

**SOLICITUD PARA LA REDACCIÓN DEL PLAN DE
MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PICANYA**

ÍNDICE

1.- MEMORIA TÉCNICA DE LA ACTUACIÓN:	3
1.1.- DESCRIPCIÓN DE LA ADECUACIÓN DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS CON ESTRATEGIAS O PROGRAMACIONES DE ÁMBITO REGIONAL.....	3
1.2.- DESCRIPCIÓN DEL TERRITORIO	4
1.1.- MARCO DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE	5
1.2.- DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ACTUACIÓN	7
1.3.- COSTE PREVISTO Y FINANCIACIÓN	10
1.4.- CALENDARIO PREVISTO DEL DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN	10
1.5.- PERSONAL DE CONTRATACIÓN	10
2.- MEMORIA DE PROYECTO	10
2.1.- DESCRIPCIÓN DEL TERRITORIO.....	10
2.2.- PROBLEMÁTICA.....	11
2.2.1.- <i>Movilidad</i>	11
2.2.2.- <i>Planeamiento Urbanístico</i>	12
2.2.3.- <i>Tráfico y transporte público</i>	13
2.2.4.- <i>Situación en relación al cumplimiento de la Ley 6/2011</i>	15
2.2.5.- <i>Descripción de objetivos y efectos a corto medio y largo plazo</i>	15
3.- PRESUPUESTO DETALLADO DEL COSTE DEL PMUS	17
4.- CALENDARIO DE REDACCIÓN	18

1.- MEMORIA TÉCNICA DE LA ACTUACIÓN:

1.1.- DESCRIPCIÓN DE LA ADECUACIÓN DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS CON ESTRATEGIAS O PROGRAMACIONES DE ÁMBITO REGIONAL

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 territorio, del sistema de transporte y de la ciudad en su conjunto.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Picanya (PMUS en adelante) se redactará conforme a lo establecido en la *Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana*. A su vez, se tendrán en cuenta diversas estrategias y planes cuyo ámbito de aplicación comprende el municipio de Picanya.

- LEY 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana
- Anillo Verde Metropolitano, Comarca de L’Horta Sud
- La Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado del área urbana de Paiporta, Picanya y Benetússer (2016-2020)
- Estrategia Valenciana ante el Cambio Climático (2013-2020) Generalitat Valenciana
- Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana
- Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia (2016)

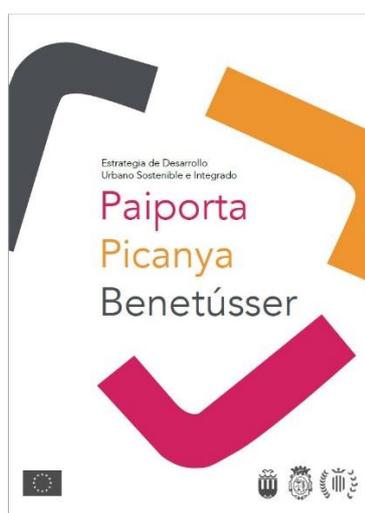


Figura 1. Portada Estrategia DUSI y Plano del Anillo Verde Metropolitano de Valencia

1.2.- DESCRIPCIÓN DEL TERRITORIO

L’Horta Sud es una comarca de la provincia de la Valencia situada inmediatamente al sur de su término urbano. Junto con l’Horta Nord, l’Horta Oest y la propia Valencia forma parte del Área Metropolitana de Valencia. La mayor parte de los servicios públicos están ubicados en Catarroja, que se considera capital de la comarca. Picanya, pese a encontrarse en la vecina comarca de L’Horta Oest, se



considera tradicionalmente perteneciente a L’Horta Sud.

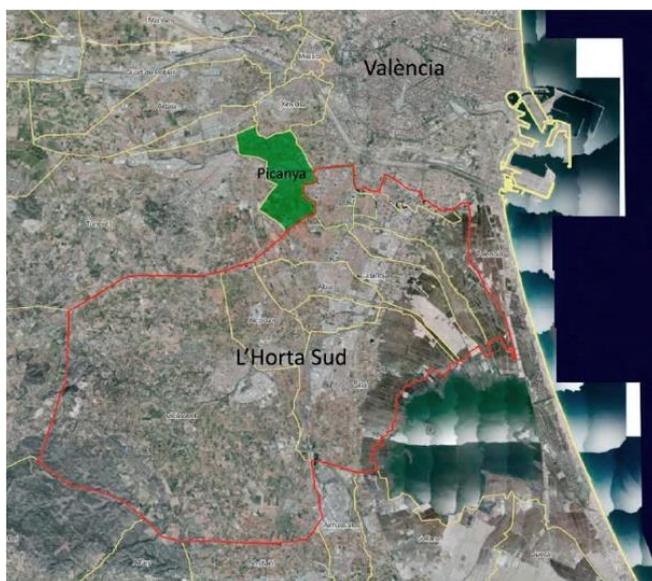


Figura 2. Localización del municipio de Picanya en el área metropolitana de Valencia.

