

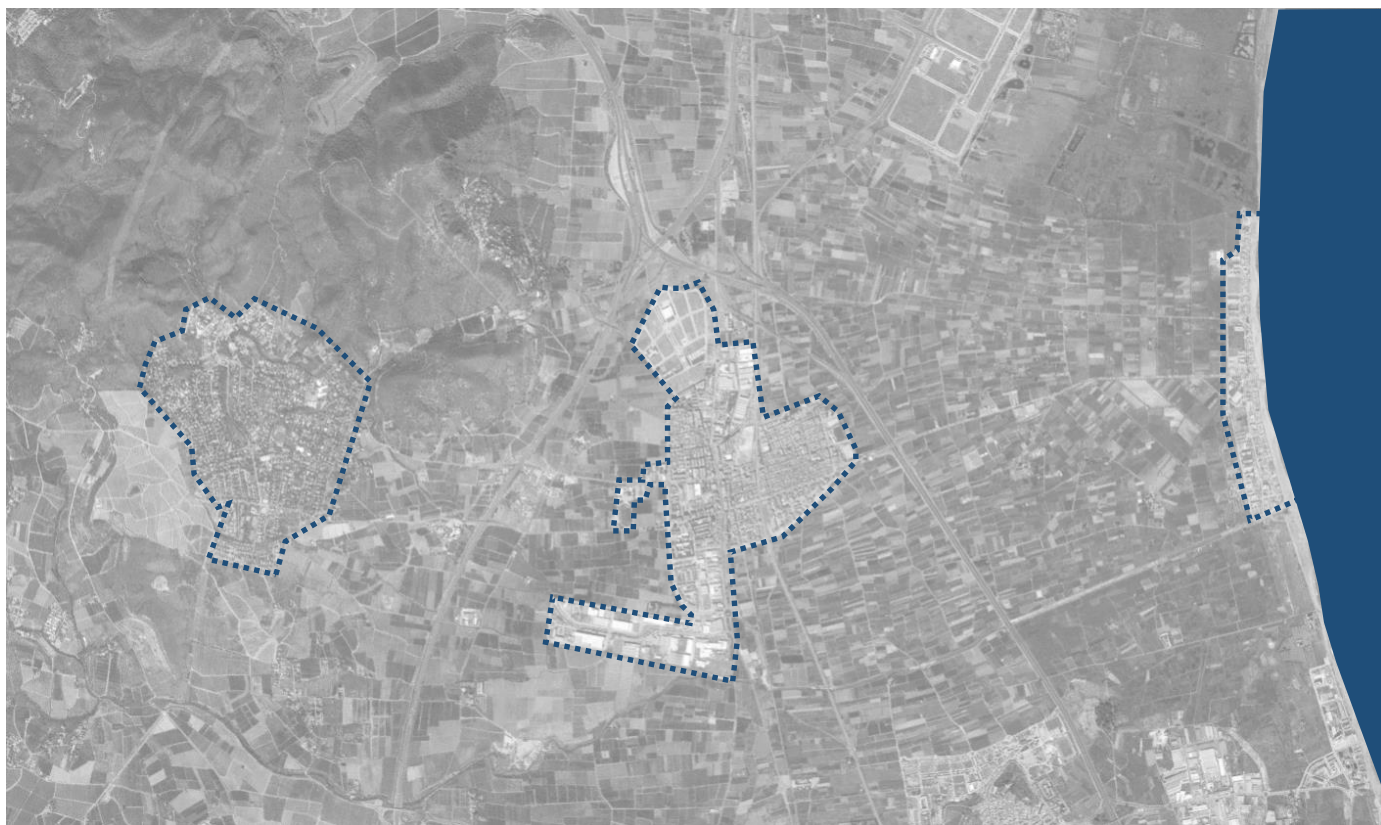


GENERALITAT VALENCIANA | TOTS A UNA veu



Ajuntament Puçol

IDOM



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Puçol

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Puçol

2019



Objetivos



Índice

1. OBJETIVOS	3
1.1. OBJETIVOS GENERALES	3
1.2. LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LOS OBJETIVOS DE MOVILIDAD	5
1.3. OBJETIVOS NUMÉRICOS	8
1.3.1. Proyecciones de población	8
1.3.2. Escenario tendencial.....	9
1.3.3. Objetivos de reparto modal	10



1. OBJETIVOS

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Puçol es un documento de planificación estratégica que tiene por objetivo definir las bases para hacer de Puçol un municipio cada vez más sostenible, amable con los modos no motorizados y competitivo económicamente.

