mejorar el tránsito ciclo-peatonal

29. ¿Considera que son necesarios aparcamientos disuasorios?*Marca solo un óvalo.*

- Sí
- No, es suficiente con las plazas de aparcamiento de coches existentes actualmente

30. Indique alguna medida para mejorar la movilidad y hacerla más sostenible que no se ha nombrado pero que considera interesante

MUCHAS GRACIAS POR SU PARTICIPACIÓN

Con la tecnología de

PLANOS

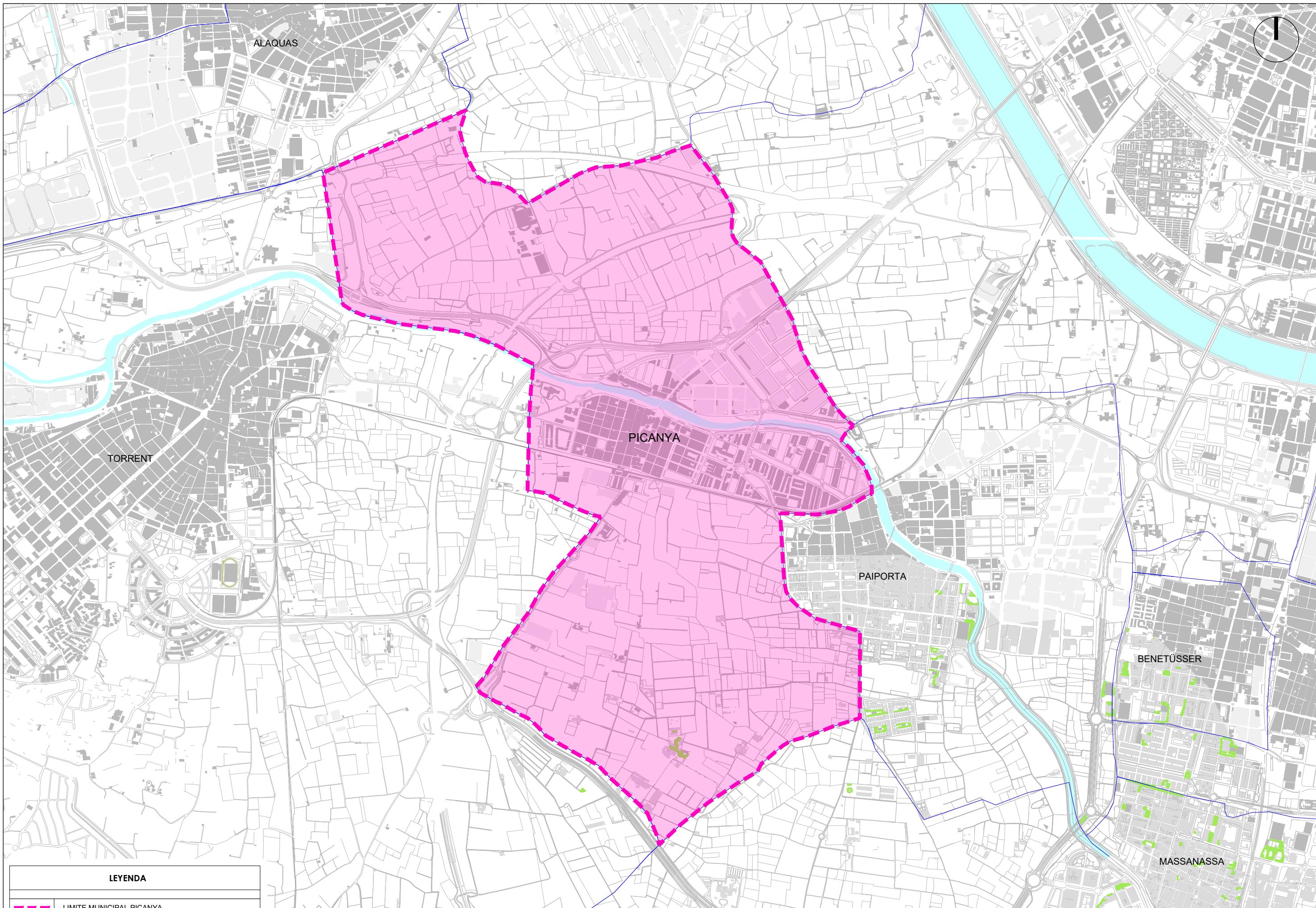
ANEXO II





ÍNDICE DE PLANOS

1. ENCUADRE COMARCA
2. CARÁCTER SOCIOECONOMICAS
3. ZONIFICACIÓN
4. CONDICIONANTES GEOGRÁFICOS
5. EDIFICIOS SINGULARES
6. VIAS PRINCIPALES Y VIAS PECUARIAS
7. ZONAS URBANAS Y EQUIPAMIENTOS
8. ZONA INDUSTRIAL
9. CARRIL BICI
10. CENTROS EDUCATIVOS
11. PROMOVER SEGURIDAD COLEGIOS
12. APARCAMIENTO
13. CARGA Y DESCARGA
14. CENTRO SALUD Y HOSPITALES CERCANOS
15. PARQUES Y JARDINES
16. TIPO APARCAMIENTO
17. REDUCCION TRAFICO
18. LIMITACION VELOCIDAD 30
19. PUNTOS DE RECARGA VEHICULOS
20. MEJORA ANCHO ACERAS Y DESNIVELES
21. VIAS PECUARIAS



LEYENDA

— — — LÍMITE MUNICIPAL PICANYA



PROYECTISTA
map consulting

Juan José Ferrer Riballes
Ingeniero Civil

TÍTULO DEL PROYECTO

PLAN MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
PICANYA

SITUACIÓN

PICANYA
(VALENCIA)

