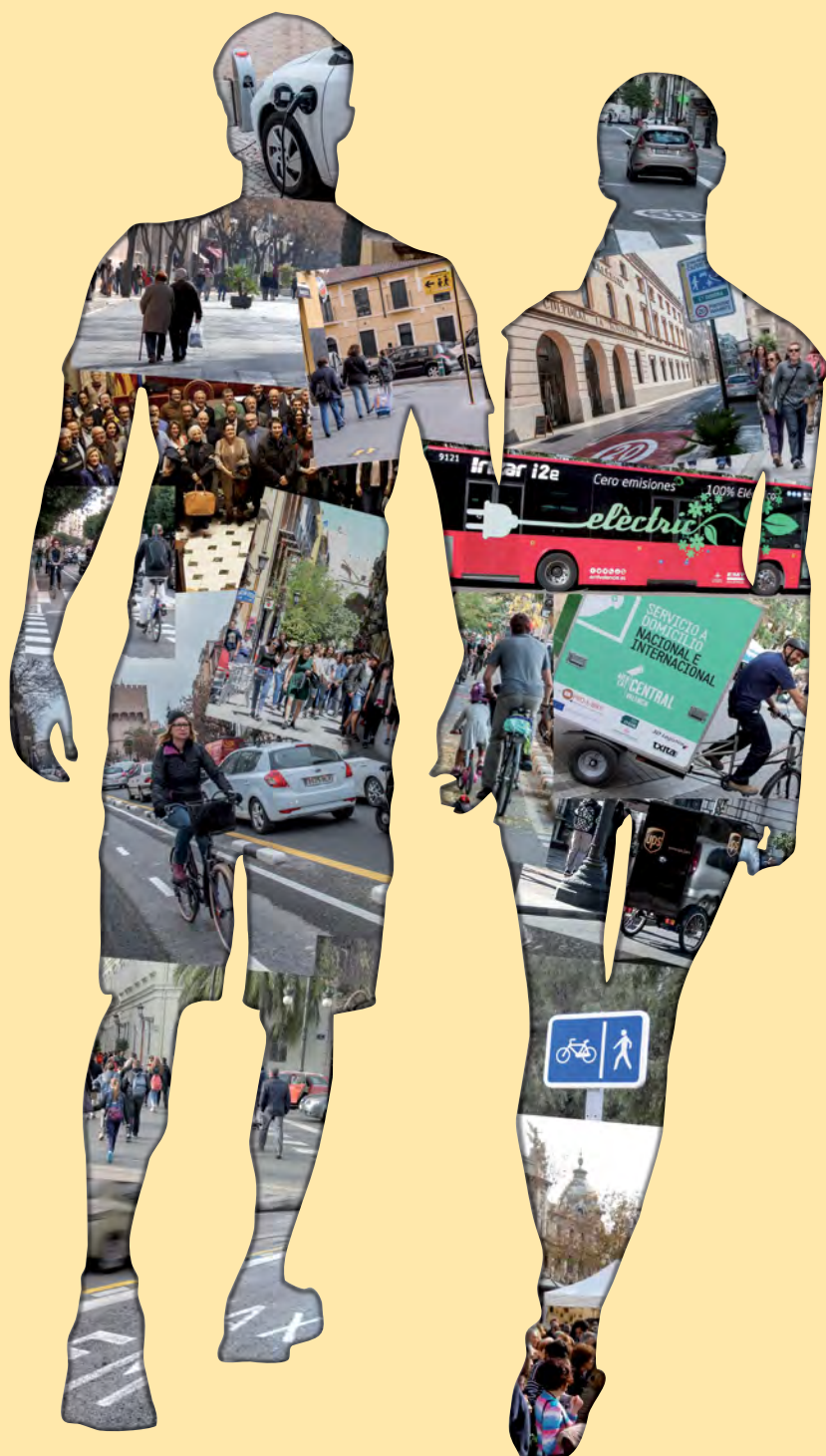


València, hacia una movilidad (+) sostenible

Políticas y objetivos en el área
de movilidad y espacio público
del Ayuntamiento de València



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA
REGIDORIA DE MOBILITAT SOSTENIBLE



Una ciudad es un espacio donde coexisten diversos tipos de personas, además de las residentes. La variedad de actividades económicas, de centros administrativos y de servicios, de cultura y de ocio, proporcionan muchas oportunidades, pero generan una gran cantidad de desplazamientos cada día.