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).

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.

PICANYA	
Superficie Municipal	712 Ha
Superficie urbana	93,71 Ha
Porcentaje de superficie urbana	13,16 %
Densidad de población en el municipio (1996)	12,0534 (hab./Ha)
Densidad de población en el municipio (2015)	15,0534 (hab./Ha)
Variación de la densidad de población en el municipio	31,32 %
Densidad de población en el área urbana (2012)	120,7875 (hab./Ha)

1.1.- MARCO DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Las actuaciones previstas, en este caso la redacción del PMUS de Picanya, se realizará de acuerdo a **OBJETIVO TEMÁTICO 4: FAVORECER LA TRANSICIÓN HACIA UNA ECONOMÍA BAJA EN CARBONO EN TODOS LOS SECTORES** (contemplado en Elementos para la elaboración del Acuerdo de Asociación de España 2014-2020 DIRECCIÓN GENERAL DE FONDOS COMUNITARIOS SG de Programación Territorial y Evaluación de Programas Comunitarios). Dentro de este objetivo temático, la actuación se centrará en las siguientes prioridades y objetivos específicos.

OT 4. FAVORECER LA TRANSICIÓN HACIA UNA ECONOMÍA BAJA EN CARBONO

PI.4.5. Fomento de estrategias de reducción del carbono para todo tipo de territorio, especialmente las zonas urbanas, incluido el fomento de la movilidad urbana multimodal sostenible y las medidas de adaptación con efecto de mitigación

OE.4.5.1. Fomento de la movilidad urbana sostenible: transporte urbano limpio, transporte colectivo, conexión urbana-rural, mejoras de la red viaria, transporte ciclista, peatonal, movilidad eléctrica y desarrollo de sistemas de suministro de energías limpias.

OPERACIÓN/ACCIÓN: Redacción del Plan de Movilidad Urbana sostenible

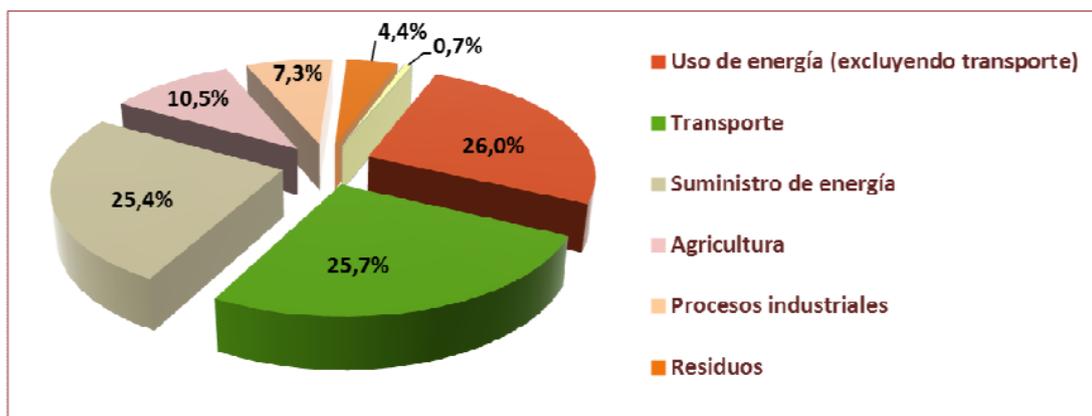
La acción principal de la actuación (Redacción del PMUS) es la elaboración de un instrumento de estrategia de movilidad donde se fomentará la movilidad urbana sostenible orientada a lograr una gestión más eficiente y con menor huella de carbono de la red viaria urbana, eliminando en lo posible puntos de congestión de tráfico y migrando, cuando sea posible, hacia el transporte ciclista o peatonal y hacia la movilidad eléctrica.