ESCALA

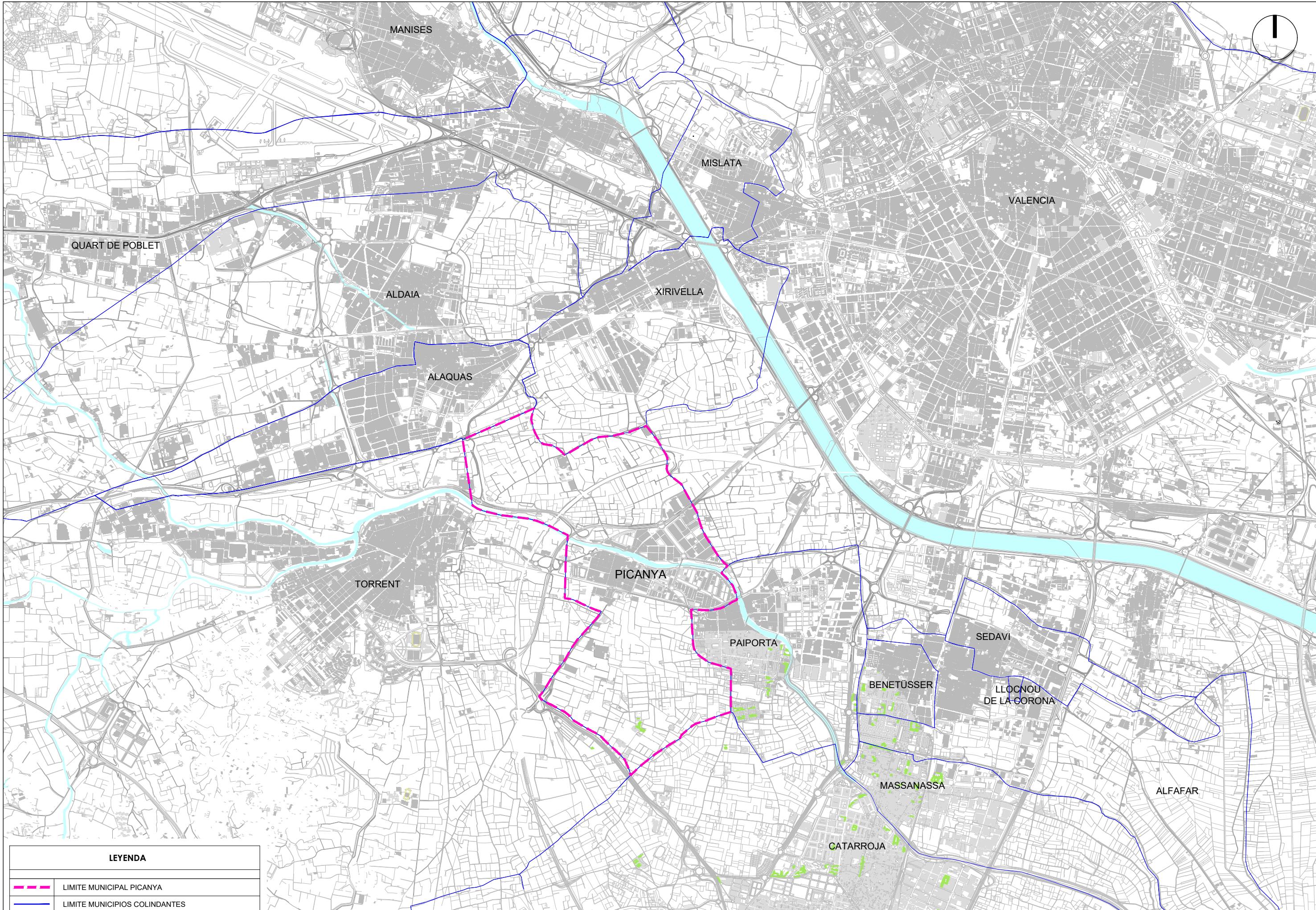
1:20.000
FECHA
OCTUBRE 2019

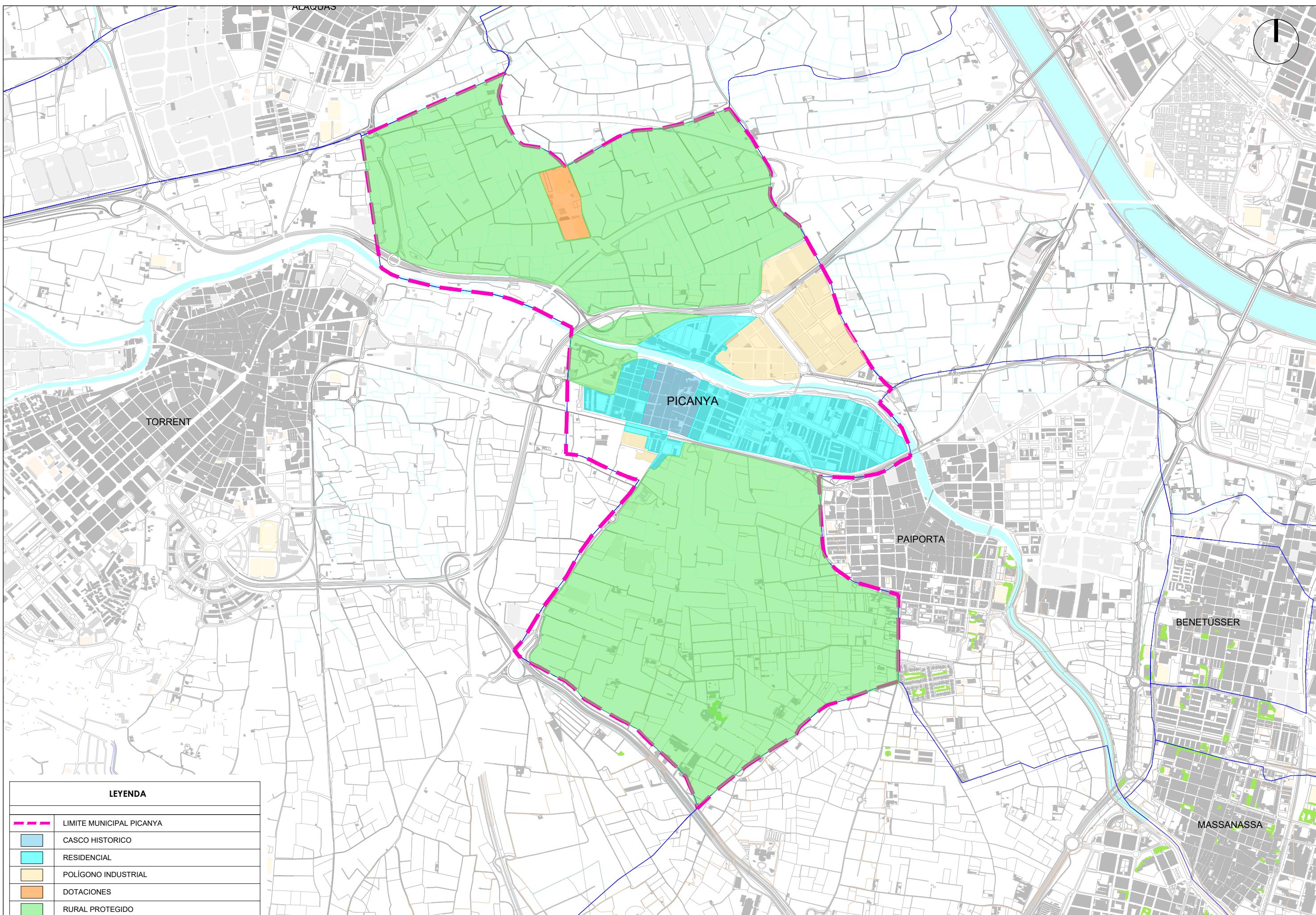
TÍTULO DEL PLANO

ENCUADRE COMARCA

Nº DE PLANO

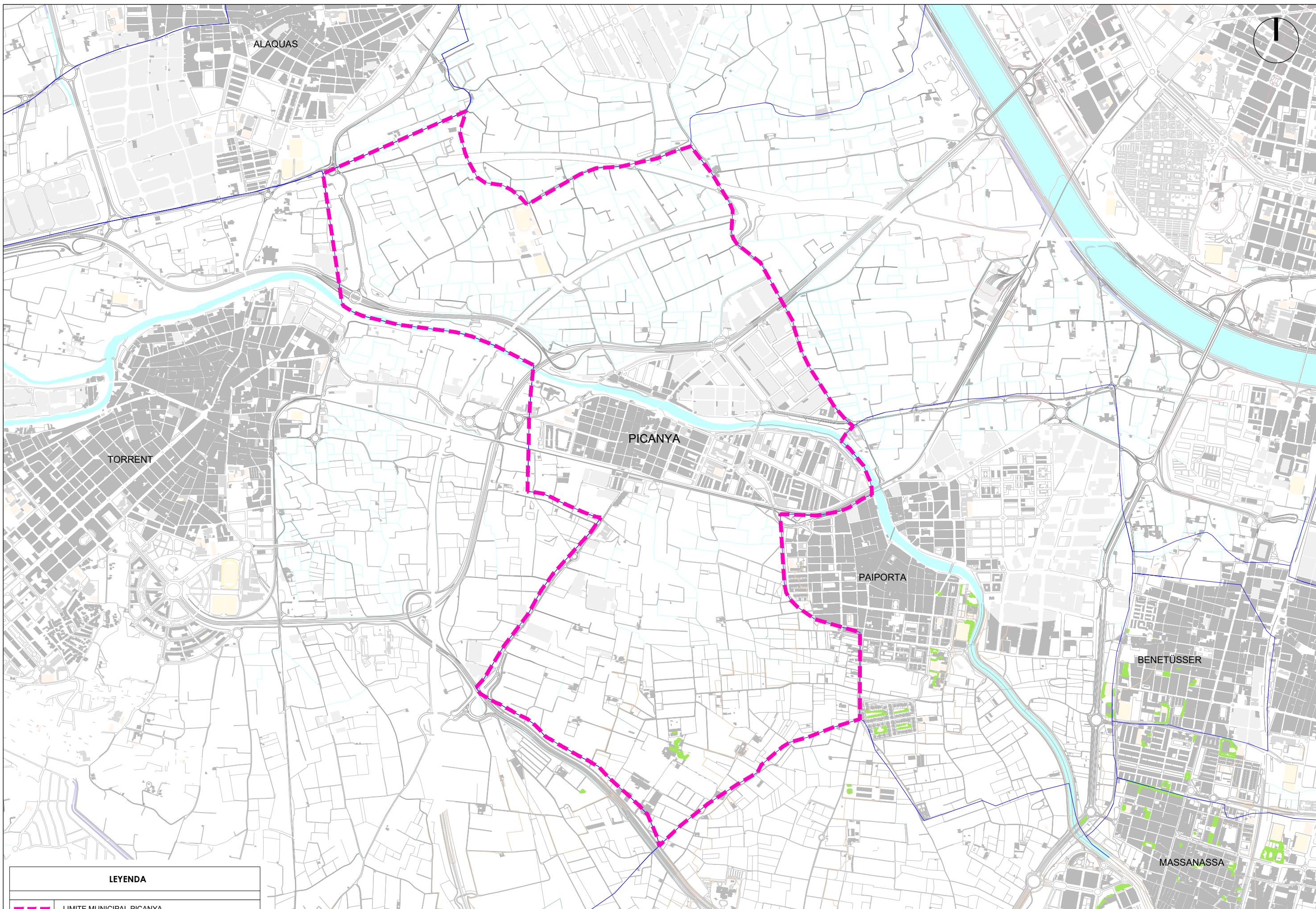
01
Nº DE HOJA
HOJA 1 DE 1





LEYENDA

	LIMITE MUNICIPAL PICANYA
	CASCO HISTÓRICO
	RESIDENCIAL
	POLÍGONO INDUSTRIAL
	DOTACIONES
	RURAL PROTEGIDO



LEYENDA

— — — LÍMITE MUNICIPAL PICANYA



AJUNTAMENT DE
PICANYA

PROYECTISTA
map
consulting

Juan José Ferrer Riballes
Ingeniero Civil

TÍTULO DEL PROYECTO

PLAN MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
PICANYA

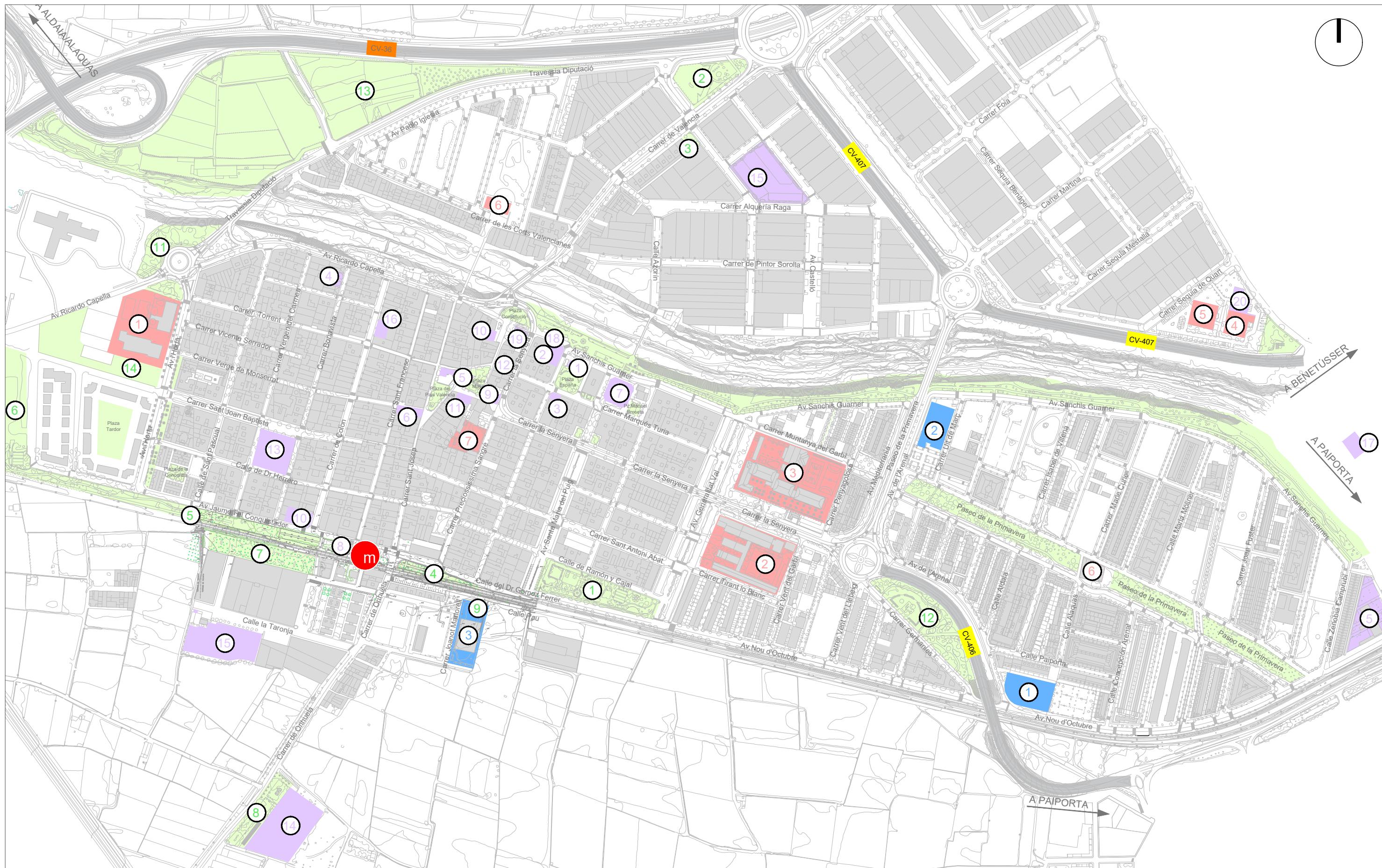
SITUACIÓN
PICANYA
(VALENCIA)