Para conseguirlo el PMUS tiene que definir los objetivos que quiere alcanzar y desarrollar las líneas estratégicas de trabajo que, a través de las propuestas de actuación, permitirán alcanzar dichos objetivos.

En el presente documento se definen, a partir de las conclusiones del diagnóstico, los objetivos generales y numéricos del PMUS de Puçol.

1.1. OBJETIVOS GENERALES

Los objetivos generales del PMUS impactan en el escenario final del plan, poniendo énfasis en cómo queremos que sea la movilidad de Puçol en los próximos 10 años. Tienen que ser transversales para todas las líneas estratégicas de trabajo, de tal modo que el desarrollo de todas las propuestas ayude a alcanzar los objetivos generales planteados.

1. **Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.** El 64% de los desplazamientos internos se realizan a pie. Esta importancia del peatón en los patrones de movilidad no se corresponde ni con la calidad ni con la cantidad de infraestructura existente para los viandantes.
2. **Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte cotidiano.** Actualmente la bicicleta tiene un papel simbólico en el reparto modal (1,7%) aunque no despreciable si tenemos en cuenta la infraestructura existente. La conexión, mediante infraestructura ciclista, de los tres núcleos urbanos de Puçol, junto con medidas de calmado de tráfico y la conexión con la propuesta de red metropolitana ha de suponer un salto cualitativo y cuantitativo de la movilidad ciclista de Puçol.
3. **Consolidar el transporte público urbano.** Actualmente el transporte público urbano transporta anualmente a 50.000 personas, lo que supone un reparto modal del 4,4%, un dato más que destacable teniendo en cuenta las características demográficas y territoriales de Puçol. Consolidar y aumentar la demanda en transporte público urbano, mejorando la información y la visibilidad del sistema ha de ser el objetivo del Plan.
4. **Mejorar los servicios de transporte interurbano.** El 82% de los desplazamientos interurbanos se realizan en vehículo privado. Hay que reclamar a las administraciones supramunicipales competentes las actuaciones necesarias para revertir estos patrones de movilidad. Mejora de la accesibilidad en las estaciones, mejores servicios, más fiabilidad, integración tarifaria...
5. **Potenciar un cambio de mentalidad hacia un uso más racional del vehículo privado.** El PMUS, como documento estratégico, tiene el papel fundamental de ser transformador. Para ello, además de propuestas infraestructurales, necesita de propuestas que promuevan un cambio de mentalidad. Educación, comunicación y promoción de la movilidad para potenciar el cambio de mentalidad hacia patrones más sostenibles.



6. **Proponer una jerarquía viaria que permita una mejor ordenación y aprovechamiento de los usos urbanos.** La apertura de la ronda sur a través de la calle Mercè Rodoreda y el puente ha de permitir dibujar una nueva jerarquía viaria en el municipio, diferenciando las calles de pasar de las calles de estar.
7. **Organizar y reequilibrar el uso del espacio público hacia actividades más creativas.** Una vez definida la jerarquía viaria de Puçol hay que organizar el espacio público según los usos urbanos existentes y deseados en cada barrio y calle.
8. **Hacer de Puçol una ciudad accesible y segura.** Garantizar el acceso al medio urbano de todos los residentes en Puçol (de niños a ancianos, ciudad 8 – 80) ha de ser una prioridad del PMUS. Del mismo modo, accesibilidad y seguridad viaria van en cierto modo relacionadas. Una ciudad accesible tiene que ser una ciudad en donde mayores y niños puedan disfrutar del espacio público urbano con seguridad. Objetivo Visión cero accidentes.
9. **Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.** El tráfico motorizado es el principal causante, en ámbitos urbanos, de la contaminación acústica y de las emisiones de CO₂, NO₂ y PM. La reducción del uso del vehículo privado, así como la mejora en la eficiencia de los sistemas de transporte, descarbonizando las flotas de vehículos, tiene que tener un impacto positivo en el medio ambiente municipal.
10. **Garantizar la gobernanza del PMUS.** Una vez aprobado el PMUS hay que ejecutarlo. Para ello es fundamental prever cómo va a ser la gobernanza de este. Por un lado, la gobernanza técnica. Se debe definir quién dentro de la administración será el responsable del PMUS, quién le dará seguimiento, qué recursos existen o qué recursos hacen falta. Por otro lado, es fundamental la gobernanza ciudadana y por lo tanto el PMUS debe definir cómo se va a estructurar.