Debido al tamaño de nuestra ciudad, a las facilidades dadas hasta ahora al vehículo motorizado, y a la importancia de un Área Metropolitana, que suma tanta población como la misma ciudad de València, el tráfico privado ha crecido hasta un volumen excesivo, que causa graves problemas. Entre ellos, hay que destacar la accidentalidad, la contaminación del aire, el ruido, la penalización de los desplazamientos peatonales, la congestión en horas punta, la ocupación por los coches de la mayor parte del valioso espacio urbano, la expulsión de la calle de los grupos de población más vulnerables, como son los niños, los mayores, las personas con dificultades de desplazamiento. Es necesario cambiar el modelo de movilidad, para evitar o reducir al mínimo esos problemas, y avanzar así hacia una ciudad más sostenible.

JOAN RIBÓ. Alcalde de València



El actual equipo de Gobierno Municipal se ha encontrado con la necesidad de afrontar muchas tareas pendientes desde hace décadas en nuestra ciudad, imprescindibles para mejorar la calidad de vida y la competitividad urbana. Esto pasa, como se ha demostrado ya en muchas ciudades de nuestro entorno, por favorecer la movilidad peatonal y en bicicleta, por potenciar un transporte público atractivo y no contaminante, y consecuentemente, por reducir el peso de los vehículos motorizados privados (coches y motos) en la movilidad urbana.

Hay actividades imprescindibles para la vida de la ciudad, que implican necesariamente transporte, como la distribución comercial, los servicios públicos, las emergencias... pero existen alternativas técnicas probadas que permiten minimizar los costes y los impactos ambientales de este transporte: la gestión de los aparcamientos, la mejora de la información, la utilización de vehículos eléctricos o triciclos de carga. Los residentes tienen derecho a acceder a sus domicilios y garajes, y los compradores y visitantes pueden acceder a los aparcamientos comerciales o públicos, de los cuales hay una importante oferta. Pero hay que establecer prioridades, admitir algunas limitaciones de acceso, y recuperar una parte de la vía pública para los usuarios hasta ahora marginados: los peatones, los ciclistas, el transporte público. Para conseguir una movilidad más sostenible es necesaria la comprensión, la participación y el impulso desde la sociedad civil.

GIUSEPPE GREZZI. Concejal de Movilidad Sostenible

CRÉDITOS

Idea y textos: Vicent Torres
Diseño: Jorge Soriano (Locandia Estudio)
Fotografía: Pilar Albelda

Sección de Normalización Lingüística
Documental e Imagen Corporativa
del Ayuntamiento de Valencia

EDITA



Diciembre 2017

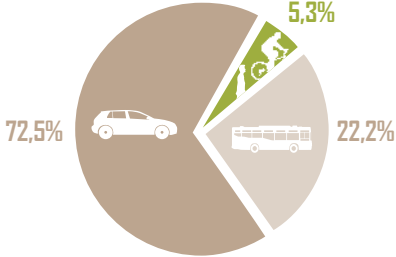
La movilidad en València

Los datos disponibles muestran que casi la mitad de los desplazamientos internos en la ciudad de València se hacen a pie, una parte pequeña (pero visiblemente creciente) se hace en bicicleta, otra parte importante es en transporte público, y sólo uno de cada 5 se hacen en coche o moto. Sin embargo, en los desplazamientos hacia o desde las poblaciones del Área Metropolitana, el vehículo privado (coche y moto) es el modo predominante: casi 3 de cada 4 desplazamientos. La falta de previsión y la dispersión del crecimiento urbanístico, así como la falta de inversiones en transporte público, son los responsables. Hay que conseguir reorientar esta movilidad hacia el transporte público,

MOVIMIENTOS INTERNOS



MOVIMIENTOS EXTERNOS



Fuente: PMUS 2013

El PMUS de València

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es una herramienta utilizada en todos los países de nuestro entorno, para ayudar a las ciudades a cambiar su modelo de movilidad actual, y orientarlo hacia patrones más sostenibles y eficientes. Para ello, se analiza la situación existente y sus problemas, y se proponen diferentes estrategias de movilidad, que marcan nuevas directrices a seguir en el desarrollo de políticas, actuaciones e infraestructuras

de transporte en la ciudad. Esto se ha de traducir en un conjunto de propuestas coherentes y coordinadas, que orienten un cambio de hábitos, y hagan más atractivas las formas de movilidad más sostenibles. El Ayuntamiento de València aprobó en Diciembre de 2013 un PMUS. Ya es el momento de desarrollarlo, de transformar las intenciones en realidades, en actuaciones y en cambios en la gestión de la movilidad.