ESCALA
1:20.000
FECHA
OCTUBRE 2019

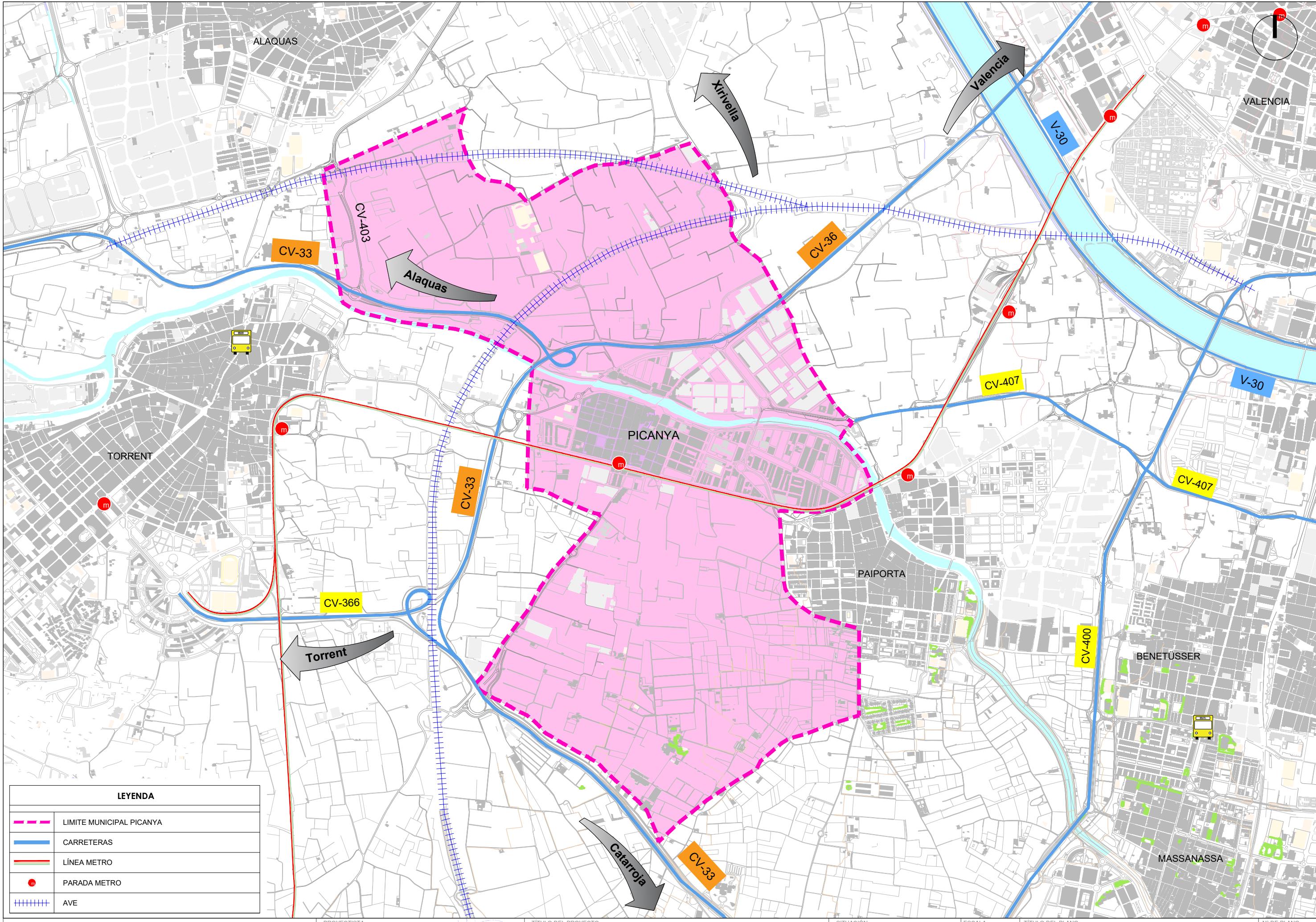
TÍTULO DEL PLANO
CONDICIONANTES GEOGRÁFICOS.
BARRANCOS, RÍOS Y ACEQUIAS

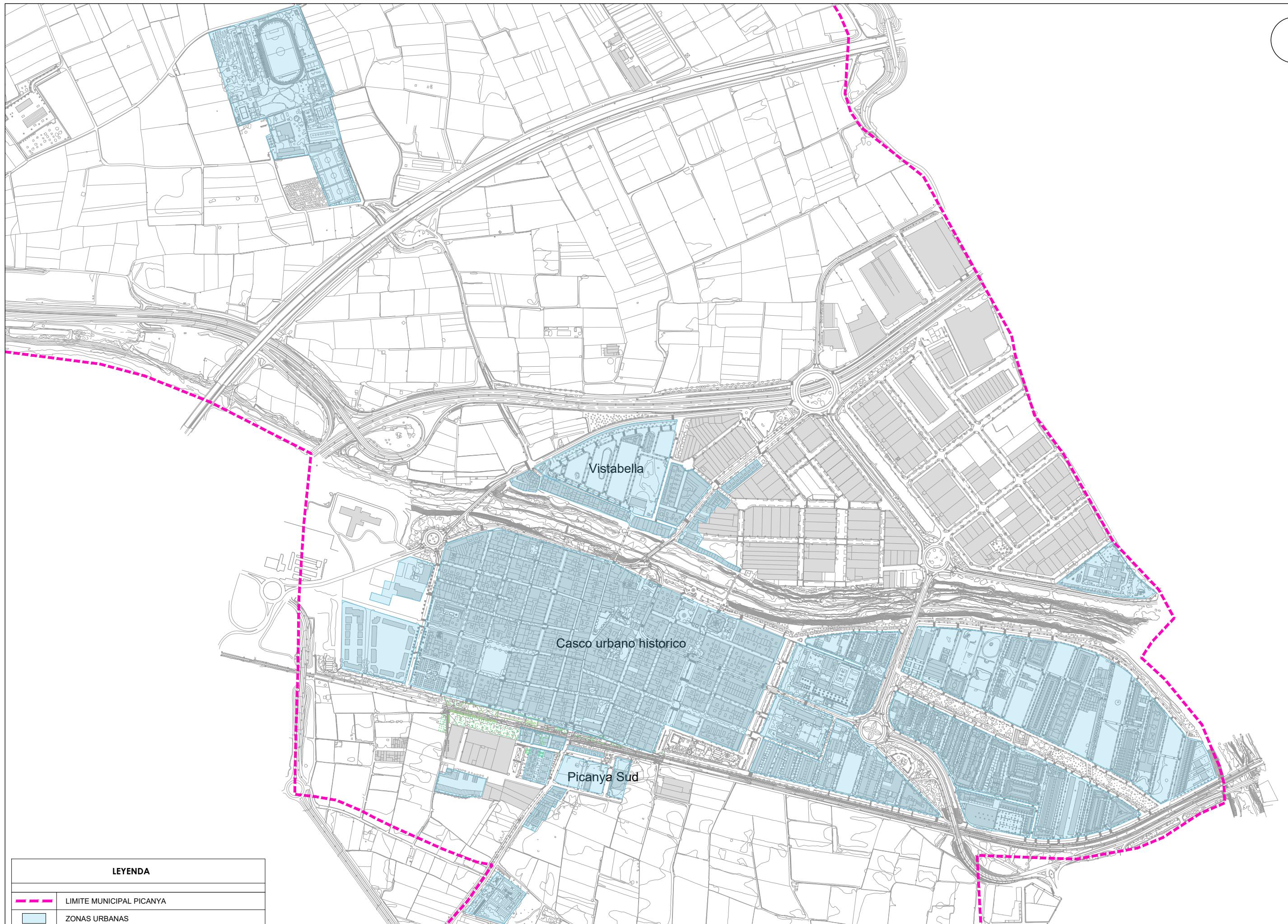
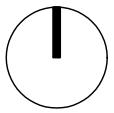
Nº DE PLANO
04

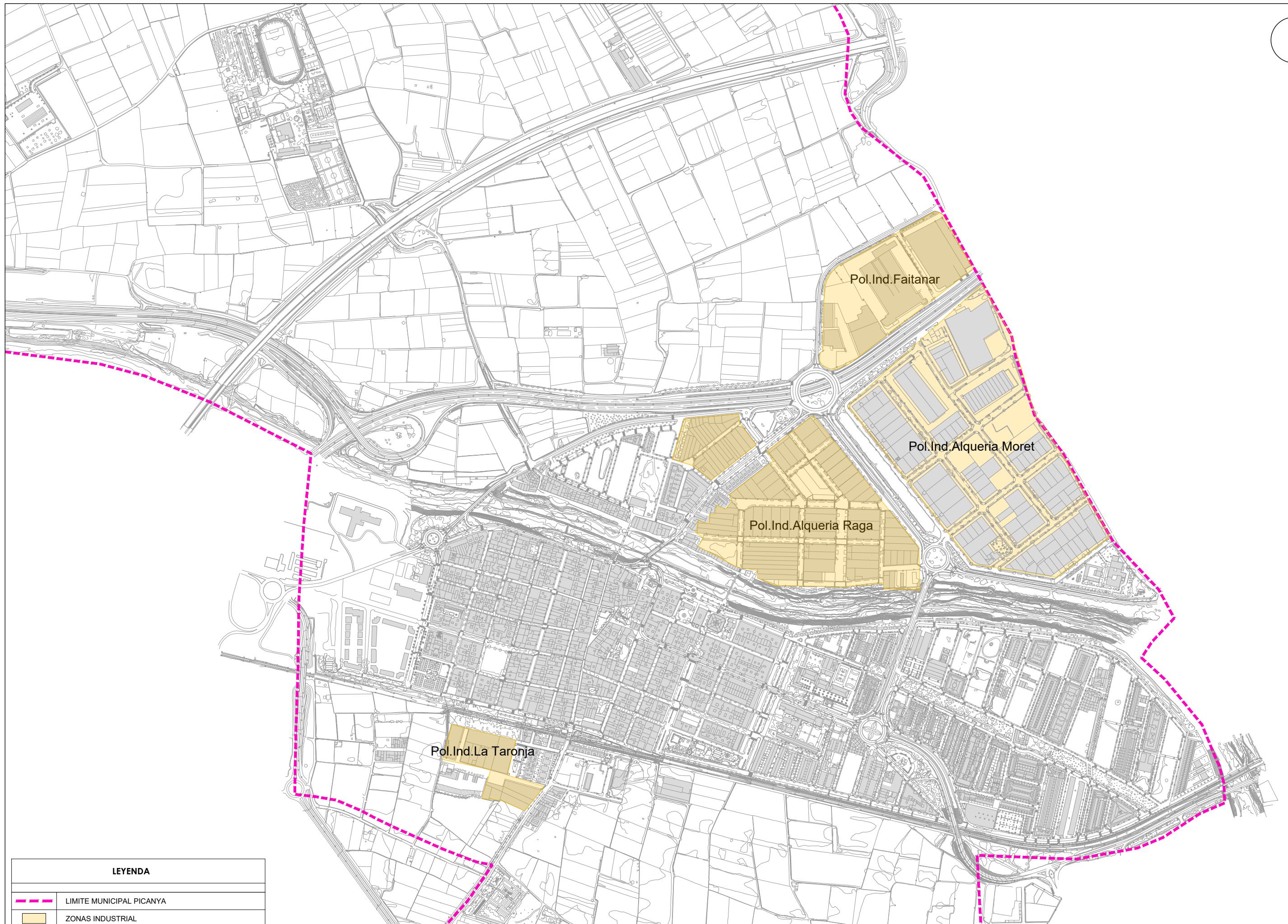
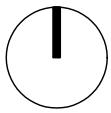
Nº DE HOJA
HOJA 1 DE 1