1.2. LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LOS OBJETIVOS DE MOVILIDAD

A continuación, se describe como impacta la perspectiva de género en los 5 primeros objetivos generales planteados en el apartado anterior.

Objetivo General 1. Asegurar y potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.

Los desplazamientos a pie son la modalidad más habitual entre las mujeres y los grupos sociales asociados preferentemente a los cuidados (infancia, adolescencia, tercera edad y personas con necesidades especiales). Si bien el fomento de la movilidad peatonal es una cuestión beneficiosa para el conjunto de la sociedad, una apuesta por ella beneficia de manera directa a esta parte de la sociedad.

Por tanto, en las estrategias de mejora de la movilidad peatonal deberán tenerse en cuenta los patrones de movilidad de esta importante proporción de la población (más del 75%), así como sus necesidades específicas.

Aspectos básicos para tener en cuenta son:

- La seguridad en el espacio público
- La calidad del espacio público (mantenimiento, accesibilidad, equipamiento, etc.)
- La correcta participación de estos grupos en la toma de decisiones
- La interacción con otras modalidades de transporte y grupos sociales.
- El diseño, trazado e intercomunicación de las rutas peatonales, que debe atender preferentemente a la realidad de los grupos sociales que más se mueven a pie.

Objetivo General 2. Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte cotidiano.

El éxito de la apuesta por la movilidad ciclista pasa ineludiblemente por atender a su dimensión de género (así como de edad, entre otras). En términos generales, las mujeres son más reticentes que los hombres al uso de este medio de transporte por una combinación de motivos diversos de tipo personal, social y físico-ambiental.

Son necesarias campañas específicas de sensibilización hacia el uso de la bicicleta que vayan dirigida a las mujeres y que aborden al menos estas dos cuestiones: la inseguridad asociada a este medio y la incompatibilidad del uso de la bicicleta con los patrones y dinámicas de la movilidad femenina. Es necesario también concienciar a los varones ciclistas de ejercer un uso de la bicicleta basado en la convivencia con otros usuarios y usuarias del espacio público, y con otros modos de ejercer y entender la movilidad ciclista.

Desde el punto de vista de la planificación de la movilidad es necesario saber que la calidad de la red ciclista es un condicionante mucho mayor para las mujeres que para los hombres. Es decir, la potencialidad de una buena red ciclista como incentivadora de esta modalidad de transporte es mucho mayor sobre las mujeres que sobre los hombres. Éstas necesitan más que ellos de carriles segregados, rutas claras y bien interconectadas, pavimentación de calidad, aparcamientos seguros, etc.



Objetivo General 3. Consolidar el transporte público urbano.

Además de una cuestión de sostenibilidad ambiental, el transporte público es preferentemente usado por mujeres y los colectivos asociados de manera preferente a los cuidados, como sucede para la movilidad peatonal. Por tanto, la mejora de la calidad del servicio y las infraestructuras asociadas al sistema de transporte público es determinante para la vida cotidiana de una buena parte de la población.

Por tanto, en las estrategias de mejora del sistema de transporte público deberán tenerse en cuenta los patrones de movilidad y las necesidades específicas de esta importante proporción de la población.