La ciudad que camina

LA MAYORÍA DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN LA CIUDAD SE HACEN A PIE, por ello hay que proteger la movilidad peatonal, facilitando unos itinerarios seguros y libres de obstáculos.



“El Peatón tiene derecho a vivir en centros urbanos o rurales organizados a medida del hombre y no del automóvil, y a disponer de infraestructuras a las que se pueda acceder fácilmente a pie o en bicicleta...tiene derecho exclusivo a trayectos cortos, lógicos y seguros enlazados entre sí... a una movilidad completa y libre, que puede realizarse mediante el uso integrado de los medios de transporte.”

Carta Europea de los derechos del Peatón (Parlamento Europeo 1988)

EQUILIBRAR EL ESPACIO DE LAS CALLES

- En favor de los peatones, que hasta ahora estaban discriminados.
- Ampliando y protegiendo gradualmente las calles y ejes peatonales.

AMPLIAR PROGRESIVAMENTE EL ESPACIO PEATONAL

- Ensanchando las aceras, y liberándolas de obstáculos.
- Creando itinerarios seguros y cómodos para los peatones, tanto dentro de los barrios, como hacia el centro urbano.
- Creando rutas seguras para los accesos a pie a las escuelas.



MEJORAR LOS CRUCES

- Ampliando los tiempos de verde en los pasos para peatones.
- Creando nuevos pasos peatonales en las zonas donde sea necesario.
- Eliminando los pasos superiores para peatones, con escaleras o rampas, que suponen barreras para ciertas personas, sustituyéndolos por pasos a nivel protegidos (Avenida del Cid, y Ausiàs March).
- Mejorando la conexión peatonal a través de los túneles actuales, entre las Grandes Vías.



CREAR CALLES DE TRÁFICO LIMITADO

- Con preferencia para los residentes.
- Introduciendo vegetación y mobiliario urbano.
- Creando pequeños espacios de descanso y encuentro.
- Reduciendo el tráfico en los entornos escolares.

ORDENAR EL ACCESO A LOS DIFERENTES BARRIOS DE CIUTAT VELLA

- Mediante bucles de entrada y salida.
- Evitando las travesías del centro.
- Reservando el estacionamiento para los residentes.
- Aplicando sistemas de control de acceso, incluyendo cámaras.



PLANTEAR ACTUACIONES DE CONJUNTO EN LOS BARRIOS

- Ordenando el tráfico interior para priorizar a los residentes.
- Limitando las velocidades.
- Introduciendo el tratamiento de los barrios como “supermanzanas”, con calles interiores con tráfico limitado a residentes y servicios.
- Recuperando y humanizando los espacios públicos urbanos y las pequeñas áreas centrales de cada barrio.



La ciudad de la bicicleta

SE TRATA DE FACILITAR
EL USO NORMAL DE LA
BICICLETA COMO MODO
de transporte cotidiano y
habitual de la población.

Hacer de València la
capital mediterránea
de la bicicleta, ya que
nuestra ciudad tiene
unas condiciones
óptimas para su uso.
Para ello se pretende:

ASEGURAR UNA INFRAESTRUCTURA CICLISTA ADECUADA

- Creando una red para bicicletas que llegue a toda la ciudad.
- Con un diseño adecuado, directo y seguro.
- Extendiendo la red ciclista a nuevos barrios.
- Aumentando la dotación de aparcabicis.
- Conectando la ciudad con las poblaciones del área metropolitana.