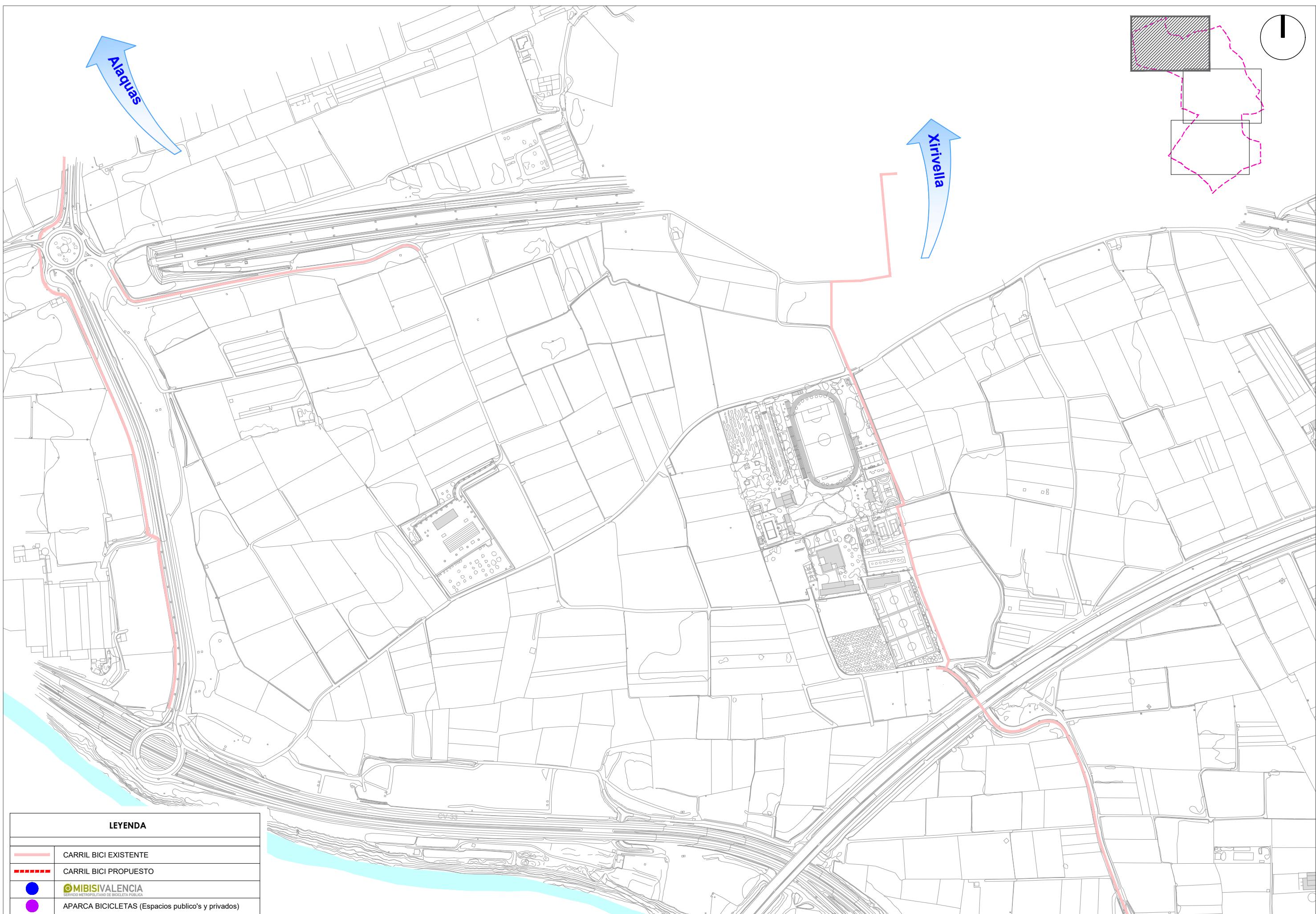


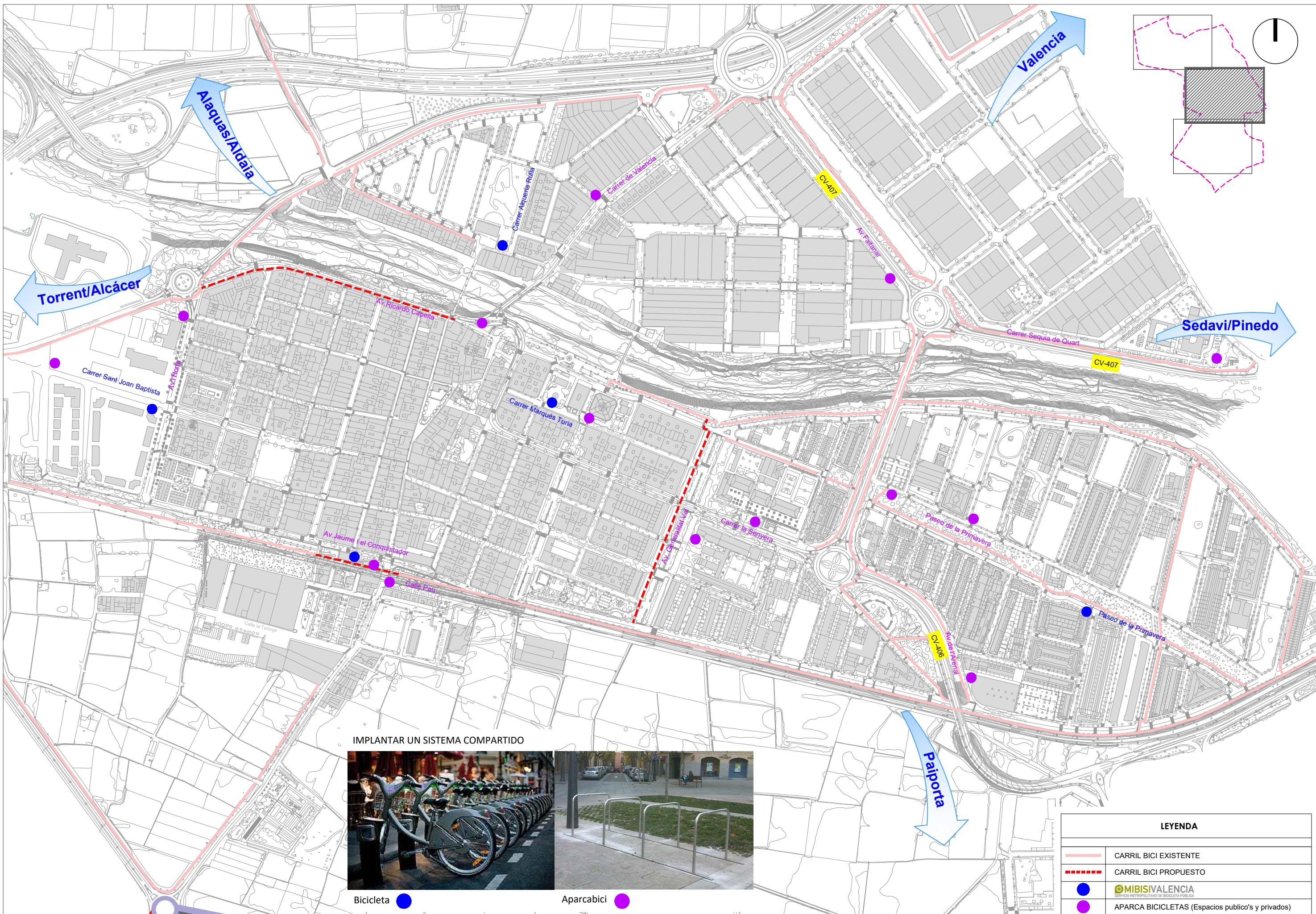
EDIFICIOS SINGULARES			ZONA VERDE			COLEGIO			ZONAS DE OCIO		
1 AJUNTAMENT	8 ESTACIÓ FGV-METRO	15 APARCAMENTS DE CAMIONS	1 PARC DE LES ALBIZIES	8 PARC DEL CEMENTERI	1 CEIP AUXIAS MARCH	1 PAVELLON ESPORTIU MUNICIPAL VICENT MARTI "GALAN"					
2 JUTJAT	9 BIBLIOTECA I CENTRO D'ESTIU	16 MAGAZEM MUNICIPAL	2 PARC VISTABELLA	9 PARC JOVE	2 CEIP BALADRE	2 PISCINA COBERTA					
3 CORREUS	10 ESGLEIA	17 ECO PARC	3 PARC DE L'ESTACIÓ	10 PARC COMARCAL DE BOMBERS	3 IES ENRIC VALOR	3 PARC JOVE					
4 CASA DE CULTURA	11 CONVENTO	18 POLICIA LOCAL	4 PARC JAUME I	11 PARC DE LES NOCES	4 CENTRE DE FORMACIÓ	4 POLODEPORTIVO I PISCINES LUDIQUES					
5 CENTRE PERSONES MAIOR	12 ATENEU	19 CENTRE DE SALUT	5 PARC EUROPÀ	12 PARC PANAZOL	5 CENTRE DE DESENVOLUPAMENT LOCAL "ALQUERIA DE MORET"						
6 CENTRE CULTURAL	13 APARCAMIENTO	20 SERVEF	6 PARC MEDITERRANI	13 BOSC MEDITERRANI	6 ESCOLA INFANTIL "LA MANDARINA"						
7 MERCAT	14 CEMENTERI	21 CAMPA MUNICIPAL	7 PARC DE LA FAROLA	14 JARDI BOTANIC	7 ESCOLA INFANTIL NUESTRA SEÑORA MONTserrat						