Aspectos básicos para tener en cuenta son:

- La seguridad en toda la red de transporte, especialmente en el entorno de las estaciones, paradas, etc.
- La calidad del sistema de transporte (mantenimiento, ergonomía, accesibilidad, equipamiento, etc.)
- La correcta participación de estos grupos en la toma de decisiones
- La interacción con otras modalidades de transporte y grupos sociales, especialmente con la movilidad peatonal.
- Los horarios, trayectos, interconexiones e intermodalidad, destinos, etc. De los colectivos sociales que más lo utilizan, teniendo en cuenta que buena parte de los motivos de desplazamiento no están asociados a la movilidad del empleo, afectando pues a rutas y horarios, entre otras cuestiones.
- Accesibilidad económica del transporte público, teniendo en cuenta la brecha económica de las mujeres, tercera edad, adolescentes y personas con necesidades especiales.
- Recopilar datos estadísticos desagregados por sexos, y con indicadores de género.

Objetivo General 4. Mejorar los servicios de transporte interurbano.

Al igual que lo comentado para el transporte urbano, el transporte interurbano es determinante en la vida de una buena parte de la sociedad. Los trayectos entre municipios generalmente necesitan de transporte motorizado, para cubrir distancias mayores. La disponibilidad regular de vehículo privado se limita a un porcentaje muy pequeño de la población. Es decir, en términos de movilidad interurbana, si el transporte interurbano no está bien planificado, hay una mayoría de personas que pierden su autonomía al no disponer de manera regular de un vehículo privado. Estas personas pasan a ser dependientes de otras o de bien de otro tipo de servicios (público o privados).

En la estrategia de transporte interurbano será necesario incorporar los criterios anteriormente comentados para la movilidad de transporte público urbano.



Objetivo General 5. Potenciar un cambio de mentalidad hacia un uso más racional del vehículo privado.

A diferencia de los modos de movilidad anteriormente comentados, el uso regular del vehículo privado se centra principalmente en varones de edad media, buena salud e independencia económica. Las campañas de sensibilización deben contemplar esta dimensión de género, en este caso masculina, para alcanzar el éxito.

Las necesidades y patrones de movilidad de quienes actualmente están eligiendo desplazarse en vehículo privado deberán ser tenidas en cuenta en la planificación del resto de modalidades de transporte para así facilitar su incorporación hacia una movilidad más sostenible en el plano social, económico y ambiental.

La reducción de la presencia de vehículos en el espacio público es un factor beneficioso para el fomento de la movilidad activa (peatonal y ciclista) especialmente para las mujeres y otros colectivos vulnerables como las personas mayores, la infancia y quienes tienen necesidades especiales. Esto afecta, pues, no sólo a la reducción de los vehículos en tránsito, sino también a los estacionados. La limitación de la presencia de vehículos en el espacio público es fundamental para la mejora de la movilidad en toda su amplitud, por lo que debe tratar de regularse.

Las medidas que se adopten que impliquen restricciones a la movilidad basada en el vehículo privado deben seguir una estrategia tanto técnica como de comunicación hacia la ciudadanía, para evitar el efecto contrario. Por tanto, deben ser: razonables, negociadas, participadas y muy bien comunicadas.