En particular, en este OE 4.5.1, se promoverán actuaciones en las siguientes áreas:

- Optimización del transporte privado urbano, mejorando su ocupación y el uso de los vehículos.
- Conexión urbana-rural, mediante mejoras en la red viaria y de migración hacia el transporte ciclista, peatonal y la movilidad eléctrica.
- Transporte colectivo en todo el territorio y la renovación de flotas de vehículos convencionales por vehículos de alta eficiencia energética, eléctricos, híbridos, de gas natural, hidrógeno, biocombustibles u otros vectores energéticos renovables, como las mezclas altas de biocarburantes. Especialmente en zonas con problemas medioambientales y/o congestión y movilidad. Incluyendo ferrocarril y tranvía urbanos y metropolitanos.
- Optimización del transporte y distribución de mercancías (flotas, cargas, tipos de vehículos, rutas, medidas para evaluar y reducir su huella de carbono, etc.).
- Impulso de medidas de eficiencia energética en las áreas logísticas, así como del diseño y construcción de instalaciones logísticas.
- Optimización de los vehículos y sistemas para la logística y el tratamiento de los residuos.
- Desarrollo de infraestructuras de suministro energético de combustibles alternativos, mediante sistemas que permitan incorporar energías renovables a los vehículos (biocarburantes, almacenamiento de energía en los vehículos, Smart grids, V2X, etc.)
- Aumentar la presencia de mezclas elevadas de biocarburantes (E85,B20,B30) en un % determinado de estaciones de servicio, especialmente en zonas urbanas - Promover la implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, a través de puntos de recarga lenta en edificios de nueva construcción o eficientes y puntos de recarga rápidos o semi-rápidos en lugares de acceso público.
- Fomento del uso del ferrocarril para transporte de mercancías y de personas.
- Incorporación de tecnologías TIC en la gestión del tráfico de flotas y vehículos, incluyendo la gestión de demanda, aparcamientos inteligentes, y los sistemas de información para los usuarios y usuarias.

- Campañas de fomento de los modos de desplazamiento menos contaminante: bicicleta, transporte público colectivo, coche compartido... en detrimento del vehículo privado de baja ocupación.
- Programas de conducción eficiente y promover sistemas de movilidad saludable, activa y sostenible que respeten el medioambiente y favorezcan la salud de la población por varios mecanismos.
- Promover la implementación de actuaciones integrales de ahorro y eficiencia energética contempladas en los Planes de Acción de Eficiencia Energética (PAEE) respaldados por la firma del Pacto de los Alcaldes, en las ciudades en los cuales ya existan dichos planes. En las que no existan, promover el desarrollo de PAEE.

Gráfico 5. Origen de las emisiones de GEI (por actividades) en 2009



Fuente: Agencia Europea de Medio Ambiente. Spain Country Profile



DIRECCIÓN GENERAL DE FONDOS COMUNITARIOS
SG de Programación Territorial y Evaluación de Programas Comunitarios

8 de 36

1.2.- DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ACTUACIÓN

La presente actuación es la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Picanya.

“Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, 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.” Fuente: IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía)

Además, la actuación contemplará el índice propuesto en la presente resolución (RESOLUCIÓN de 20 de noviembre de 2017, de la Presidencia de la Generalitat, por la que se convocan ayudas para proyectos locales de actuación de los municipios de la Comunitat Valenciana de fomento de la movilidad urbana sostenible susceptibles de cofinanciación por el PO FEDER de la Comunitat Valenciana 2014-2020. [2017/10704]:

“A.1. Recopilación de información existente

De diversas fuentes que permita la caracterización del municipio desde el punto de vista socioeconómico, urbanístico y de movilidad.

A.2. Trabajo de campo

Se realizarán las comprobaciones in situ, aforos y mediciones que, en función del municipio, permitan caracterizarlo en materia de movilidad.

A.3. Análisis y diagnóstico

Entre los análisis a realizar deberán contemplarse como mínimo:

Breve introducción socioeconómica, análisis territorial, análisis de la movilidad (incluyendo el transporte público, privado, la movilidad no motorizada y el estacionamiento) y gestión de la movilidad.

A partir del análisis se realizará un diagnóstico que debe identificar de forma clara las principales debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades del municipio en materia de movilidad urbana.

A.4. Propuesta de plan de movilidad

Deben desarrollarse estrategias (de fomento de la movilidad no motorizada, mejora del transporte público, de gestión de tráfico y de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, entre otros) que recojan propuestas concretas definiendo para cada una de ellas una ficha de actuación que incluya, como mínimo:

- Objetivo y descripción de la propuesta*
- Mapa, croquis o plano*
- Responsable de la implantación*
- Presupuesto*
- Indicadores de seguimiento*
- Prioridad temporal*

A.5. Proceso de participación ciudadana

A.6. Modelo de gestión y seguimiento del plan.”

Además, también será de obligado cumplimiento 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:

“Artículo 10 Planes municipales de movilidad

1. Los planes municipales de movilidad incluirán un análisis de los parámetros esenciales que definan la movilidad en el momento en el que se formulen, los objetivos en relación con su evolución a medio y largo plazo y aquellas determinaciones necesarias para alcanzar dichos objetivos.