MANTENER Y MEJORAR LA RED EXISTENTE

- Eliminando las ineficiencias y los diseños no adecuados.
- Bajando los carriles bici de las aceras
- Completando los enlaces pendientes
- Protegiendo los tramos viarios con mayor tráfico motorizado.
- Regulando mejor las **ciclovías**, tramos de calles que son parte de itinerarios ciclistas, pero compartidas con los automóviles, controlando las velocidades.
- Señalizando los itinerarios ciclistas a través de la ciudad, para los usuarios habituales, y para los turistas.



“Todas las personas, incluida la población infantil, tienen derecho a circular en bicicleta. Resulta necesario que las ciudades se doten de vías ciclistas seguras, cómodas y útiles, donde se pueda circular evitando conflictos con otros usuarios de la vía pública...”

Declaración de Sevilla (Red de Ciudades por la bicicleta, 2009)



PROMOVER APARCAMIENTOS PARA BICIS PRÓXIMOS Y SEGUROS

- Extendiendo continuamente los aparcabicis en la calzada.
- Favoreciendo la creación de aparcabicis cerrados en los

establecimientos públicos y en los edificios particulares.
• Favoreciendo la conexión del transporte público con la bicicleta, creando aparcabicis junto a las estaciones e intercambiadores de transporte.





El transporte público:

HAY QUE MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL SERVICIO DE LA EMT

para que incremente su participación en la movilidad urbana, en sustitución de los desplazamientos en vehículos privados.

Y esto significa mejoras y reformas en su gestión, y una coordinación con el resto del transporte público del Área Metropolitana.



Un buen transporte público ayuda a las ciudades a prosperar y a materializar sus aspiraciones económicas, medioambientales y sociales... la gente puede acceder a los centros urbanos y, al mismo tiempo...el espacio público puede utilizarse también para pasear, ir en bicicleta, relajarse y disfrutar de nuestras ciudades.

Unión Internacional de Transporte Público (UITP, 2009)

que merece València

ADAPTAR LA RED DE EMT A LAS NUEVAS NECESIDADES

- Estudiando las demandas de movilidad de los ciudadanos.
- Reordenando la red de autobuses, apostando por una red más conectada, menos radial.
- Mejorando la accesibilidad a las paradas de autobuses.
- Renovando la flota con vehículos «limpios», sin emisiones contaminantes: autobuses híbridos y eléctricos.
- Mejorando la información y el conocimiento de los usuarios de la red de autobuses.

ESTABLECER INTERCAMBIADORES ENTRE LÍNEAS, EN EL ENTORNO DE CIUTAT VELLA

- Favoreciendo el transbordo entre autobuses.
- Evitando la repetición de líneas en las mismas rutas de acceso al centro.
- Previnendo el bloqueo de las paradas por la coincidencia de autobuses.

MEJORAR LA VELOCIDAD COMERCIAL DE LA EMT

- Protegiendo la circulación de los autobuses, en los ejes principales, mediante carriles segregados.
- Haciendo efectiva la prohibición de circulación y estacionamiento sobre el carril bus
- Buscando alternativas para el aparcamiento nocturno en carril bus.
- Introduciendo la preferencia semafórica para el transporte público, tanto para EMT como para el Tranvía.



POTENCIAR LA INTERMODALIDAD, LA COORDINACIÓN Y LA INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO

- Estableciendo un organismo de Coordinación entre todos los sistemas de transporte público.
- Integrando los autobuses metropolitanos (METROBÚS) en la ciudad.
- Creando intercambiadores de autobuses interurbanos con el Metro y la EMT.

- Colaborando en un Plan de transporte metropolitano.
- Consiguiendo transferencias del Estado que permitan la mejora y renovación de la flota y la plantilla de la EMT y resto de sistemas públicos.

APOYAR AL SECTOR DEL TAXI

- Facilitando su acceso a zonas restringidas al tránsito general.
- Potenciando su uso compartido.
- Posibilitando su uso complementario del transporte colectivo.





Vehículos a motor:

AUTOMÓVILES Y MOTOS SEGUIRÁN PRESENTES EN LA CIUDAD, pero habrán de resituarse en un nuevo escenario urbano, disminuyendo sustancialmente su número, circulando a velocidades reguladas, y respetando a los otros usuarios. Su uso ha de ser más eficiente, limpio y seguro.

un uso más racional

REDISTRIBUIR Y ORGANIZAR EL VIARIO URBANO, DE FORMA MÁS JUSTA

- Entre todos los usuarios: más espacio para los peatones, el transporte público, y los ciclistas.
- Aunque esto signifique la reducción de carriles de circulación general.
- Reordenando el tráfico, de modo que el centro o las calles residenciales dejen de ser itinerarios de paso.
- Facilitando el acceso a los aparcamientos públicos y de los centros comerciales existentes en el centro, pero por el camino de menor impacto, desde las rondas.