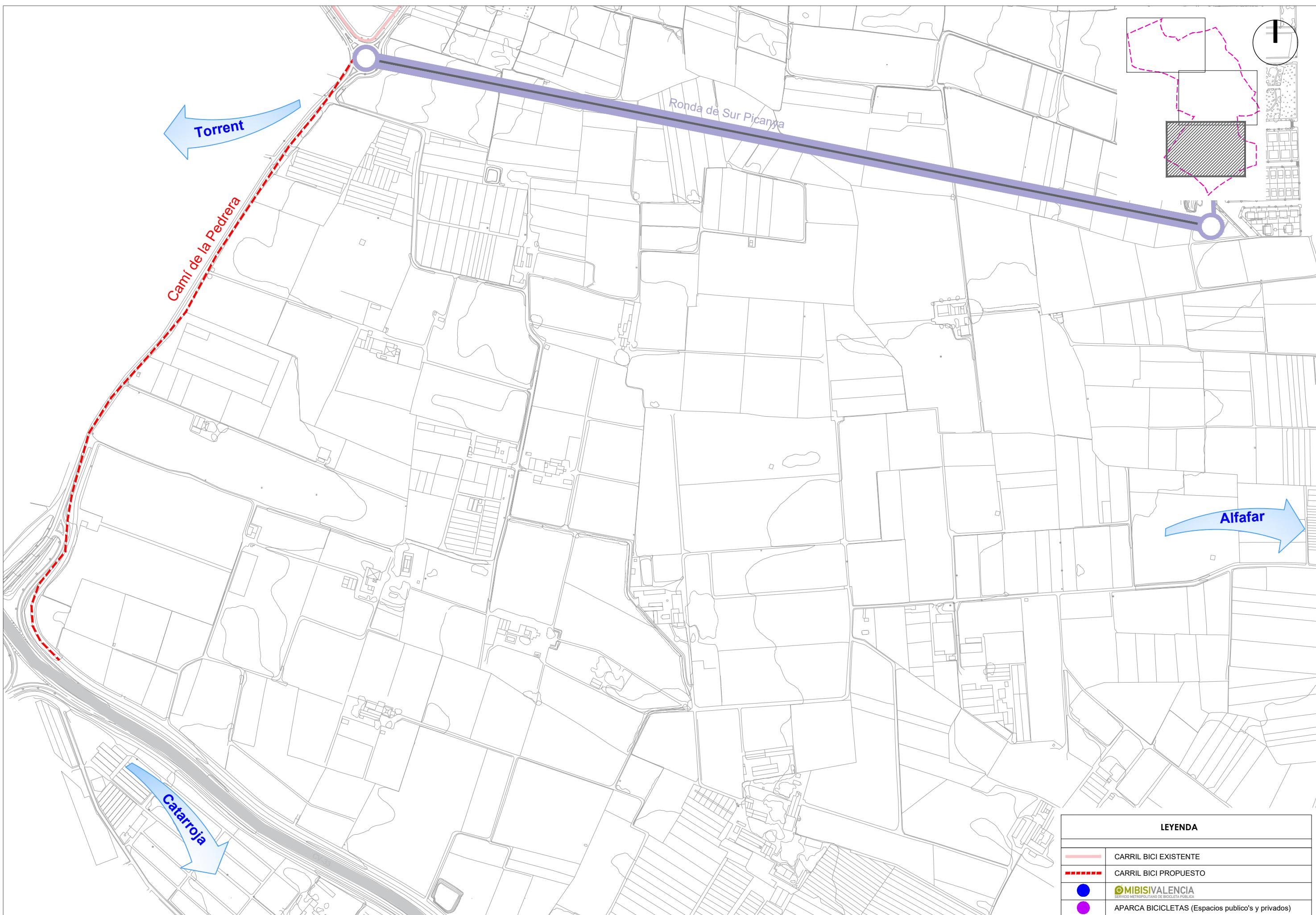


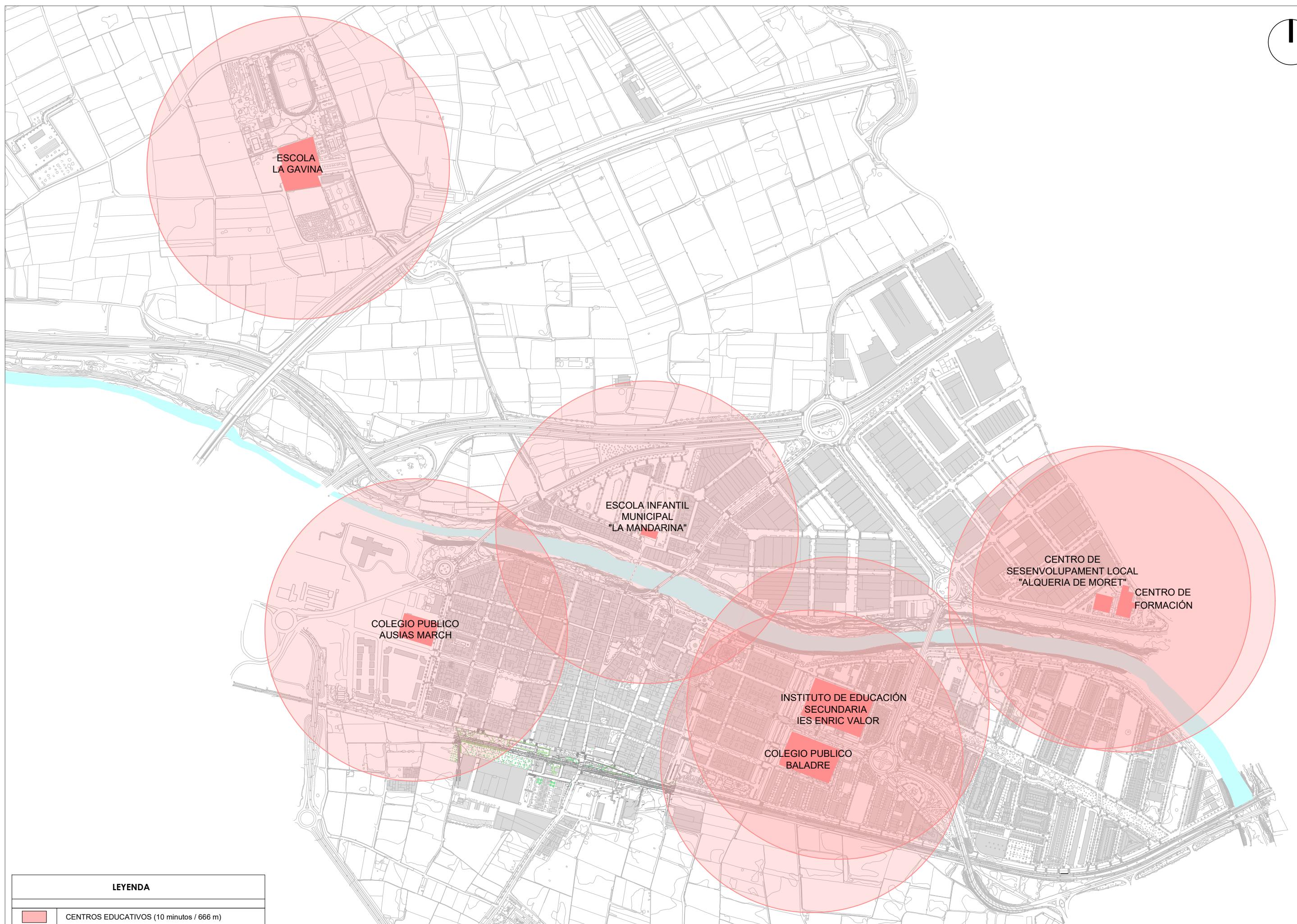
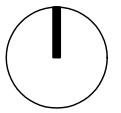


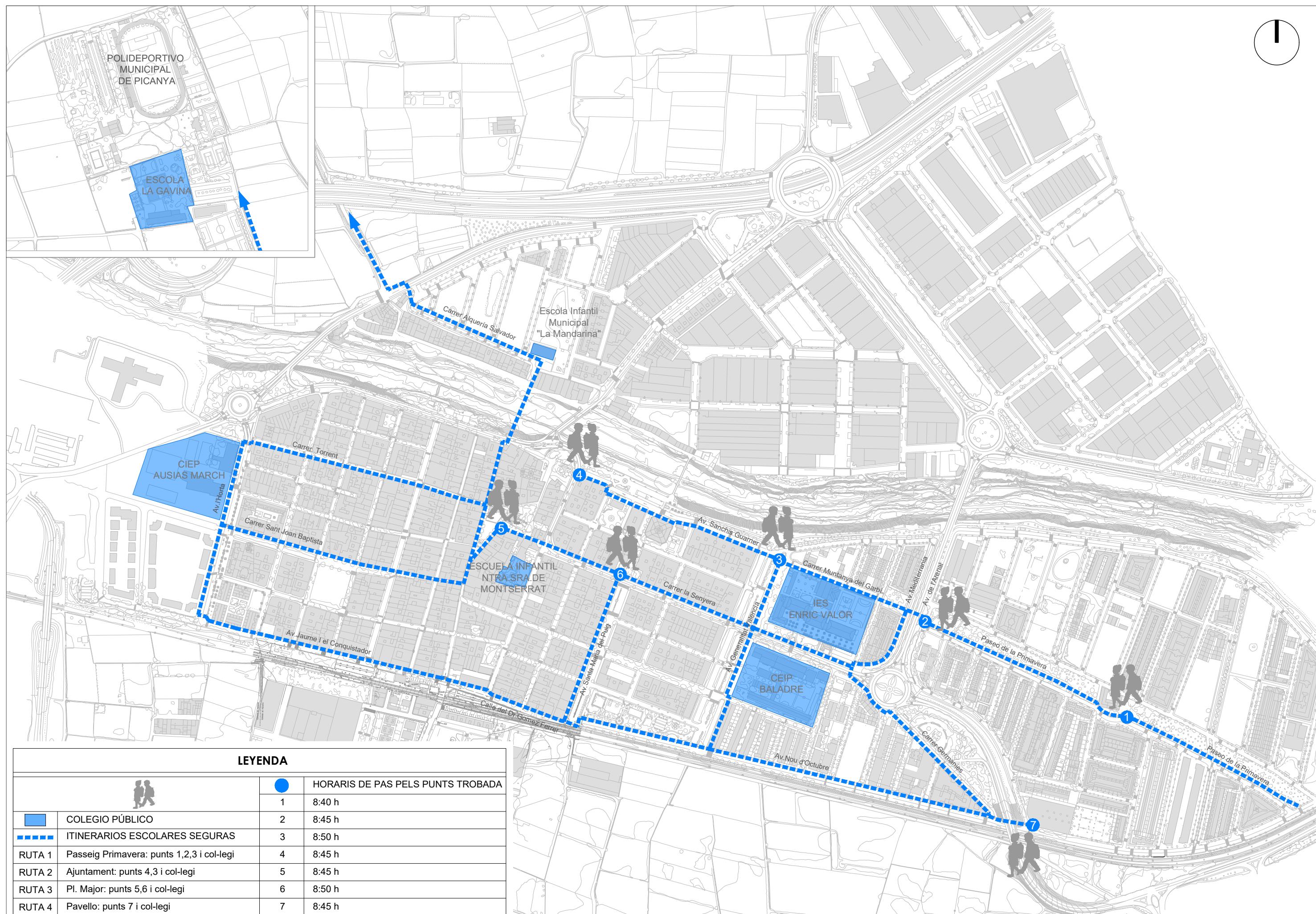
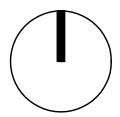