2. La definición de parámetros y objetivos señalados en el punto anterior se acompañará de los indicadores que se estimen pertinentes en relación con el volumen total de desplazamientos y su reparto modal, y los niveles asociados de consumos energéticos, ocupación del espacio público, ruido y emisiones atmosféricas, particularizando las de efecto invernadero. La evolución de estos últimos parámetros tenderá a su reducción progresiva de acuerdo con los ritmos y límites que reglamentariamente se establezcan en relación con el desarrollo de las políticas energéticas y ambientales.

3. Las determinaciones de los planes de movilidad se extenderán al diseño y dimensionamiento de las redes viarias y de transporte público, a las infraestructuras específicas para peatones y ciclistas, a las condiciones de seguridad y eficacia para la circulación peatonal y ciclista, al sistema de estacionamiento y a los aspectos de la ordenación urbana relevantes a la hora de determinar aspectos cuantitativos y cualitativos de la demanda de transporte, tales como las densidades urbanísticas, la integración de usos, la localización de servicios y otros usos atractores de transporte, y otros semejantes.

4. Los municipios de más de 20.000 habitantes o aquellos que tengan una capacidad residencial equivalente formularán un plan municipal de movilidad en el plazo de cuatro años a partir de la entrada en vigor de esta ley.

5. Procederá igualmente en dichos municipios la redacción de un plan municipal de movilidad o la revisión del existente con motivo de la formulación o revisión del Plan General, o cuando se introduzcan en él modificaciones relevantes en relación con la demanda de desplazamientos en los términos que reglamentariamente se establezcan.

Dicha obligación se extenderá igualmente a los municipios de población inferior a los 20.000 habitantes en aquellos casos en que el instrumento urbanístico correspondiente prevea alcanzar dicha capacidad residencial o crecimientos superiores al 50% de las unidades residenciales, o del suelo para actividades productivas.

6. En el supuesto previsto en el punto anterior, los planes de movilidad se formularán conjuntamente con el instrumento urbanístico al que acompañen, correspondiendo su aprobación definitiva al órgano competente en relación con dicho instrumento, previo informe favorable de la Conselleria competente en materia de transportes.

7. Los planes municipales de movilidad serán sometidos a información pública en los términos que reglamentariamente se establezcan, de conformidad, en cualquier caso, con lo establecido en la Ley 11/2008, de 3 de julio, de la Generalitat, de Participación Ciudadana de la Comunitat Valenciana, y en su normativa de desarrollo. Tras su aprobación serán públicos y la administración que los promueva asegurará su publicidad mediante procedimientos telemáticos. Igualmente establecerá un sistema de seguimiento de sus indicadores, procediendo a la revisión del plan en caso de que se adviertan desviaciones significativas sobre tales previsiones, cuando proceda reformular los objetivos iniciales o con motivo de cualquier otra circunstancia que altere significativamente el patrón de movilidad...”

Por la naturaleza de la actuación, no requiere de contemplar los criterios de valoraciones contemplados en la base duodécima.

1.3.- COSTE PREVISTO Y FINANCIACIÓN

El coste previsto se desglosa en apartados posteriores. Los gastos serán cofinanciados con el programa FEDER de referencia, la financiación será del 50% con los fondos europeos (FEDER) y el otro 50% a cargo de presupuestos municipales.

1.4.- CALENDARIO PREVISTO DEL DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN

La redacción del PMUS está prevista en 6 meses de duración, desde el inicio de contratación de los servicios técnicos, hasta la presentación para la exposición pública y aprobación definitiva.

1.5.- PERSONAL DE CONTRATACIÓN

No se realizará contratación específica de personal para la elaboración de Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

El PMUS será realizado por un equipo redactor externo (contrato de servicios), por lo que no se realizará contratación propia.

2.- MEMORIA DE PROYECTO

2.1.- DESCRIPCIÓN DEL TERRITORIO

Picanya es un municipio español de la Comunidad Valenciana perteneciente a la provincia de Valencia, en la comarca de l’Horta Oest, aunque muy conectado a l’Horta Sud, como se ha comentado anteriormente. Se sitúa a 5 km de Valencia y 2 km de Torrent, con una agricultura productiva y un desarrollo industrial progresivo, localizada en el área metropolitana de Valencia. Actualmente cuenta con una población de 11.281 hab (fuente: Instituto Nacional de Estadística).

El término municipal 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 de Chiva, ocupadas en gran parte por varias explotaciones agrícolas, con predominio de cítricos y cultivos de temporada, así como viveros de plantas y flores. Además, cuenta con más de 300.000 m² de zona verde, que suponen más de 20.000 unidades botánicas arbóreas.

El término municipal de Picanya limita con las localidades de Alaquàs, Catarroja, Chirivella, Paiporta, Torrent y Valencia, todas ellas de la provincia de Valencia.