CON UNA POLÍTICA ACTIVA DE APARCAMIENTO

- Reorganizando el estacionamiento en superficie, dando preferencia a las personas con movilidad reducida, a los residentes, y a la carga y descarga.
- Incentivando el aprovechamiento de los aparcamientos subterráneos ahora infrautilizados.

“... habrá que motivar al usuario para que opte por un vehículo más respetuoso con el medio ambiente y más eficaz en términos de consumo energético, por modos alternativos de transporte, incluidos los modos “verdes” y por un uso racional del vehículo”... “El objetivo habría de ser convertir el coche en una opción más, y no en una necesidad creada, impuesta de hecho sobre el individuo...”

Libro Verde sobre el impacto del transporte (Comisión Europea, 1992)



- Reservando aparcamiento para motos en la calzada, bajándolas de las aceras.
- Incentivando la reserva de plazas para motos en los aparcamientos públicos.

FAVORECIENDO LA RENOVACIÓN TECNOLÓGICA

- Incentivando la transición de coches y motos a la movilidad eléctrica.
- Favoreciendo la creación de sistemas de recarga para vehículos eléctricos.





La movilidad más segura

SE TRATA DE ESTABLECER ACCIONES Y PROPUESTAS PARA CONSEGUIR UNA circulación más tranquila y segura, y el respeto a las velocidades adecuadas para cada calle, reduciendo al mínimo los riesgos y los impactos del tráfico en la seguridad y en la salud. Esto incluye reducir la contaminación urbana, que provoca más muertes y problemas de salud que los mismos accidentes de tráfico, ya que afecta a las vías respiratorias, produce daños físicos, y agrava las enfermedades crónicas.



GENERALIZAR LAS TÉCNICAS DE “CALMADO DEL TRÁFICO”

- Incluyendo modificaciones en el diseño viario y en la señalización.
- Consiguiendo una mayor disciplina viaria por parte de todos los usuarios.
- Consiguiendo entornos de tráfico escaso y calmado en los entornos de centros escolares.

EVITAR LOS GRAVES EXCESOS DE VELOCIDAD QUE ESTÁN EN LA BASE DE LA MAYORÍA DE ACCIDENTES MORTALES

- Extendiendo las limitaciones de velocidad a 30 kph en el centro y en barrios.
- Aumentando las “zonas 30”, de prioridad peatonal.

APLICAR LA “VISIÓN CERO” EN EL ANÁLISIS DE LOS ACCIDENTES GRAVES

- Marcando el objetivo de “cero muertos” por accidente.



- Buscando el objetivo de “cero accidentados graves” con secuelas.
- Cambiando el diseño viario para que no se pueda repetir el accidente.

MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE URBANO, REDUCIENDO LA CONTAMINACIÓN

- Controlando la calidad del aire en toda la ciudad.

- Reponiendo las estaciones de medición de la contaminación que se habían retirado de las áreas centrales.
- Informando de manera continuada a la población.
- Reduciendo el tráfico no imprescindible.
- Planteando restricciones de acceso para los vehículos más contaminantes.
- Redactando un protocolo de actuación para posibles episodios de contaminación más grave.





La movilidad inteligente

SE TRATA DE CAMBIAR LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD, para posibilitar una accesibilidad general, sin exclusiones. Se trata de facilitar la actividad económica en la ciudad, reduciendo el impacto de la distribución comercial. Se trata de aprovechar las nuevas tecnologías para una movilidad más sostenible, mejor gestionada, y a escala metropolitana.

AVANZAR EN LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE

- Facilitando la sustitución de los vehículos movidos por hidrocarburos por otros que utilicen energía "limpia".
- Apostando claramente por los vehículos eléctricos.
- Apoyando la implantación de estaciones de recarga de los vehículos eléctricos.



- Renovando la flota de los servicios municipales y del transporte público, incorporando vehículos limpios.