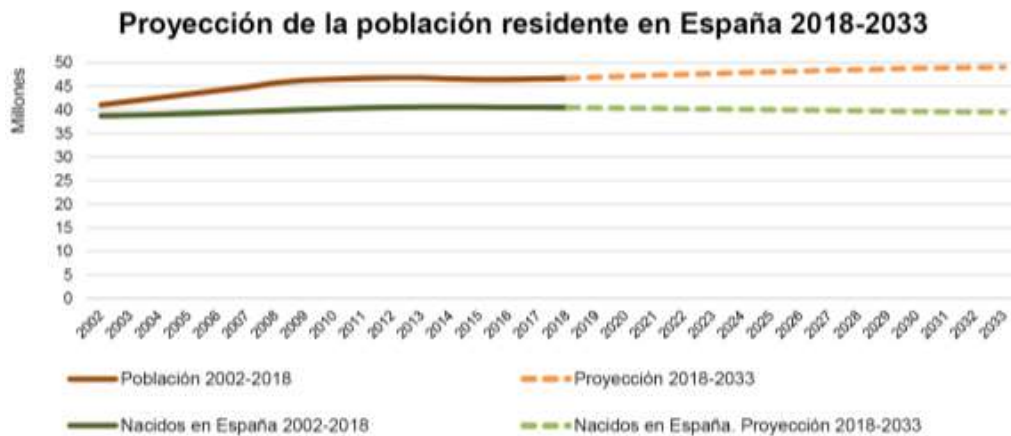


1.3. OBJETIVOS NUMÉRICOS

1.3.1. Proyecciones de población

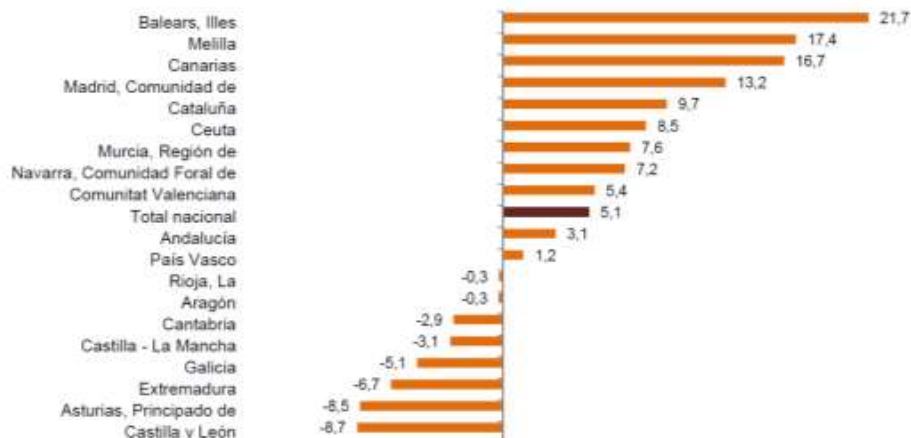
Para proponer objetivos numéricos para el escenario horizonte del Plan (2030) es necesario estimar la población que tendrá Puçol en ese año horizonte. Para ello podemos utilizar las proyecciones del INE para cada una de las Comunidades Autónomas o realizar una proyección a partir de la evolución de la población de Puçol.

El INE en sus proyecciones de población 2018-2068 muestra un escenario generalizado de crecimiento, con casi 2,4 millones más de habitantes en los 15 próximos años para el total nacional.



Por comunidades autónomas, el INE proyecta un aumento de población en la Comunitat Valenciana del 5,4%. Esto supone un aumento anual para los próximos 15 años del 0,36%. Teniendo en cuenta que en 2018 Puçol contaba con 19.455 habitantes, según las proyecciones del INE, en 2030, tendría 20.312 (ganaría 857 habitantes).

Crecimiento relativo de la población proyectado por CCAA 2018-2033

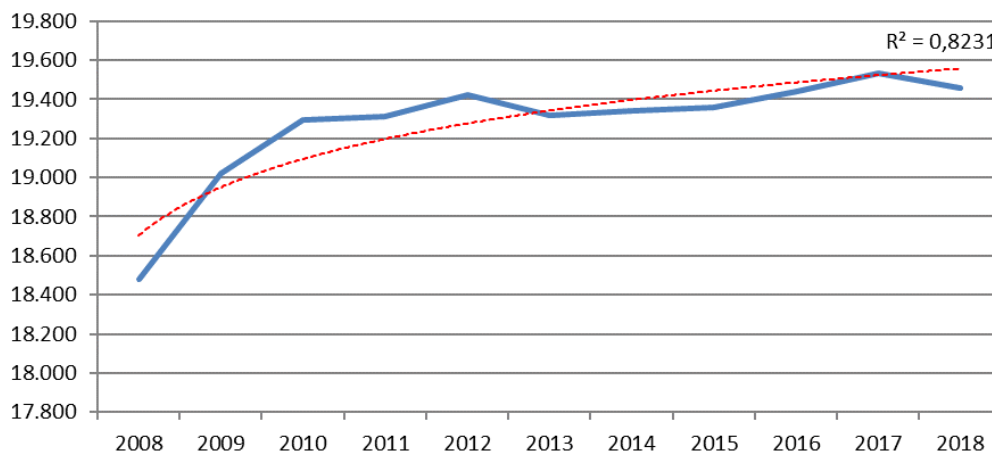


La evolución de la población en Puçol los últimos 10 años muestra una tendencia creciente desde el año 2008 al 2010, manteniéndose prácticamente estable a partir de



ese año, con crecimiento por debajo del 1% e incluso algún año con algunas décimas de decrecimiento. El crecimiento promedio de la última década es del 0,5%.