El núcleo de Picanya se ubica en la margen derecha del barranco de Xiva, quedando en la izquierda una pequeña zona residencial y los polígonos industriales. El núcleo urbano de Picanya tiene su origen en los de Picanya y Vistabella, a sur y norte del barranco respectivamente. El desarrollo durante el siglo XIX se produce principalmente en torno a Picanya mediante una trama ortogonal con un esquema que se respetará hasta los años 40 del siglo XX. Tras la aprobación del Plan General de Valencia en 1946, que incluía la mayor parte de los municipios de l’Horta, se produce la expansión E-O entre los límites del

barranco y del ferrocarril con actuaciones enmarcadas dentro del desarrollismo característico de la época. Con el nuevo 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.

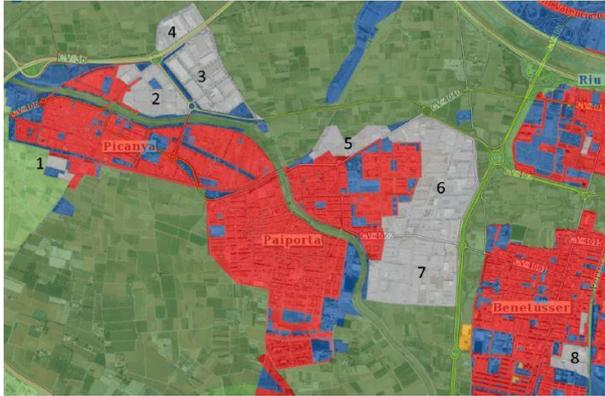


Figura 3. Calificación del suelo de Picanya, Paiporta y Benetusser junto con los polígonos industriales. (Fuente EDUSI)



Figura 4. Límites del Municipio de Picanya (fuente: Google Maps)

2.2.- PROBLEMÁTICA

2.2.1.- Movilidad

En primer lugar, el paisaje, territorio y sociedad de este entorno se han forjado durante más de un milenio, buscando fórmulas de convivencia eficientes y adaptadas a sus necesidades, evolucionando y perfeccionándose, dando lugar a un modelo singular y sostenible de explotación del territorio del que hoy día se conservan abundantes elementos (la red de acequias, el parcelario basado en el Reparto de Heredades de Jaume I y numerosos elementos arquitectónicos catalogados entre otros)

El impacto del crecimiento urbanístico y de las infraestructuras, acelerado por la inclusión en el área metropolitana de Valencia, supone un duro golpe a este modelo y conduce a su desarticulación en una dinámica de abandono y, finalmente, pérdida de los recursos patrimoniales y etnológicos, y con ellos de la memoria identitaria del área urbana y de su particular modo de vida.

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, expulsa a la ciudadanía de sus lugares de convivencia favoreciendo los flujos comerciales y de servicios con puntos alejados del territorio, mermando así las posibilidades del comercio de proximidad.

En el marco de esta dinámica, el deterioro de los espacios de convivencia y relación se agrava progresivamente en su vertiente medioambiental por la emisión de gases de combustión y ruido, provocados por el uso del vehículo motorizado privado.

Las barreras no solo afectan a la relación entre las personas de los tres núcleos urbanos, sino que también refuerzan la dicotomía campo – ciudad. La huerta, sobre la que se ha basado el modelo de sociedad, deja de ser fácilmente accesible a través de la densa red de caminos vecinales y se transforma en un ente extraño, sin interés, ignorándose su potencial uso económico y de esparcimiento complementarios al espacio urbano.

Invertir esta dinámica negativa requiere de un serio esfuerzo dirigido a la permeabilización de las barreras que separan y la recuperación de los caminos vecinales como vectores de conexión territorial para modalidades sostenibles de transporte.

Igualmente, se hace necesario el rescate, rehabilitación y dotación de contenidos de los elementos singulares del patrimonio, así como la recuperación de los espacios públicos destacados en cada núcleo urbano para formar un conjunto funcional y coherente, atractivo para la ciudadanía.

En segundo lugar, existe una problemática demográfica debido a la tendencia al envejecimiento de la Comunidad Valenciana. Para adaptar el municipio a las consecuencias de este proceso, desde el ayuntamiento de Picanya se han emprendido diversas líneas de actuación que demuestran la inclusión de esta preocupación en la agenda política: desde adaptación del espacio público a la promoción de recursos, programas (teleasistencia, ayuda a domicilio) e infraestructuras (viviendas adaptadas en Picanya...) destinados a población mayor. Pero han sido actuaciones insuficientes, condicionadas por las fuentes de financiación disponibles en cada momento y adoptadas siempre desde una perspectiva local. Por ello, es necesario un análisis general y completo de la movilidad que guíe las actuaciones del municipio en los próximos años.