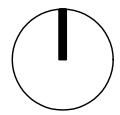


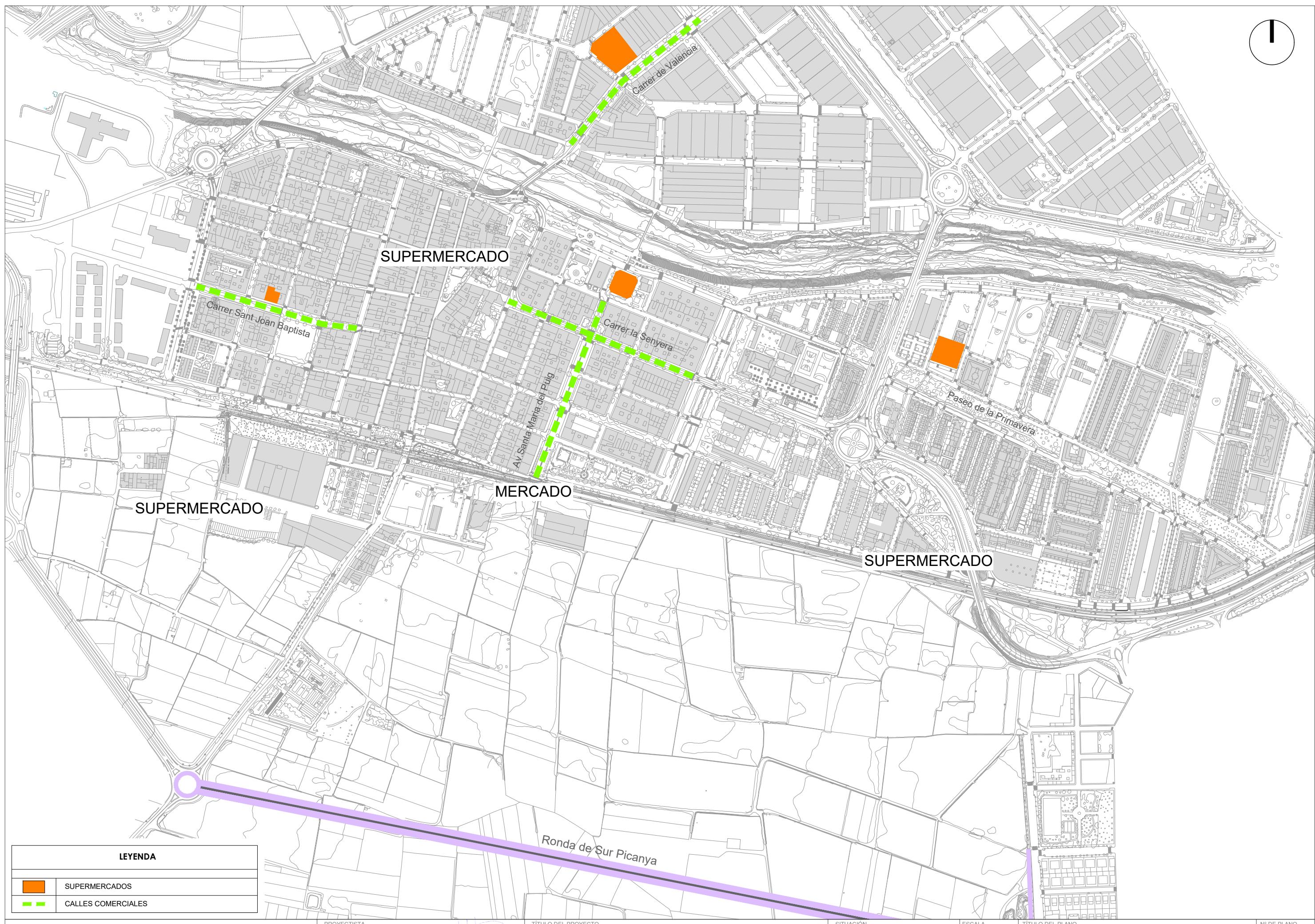
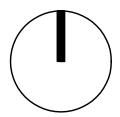




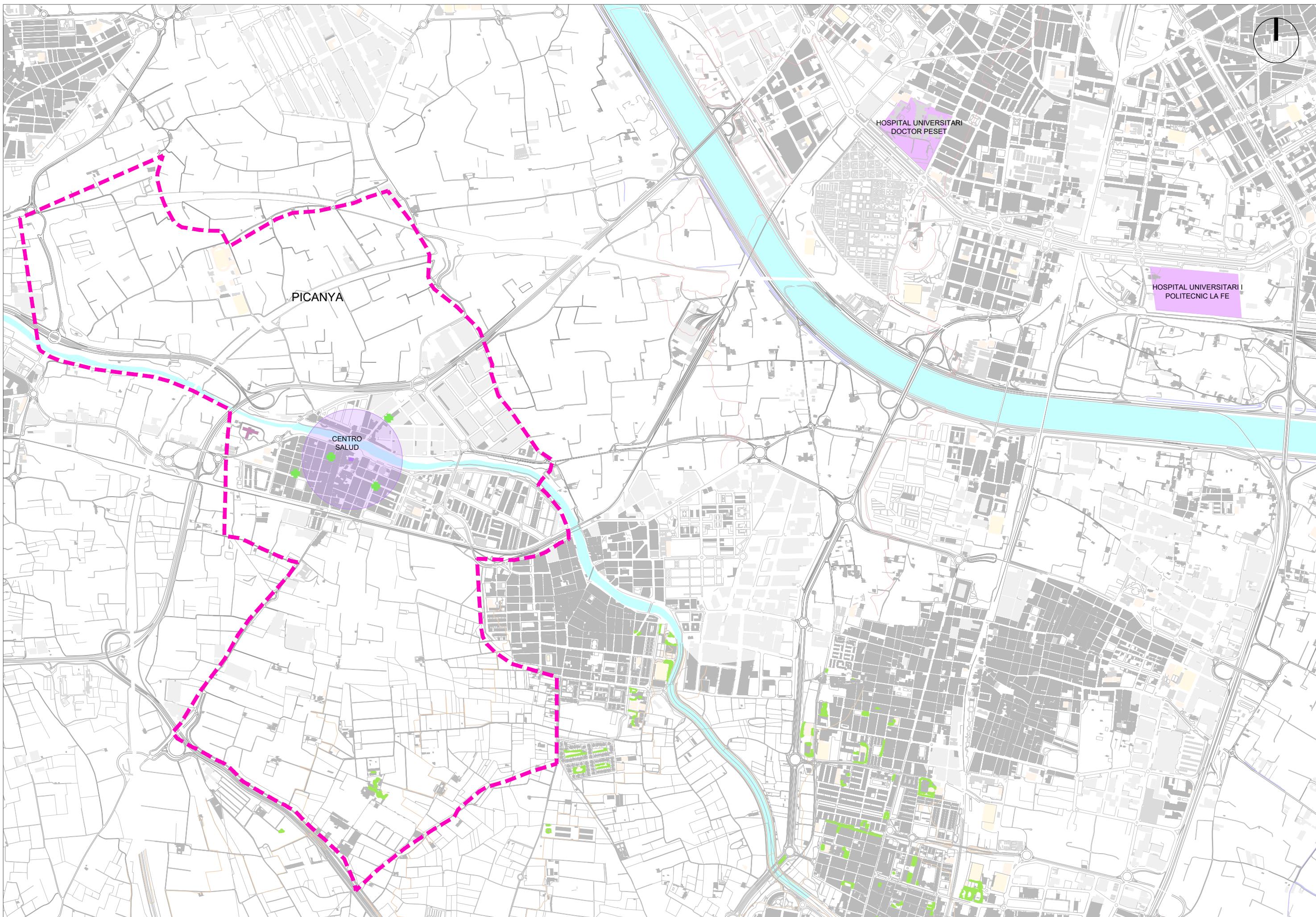


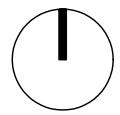


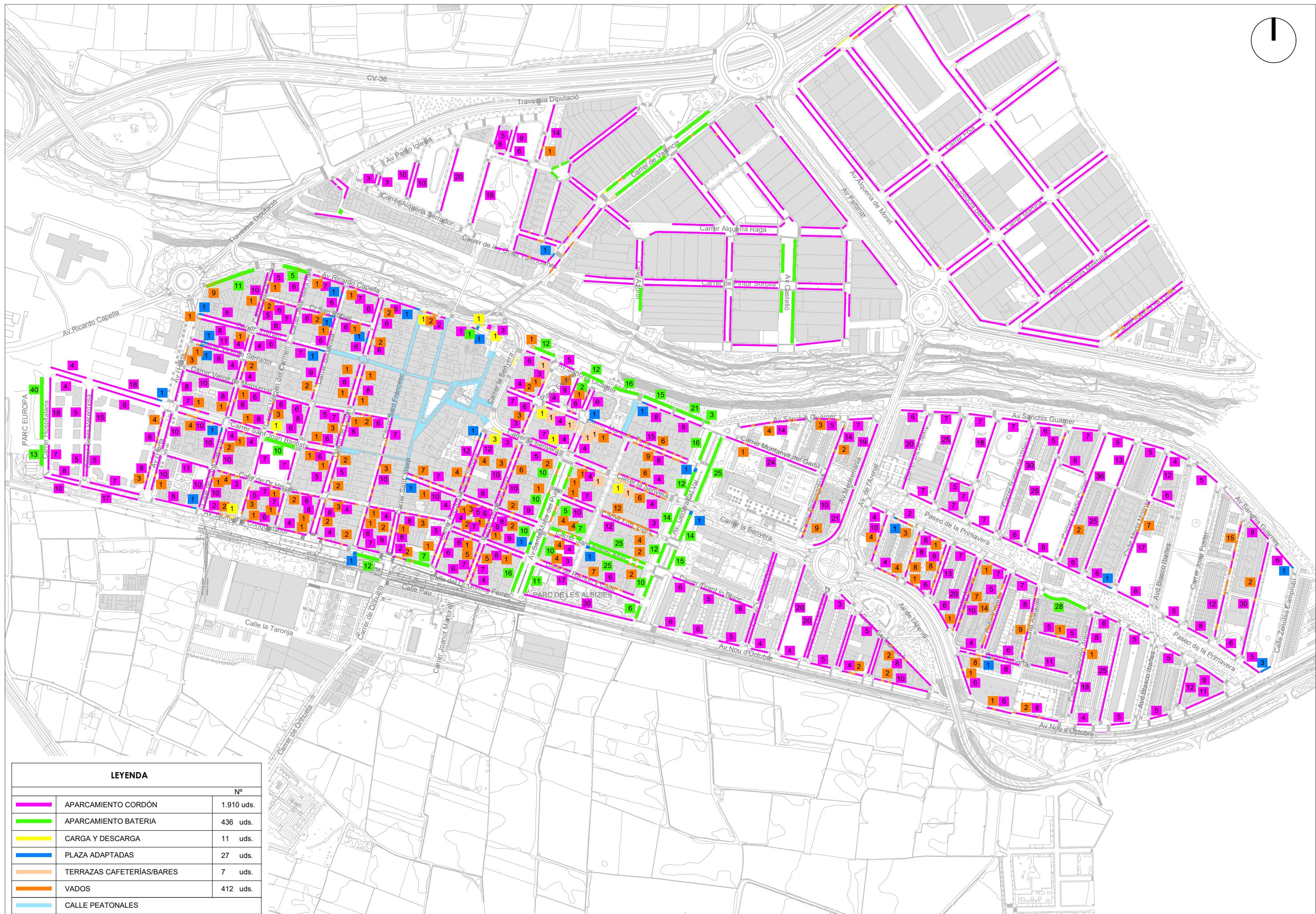
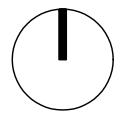