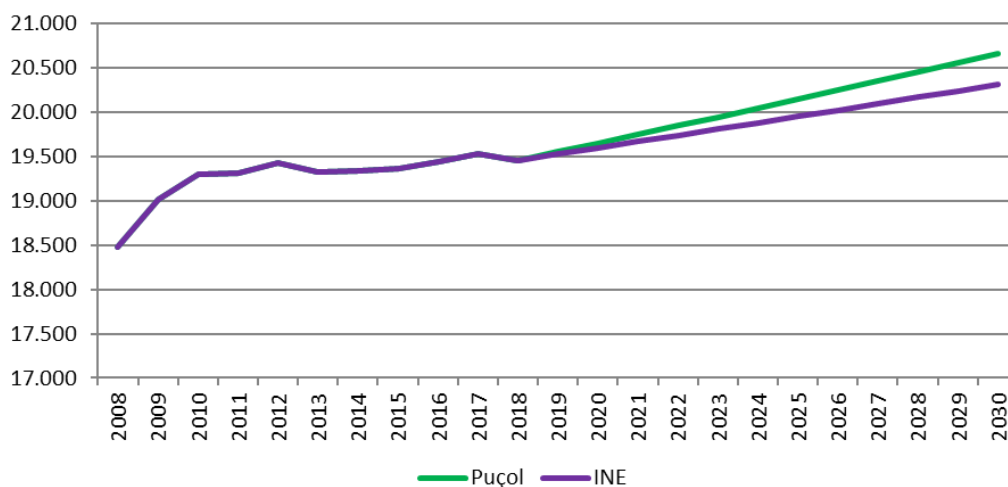
Evolución de la población



Si aplicamos esta tendencia hasta 2030, Puçol podría llegar a tener 20.655 habitantes, lo que equivale a un incremento de 1.200 personas del 2018 al 2030.

Si comparamos el escenario del INE con el escenario tendencial registrado en Puçol vemos como la horquilla de población para el año 2030 tan solo se diferencia en cerca de 300 habitantes, un valor poco significativo para el objeto de cuantificar unos objetivos numéricos de un plan de movilidad urbana.

Proyecciones de población 2030



Así pues, podemos concluir que en el año 2030 Puçol tendrá entre 20.312 y 20.655 habitantes.

1.3.2. Escenario tendencial



A continuación se muestra 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 que los registrados actualmente.

El reparto modal actual es:

Reparto modal actual	Actual	Pie	Bici	T.Pub	T.Priv
Desplazamientos	48.211	39,0%	1,4%	8,9%	50,7%
Internos (59,61%)	28.740	64,2%	1,7%	4,4%	29,6%
Externos (40,39%)	19.471	1,9%	0,9%	15,3%	81,9%

Para el escenario tendencial se mantiene el reparto modal actual, así como la ratio de movilidad de 2,48 desplazamientos por persona y día. De esta forma obtenemos el número de desplazamientos para cada modo de transporte en los dos escenarios de proyección de población.

Tanto el escenario del INE como el registrado en Puçol suponen crecimiento población, lo que conlleva el empeoramiento de la situación de partida al incrementarse el número total de desplazamientos, particularmente con el aumento del transporte privado (incremento de 1.077 y de 1.508 desplazamientos en vehículo privado respectivamente).

Desplazamientos INE	Tendencial	Pie	Bici	T.Pub	T.Priv
<i>Total</i>	50.335	19.631	705	4.480	25.520
<i>Internos</i>	30.005	19.263	510	1.320	8.881
<i>Externos</i>	20.330	386	183	3.111	16.650

Desplazamientos Puçol	Tendencial	Pie	Bici	T.Pub	T.Priv
<i>Total</i>	51.185	19.962	717	4.555	25.951
<i>Internos</i>	30.511	19.588	519	1.342	9.031
<i>Externos</i>	20.673	393	186	3.163	16.932

1.3.3. Objetivos de reparto modal

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.