En tercer lugar, la necesidad de un cambio en el modelo de desarrollo del Área Urbana hacia un modelo más sostenible e integrado implica, necesariamente, repensar el área desde una perspectiva más social, inclusiva y participativa, con una ciudadanía capacitada, activa e integrada en los procesos de toma de decisiones.

2.2.2.- Planeamiento Urbanístico

Planificación territorial:

La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV) define el modelo territorial de futuro para la Comunidad Valenciana estableciendo directrices vinculantes para la administración pública, así como criterios orientativos de ordenación territorial.

Los principios y objetivos de la Estrategia se desarrollan en ámbitos territoriales concretos o sectores específicos a través de Planes de Acción Territorial, entre los que pueden mencionarse los siguientes:

Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia, que asigna rango de protección especial grado 2 a la huerta de Benáger, al norte de los núcleos de Picanya y Paiporta, y grado 3 a las huertas de Paiporta y Picanya.

El objetivo de protección para grados 2 y 3 es preservar el carácter agrícola paisajístico, protegiendo los elementos asociados a la actividad productiva y fomentando las acciones encaminadas a la recuperación del patrimonio cultural, con clasificación de suelo no urbanizable protegido y calificación como zona rural protegida a efectos urbanísticos.

El PATODHV contempla la creación de una red de itinerarios verdes que mejora la accesibilidad, conocimiento y disfrute público, articulando los núcleos urbanos, las áreas recreativas y los espacios de interés. Incluye una red principal no motorizada de conectividad metropolitana y una red etnográfica sobre trazados históricos existentes que conduce a los espacios de mayor interés cultural y paisajístico.

El Plan de Acción Territorial del Paisaje y la Infraestructura Verde, define a la Huerta de Valencia como Paisaje de Relevancia Regional, siendo clave mantener la continuidad de la matriz agrícola preservando espacios intersticiales de huerta en los tejidos urbanos, preservar la red de riego, desarrollar la conectividad funcional mediante la creación de una red ciclista – peatonal y mejorar los bordes urbanos y la transición huerta – ciudad.

Da especial relevancia al corredor fluvial del Barranc de Chiva, esencial para resolver la gran carencia en la conexión ecológica y funcional del litoral con el interior. Este cauce es un conector verde cuya funcionalidad se ve amenazada por presiones urbanísticas e infraestructuras lineales cuyo diseño no es suficientemente permeable.

El Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia considera prioritario establecer una cuidadosa regulación de usos y actividades en el entorno de los corredores fluviales, el mantenimiento o regeneración de su vegetación de ribera y su articulación con los espacios agrícolas adyacentes o, en su caso, con los sistemas de espacios verdes y abiertos de los tejidos urbanos más próximos.

La Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado de Paiporta, Picanya y Benetúser, que realiza un análisis de los tres municipios y un diagnóstico social y demográfico.

Planificación municipal:

El Plan General de Ordenación Urbana vigente en Picanya se aprobó en 1998 y se encuentra actualmente en revisión.

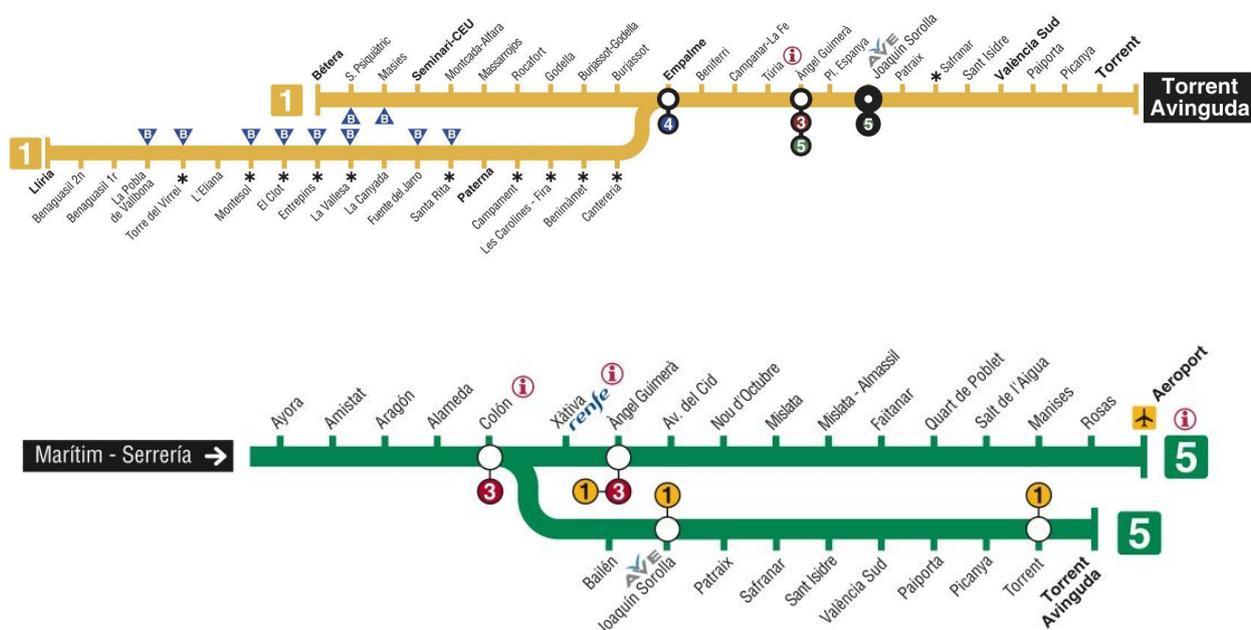
Es a raíz de la creación de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible donde se detecta la necesidad de un análisis más concreto de la movilidad urbana para solucionar problemas identificados como la pérdida de espacio público para la ciudadanía en favor de vehículo privado y falta de conexión y accesibilidad entre zonas verdes.