**LEYENDA**

	SUPERMERCADOS
	CALLES COMERCIALES

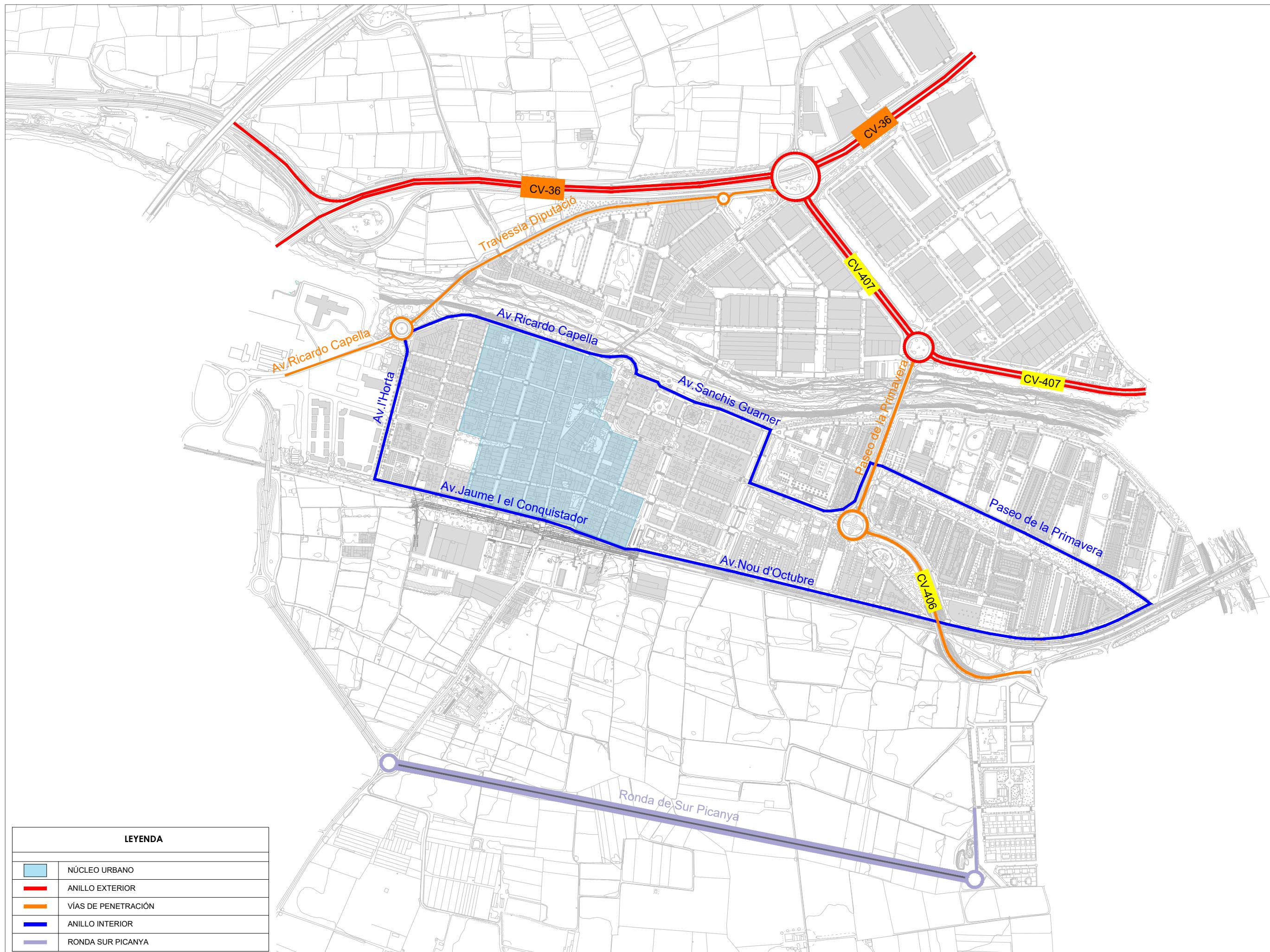


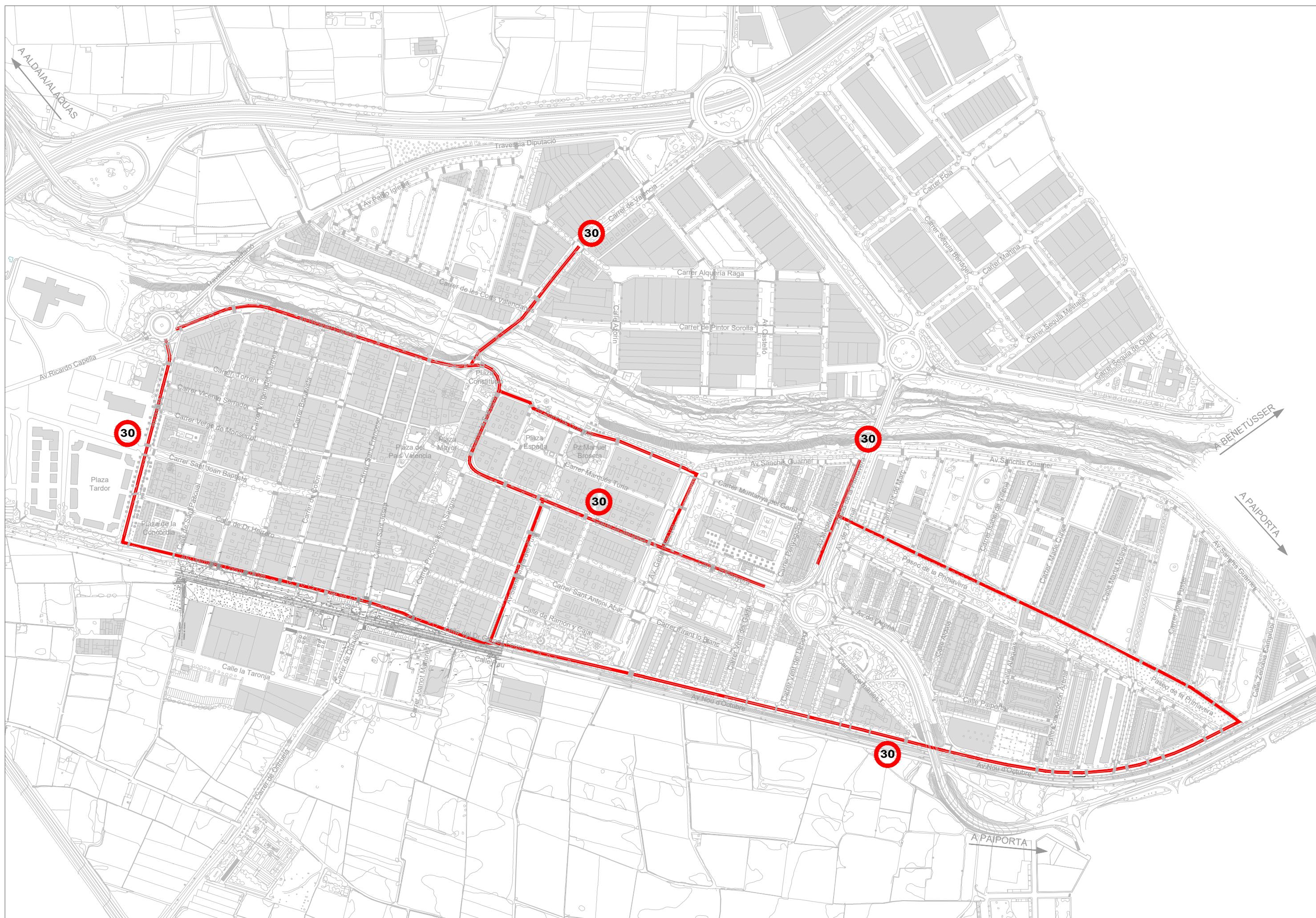


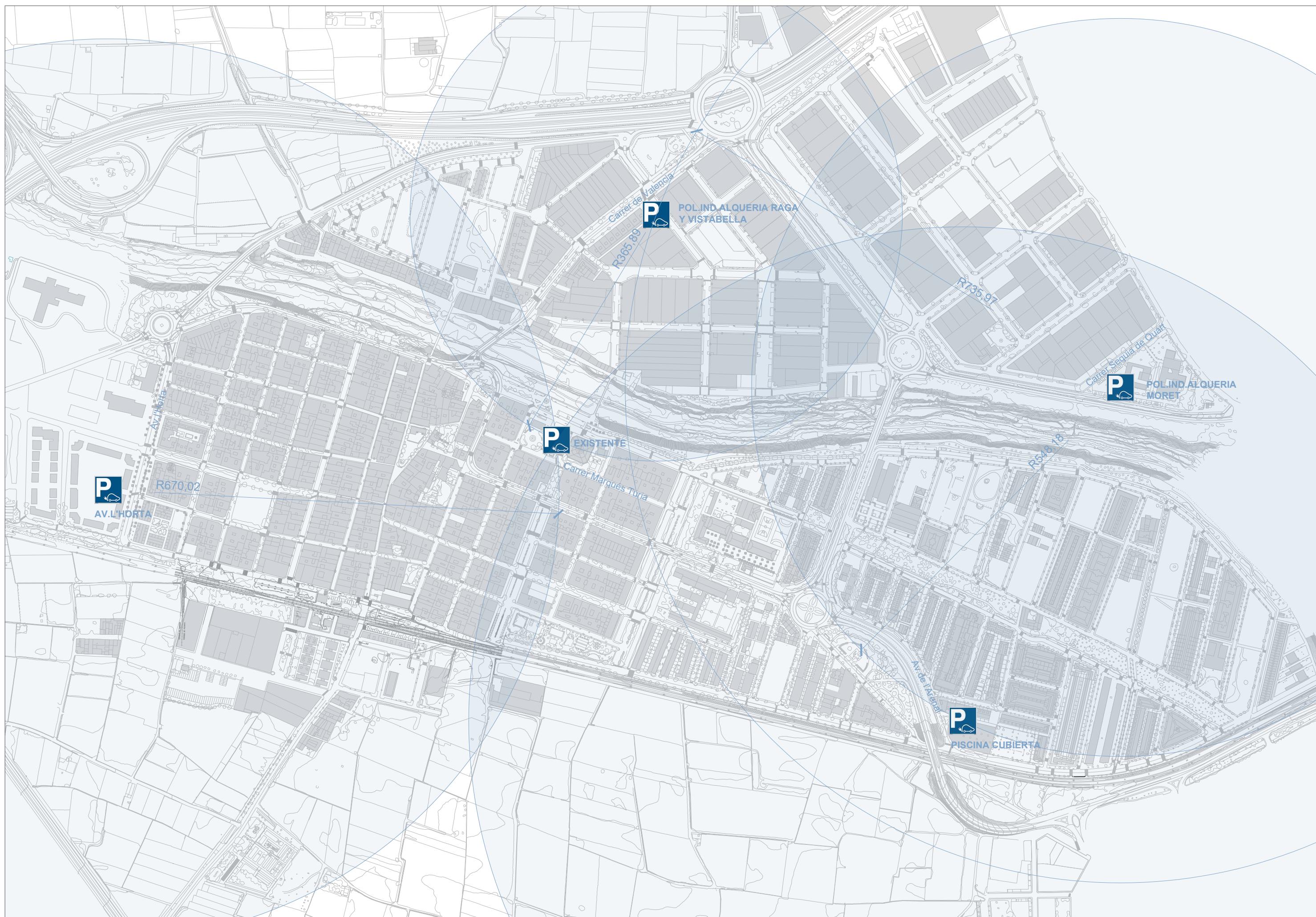


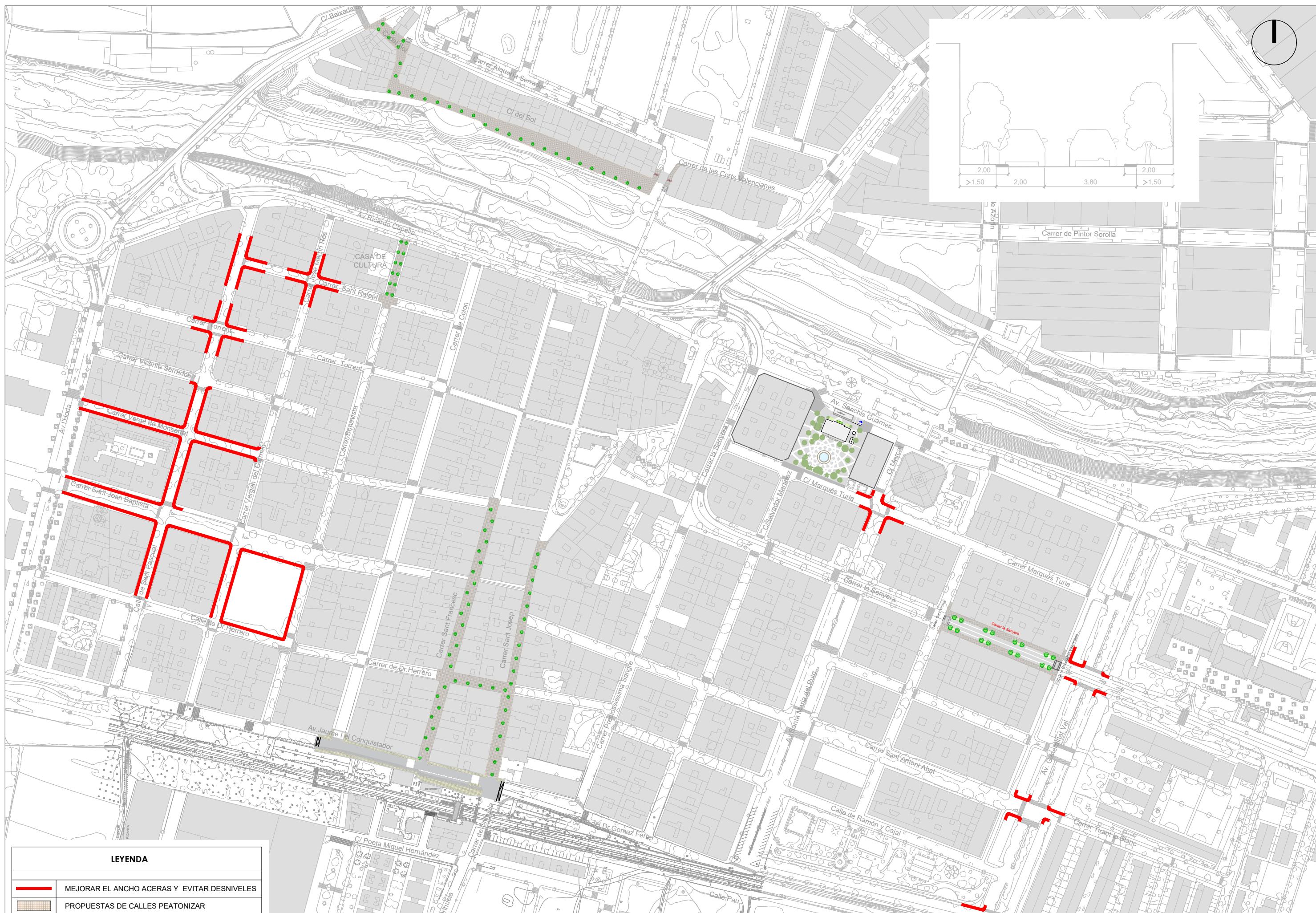
LEYENDA

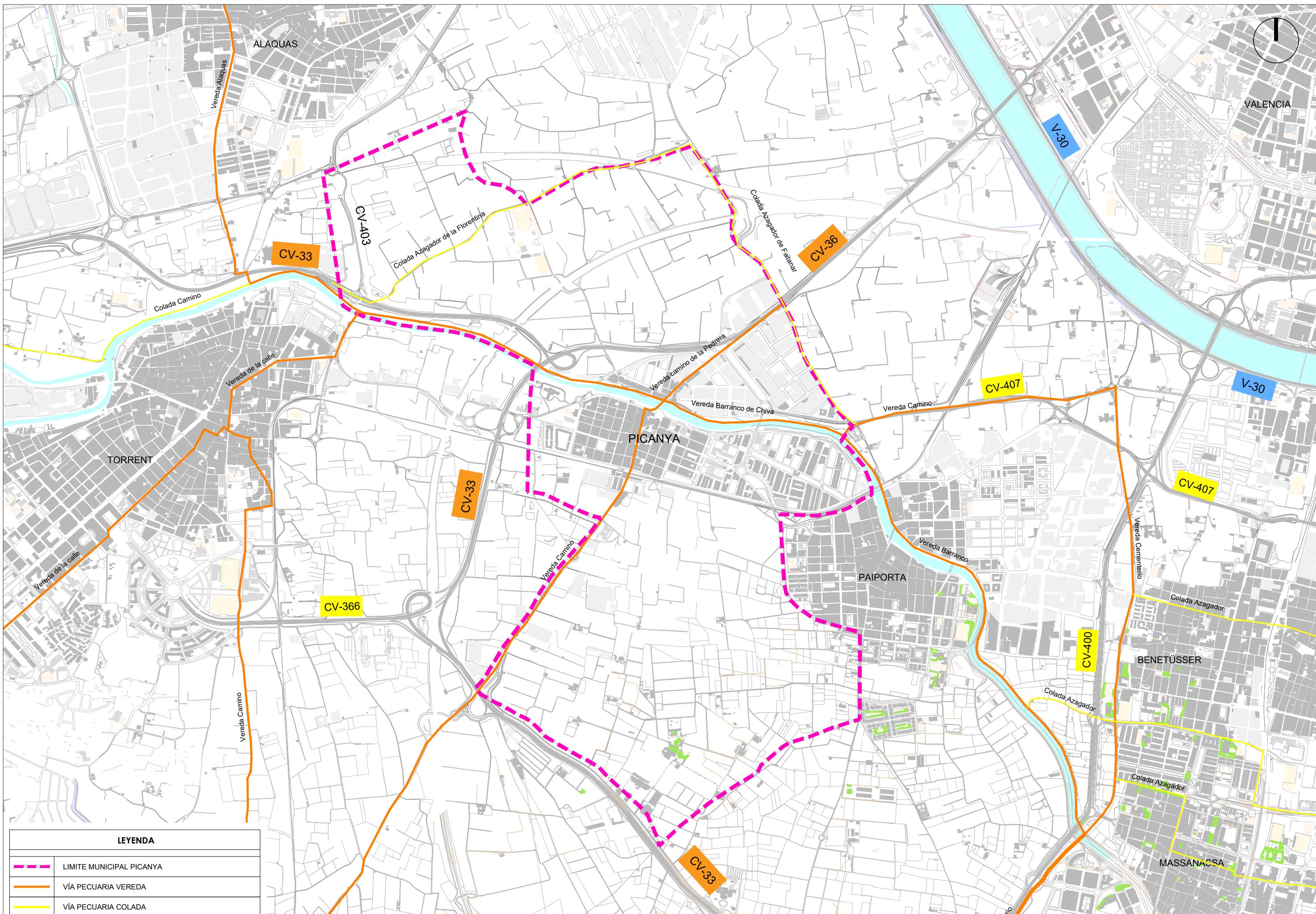
Nº		
APARCAMIENTO CORDÓN	1.910 uds.	
APARCAMIENTO BATERIA	436 uds.	
CARGA Y DESCARGA	11 uds.	
PLAZA ADAPTADAS	27 uds.	
TERRAZAS CAFETERÍAS/BARES	7 uds.	
VADOS	412 uds.	
CALLE PEATONALES		











LEYENDA	
	LIMITE MUNICIPAL PICANYA
	VÍA PECUARIA VEREDA
	VÍA PECUARIA COLADA