En el caso de Puçol, el reparto modal interno ya es claramente favorable a los modos sostenibles y, por lo tanto, las propuestas irán encaminadas a dar a estos modos las condiciones que por volumen de desplazamientos se merecen. Por lo tanto, internamente los cambios en el reparto modal no se espera que sean grandes.

En cambio, en el campo interurbano es donde hay que modificar de forma clara las pautas de movilidad. Aquí sí que se van a proponer cambios significativos en el reparto modal, aunque las competencias que pueden ayudar a alcanzar estos objetivos no son del ayuntamiento. El papel que juegue la Autoridad del Transporte Metropolitano de València (ATMV) y la propia ciudad de València tendrán un impacto relevante en el reparto modal de los desplazamientos interurbanos de Puçol.



Actualmente el reparto modal existente es:

Reparto modal actual	Actual	Pie	Bici	T.Pub	T.Priv
Desplazamientos	48.211	39,0%	1,4%	8,9%	50,7%
Internos (59,61%)	28.740	64,2%	1,7%	4,4%	29,6%
Externos (40,39%)	19.471	1,9%	0,9%	15,3%	81,9%

Desplazamientos	Actual	Pie	Bici	T.Pub	T.Priv
Desplazamientos	48.211	18.802	675	4.291	24.443
Internos (59,61%)	28.740	18.451	489	1.265	8.507
Externos (40,39%)	19.471	370	175	2.979	15.947

El objetivo de reparto modal propuesto para el escenario horizonte del Plan (2030) plantea un reparto modal del 42,5% a pie, 2,1% en bici, 15,7% en transporte público y 39,7% en vehículo privado. Evidentemente, y como sucede en la actualidad, las diferencias son importantes según se proponga el reparto modal para los desplazamientos internos o externos.

Por un lado, para los desplazamientos internos el reparto modal a pie se propone que alcance el 70%, 2,5% en bici y 6% en transporte público urbano. El vehículo privado se propone reducirlo hasta el 21,5%.

Por otro lado, en cuanto a los desplazamientos interurbanos, el transporte público debe ser el gran protagonista del cambio. Para ello, se propone que alcance una cuota de reparto modal del 30%. Los desplazamientos a pie interurbanos no superaran el 2% y los desplazamientos en bicicleta el 1,5%. El vehículo privado motorizado tiene que bajar hasta el 66,5%.

En la siguiente tabla se muestran las propuestas de reparto modal y los desplazamientos diarios correspondientes:

Reparto modal futuro	Propuesto	Pie	Bici	T.Pub	T.Priv
Desplazamientos	51.185	42,5%	2,1%	15,7%	39,7%
Internos (59,61%)	30.511	70,0%	2,5%	6,0%	21,5%
Externos (40,39%)	20.673	2,0%	1,5%	30,0%	66,5%

Reparto modal futuro	Propuesto	Pie	Bici	T.Pub	T.Priv
Desplazamientos	51.185	21.771	1.073	8.033	20.308
Internos (59,61%)	30.511	21.358	763	1.831	6.560
Externos (40,39%)	20.673	413	310	6.202	13.748

La propuesta plantea, para el escenario de crecimiento poblacional, un incremento de 3,5 puntos porcentuales en los desplazamientos a pie, un 0,8% para los desplazamientos en bicicleta y un 6,8% de incremento para el transporte público. El vehículo privado motorizado se reduce en un 11%. Las siguientes tablas muestran las diferencias en valor absoluto y porcentual por modo, diferenciando también entre desplazamientos internos y externos.



Reparto modal futuro	Dif.	Pie	Bici	T.Pub	T.Priv
Desplazamientos	2.974	3,5%	0,7%	6,8%	-11,0%
Internos (59,61%)	1.771	5,8%	0,8%	1,6%	-8,1%
Externos (40,39%)	1.202	0,1%	0,6%	14,7%	-15,4%

Reparto modal futuro	Dif	Pie	Bici	T.Pub	T.Priv
Desplazamientos	2.974	2.969	398	3.742	- 4.135
Internos (59,61%)	1.771	2.907	274	566	-1.947
Externos (40,39%)	1.202	44	135	3.223	- 2.199