2.2.3.- Tráfico y transporte público

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-406 y la CV-400 inciden en la dificultad de las comunicaciones no motorizadas entre los núcleos urbanos.

Aunque el municipio cuenta con 17 km de carril bici no existe una red articulada entre municipios, ni los servicios de aparcabicis o señalización correspondiente, pese a la potencialidad que a este respecto supone la presencia del barranco de Xiva. El área urbana está conectada por carril bici con el centro de Valencia y en un futuro con su área metropolitana mediante la construcción del Anillo Verde proyectado por la Generalitat Valenciana.

En cuanto a transporte público, Picanya no cuenta con ningún tipo de servicio de autobús dentro del municipio ni que la conecte con los municipios del entorno, aunque se identifica la necesidad de atención a los centros compartidos laborales (polígonos industriales) o docentes que permita reducir el abuso del vehículo privado motorizado.



Picanya sí cuenta con una parada de Metro Valencia que permite la movilidad solo con algunos municipios que cuenten con esta línea de metro y con Valencia. Tampoco hay parada de taxis en Picanya, lo que en su conjunto dificulta el desplazamiento a toda la población que no disponga de vehículo privado.

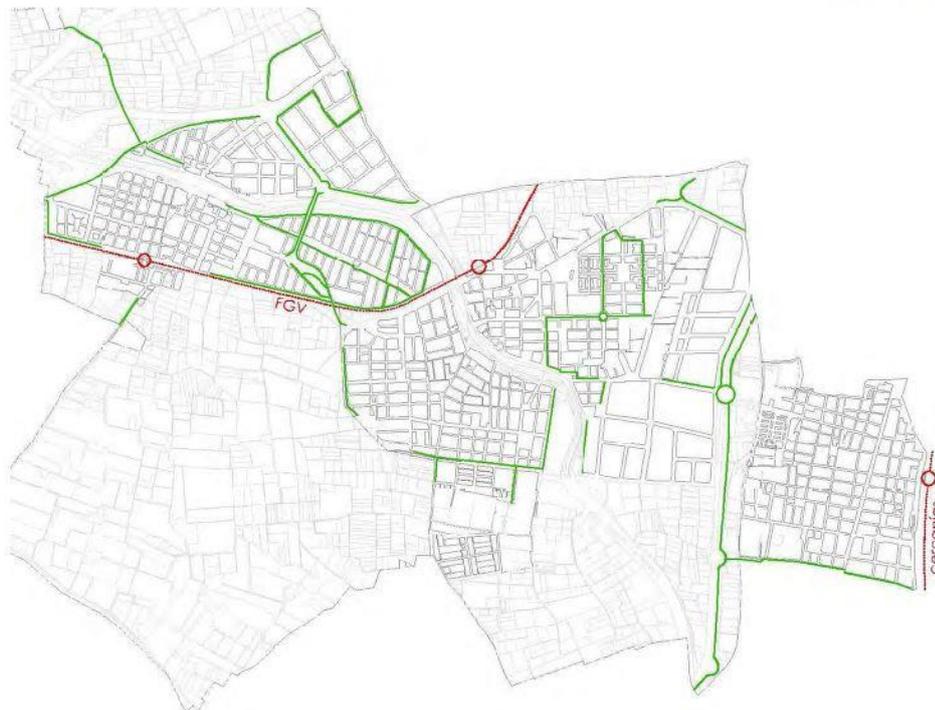


Figura 5. Carril bici (verde), metro FGV y cercanías RENFE (rojo) en Picanya y entorno. Fuente: EDUSI

2.2.4.- Situación en relación al cumplimiento de la Ley 6/2011

Tal y como regula la Ley 6/2011 de la Generalitat Valenciana, “Los municipios de más de 20.000 habitantes o aquellos que tengan una capacidad residencial equivalente formularán un plan municipal de movilidad en el plazo de cuatro años a partir de la entrada en vigor de esta ley.”