PRIORIZAR LA MOVILIDAD VINCULADA A LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

- Asegurando la distribución de mercancías en la ciudad, y mejorándola para que sea más eficiente y sostenible.
- Reservando suficiente espacio para la carga y descarga, en las calles comerciales, o en la proximidad a las zonas de mayor demanda (comercio y ocio), liberando de esta función a las calles peatonales.

"Daremos prioridad a los medios de transporte respetuosos del medio ambiente (en particular, los desplazamientos a pie, en bicicleta o mediante los transportes públicos) y situaremos en el centro de nuestros esfuerzos de planificación una combinación de estos medios"

Carta de Aalborg
(Ciudades Europeas hacia la sostenibilidad, 1994)



APROVECHAR LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN

- Extendiendo e integrando las tecnologías "smart city".
- Facilitando al viajero el conocimiento sobre la movilidad en la ciudad.
- Mejorando las facilidades de adquisición de títulos de viaje.

COORDINAR LA PLANIFICACIÓN Y LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE

- Colaborando con la Generalitat en la creación de un organismo

coordinador de la movilidad y un Plan de transporte metropolitano.
•Consiguiendo la planificación y la gestión de todos los sistemas de transporte metropolitanos, con billetes y bonos unificados.
•Avanzando hacia una oferta unificada de servicios de movilidad.
•Integrando el diseño urbano, la planificación territorial y la de las infraestructuras, con los criterios de movilidad sostenible.





La movilidad participativa

**SE TRATA DE
COMUNICAR Y
PROMOVER ENTRE LA
POBLACIÓN**

**la necesidad de una
movilidad más sostenible,
mejorando la información.**

**También de impulsar y
posibilitar la participación
ciudadana en la elaboración
de proyectos y políticas.**

INFORMAR A LA POBLACIÓN DE LAS PROPUESTAS MUNICIPALES

- Fomentando la participación ciudadana en la definición de los proyectos.
- Introduciendo esta participación antes incluso de su redacción, para recoger mejor las necesidades de la población.

MANTENER UNOS INSTRUMENTOS DE PARTICIPACIÓN CONTINUADA

- Continuando los trabajos de la Mesa de la Movilidad de València, que funciona desde Noviembre de 2015, con más de 80 entidades participantes.
- Incorporando todo tipo de sectores de interés: usuarios, transportistas, comerciantes, Administraciones..., escuchando a los demás y compartiendo los proyectos de ciudad.
- Funcionando en sesiones plenarias y en Mesas sectoriales (Ciutat Vella, Transporte público, Movilidad escolar, Distribución comercial, Seguridad viaria, La bicicleta...).



- Avanzando hacia un Pacto por la Movilidad Sostenible.

POSIBILITANDO OTROS SISTEMAS DE COMUNICACIÓN Y DE PROPUESTA DE INICIATIVAS

- Procesando y contestando consultas, críticas y sugerencias ciudadanas por todos los sistemas de comunicación.

- Posibilitando propuestas y la aprobación ciudadana de microproyectos de inversión en barrios, mediante los Presupuestos Participativos, muchos de los cuales están relacionados con una movilidad más sostenible.



La Mesa de la Movilidad pretende fomentar el debate sobre la movilidad de personas y mercancías en la ciudad de València, sobre las necesidades y problemas generados, y la prevención de problemas previsibles como consecuencia de las actuaciones municipales, así como de las otras Administraciones, y de los agentes privados.

Convocatoria de la Mesa de la Movilidad (Ayuntamiento de València, 2015)



Para UNA CIUDAD SOSTENIBLE, la movilidad ha de ser :

LA MOVILIDAD
SOSTENIBLE
ES...

SEGURA

EFICIENTE

JUSTA

METROPOLITANA

ACESSIBLE

PARTICIPATIVA

Velocidad 30

Tráfico calmado

Vehículos limpios

Transición energética

Caminos escolares

Control contaminación

Prioridad transporte público

Calles compartidas

Smart City

Prioridad peatonal

Intercambiadores
transporte público

Información

Red ciclista

Agencia de movilidad metropolitana

Taxi

Pacto movilidad

Mesa movilidad

MULTITUD DE
ACTUACIONES
QUE SE
COMPLEMENTAN
Y SE REFUERZAN