El municipio de Picanya tiene una población de 11.281 (Fuente: Instituto Nacional de Estadística 2016) y el Plan General de Ordenación de Picanya en vigor no prevé alcanzar los 20.000 habitantes, por lo que no hay obligatoriedad de la realización de un PMUS.

No obstante, el municipio de Picanya considera de gran importancia el desarrollo sostenible de la ciudad y de interés general la realización de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. La movilidad sostenible es una necesidad actual de las ciudades y municipios y se quiere apostar por ella.

2.2.5.- Descripción de objetivos y efectos a corto medio y largo plazo

Actualmente Picanya no dispone de PMUS, dado que no tiene obligación de éste en relación con el cumplimiento municipal de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de movilidad y de otras estrategias de ámbito regional asociadas. Pero dado que recientemente se ha redactado una estrategia EDUSI y la importancia de la movilidad en el ámbito municipal, se ha decidido la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Los objetivos de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible son:

OBJETIVOS GENERALES:

1. Mejorar la calidad de vida de las personas mediante:
 - a. La reducción de los tiempos de viaje en el sistema de transporte público y promover la intermodalidad.
 - b. La recuperación de espacio público para las y 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 por medio de:
 - 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 través de:
 - a. Asegurar una ciudad accesible para toda la ciudadanía.
 - b. Establecer una jerarquía viaria que facilite una mejor ordenación de los flujos de tráfico.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

1. Fomentar los desplazamientos no motorizados gracias a:
 - a. Potenciar el uso de la bicicleta.
 - b. Aumentar el atractivo del espacio peatonal.
2. Expandir el uso del transporte público en los desplazamientos urbanos mediante:
 - a. La promoción del transporte público.
3. Favorecer un uso más racional del espacio público urbano mediante:
 - a. Ampliar la autonomía de los niños y niñas, personas con discapacidad y personas mayores en el uso del espacio público.
 - b. Recuperar espacio público estancial.
 - c. Garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.
4. Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo urbano a través de:
 - a. Fomentar el intercambio modal como solución de transporte.
 - b. Organizar el espacio destinado a estacionamiento en superficie, promover Smart-Cities.
5. Incorporación de planeamiento con Perspectiva de Género.

El desarrollo de un PMUS es una forma de planificación que considera el corto, medio largo plazo, por lo que se deben aportar medidas para estos tres horizontes temporales:

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Picanya se diseñará para una vigencia de diez años. Plantea acciones a corto, medio y largo plazo.

- 1) Fase I: a dos años (2020), incluyendo las actuaciones inmediatas.
- 2) Fase II: a cuatro años (2022), medio plazo.
- 3) Fase III: a diez años (2028), a largo plazo.

3.- PRESUPUESTO DETALLADO DEL COSTE DEL PMUS

A continuación, se detalla el coste de redacción del PMUS, en base a la descripción realizada en los apartados anteriores:

PMUS	
2.1. Recopilación de información existente	1.500
2.2. Trabajo de campo	3.500
2.3. Análisis y diagnóstico	5.500
2.4. Propuesta de plan de movilidad	3.500
2.5. Proceso de participación ciudadana	4.000
2.6. Modelo de gestión y seguimiento del plan	2.500
2.7. Documento de síntesis	500
TOTAL	21.000
IVA 21%	4.410
TOTAL IVA INCLUIDO	25.410 €

4.- CALENDARIO DE REDACCIÓN

PMUS	CALENDARIO						
DURACIÓN (meses)	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7
2.1. Recopilación de información existente							
2.2. Trabajo de campo							
2.3. Análisis y diagnóstico							
2.4. Propuesta de plan de movilidad							
2.5. Proceso de participación ciudadana							
2.6. Modelo de gestión y seguimiento del plan							
2.7. Documento de síntesis							
APROBACIÓN							
EXPOSICIÓN PÚBLICA							
PUESTA EN VIGOR							

Se ha previsto una duración de 6 meses para la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, de manera que desde el inicio de redacción se empezará con la fase de obtención de información y la primera fase de la participación ciudadana. Al final de estos seis meses, se iniciará la aprobación y exposición pública del documento, de la cual se derivarán, si procede, las modificaciones pertinentes a las alegaciones que se produzcan y que se tengan en cuenta.