

PROYECTO PRESENTADO

<https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/mapa-valencia-pisa-freno-calles-limite-kmh-20250611001542-nt.html>

MAPA | Valencia pisa el freno: el 60% de las calles tienen límite de 30 km/h

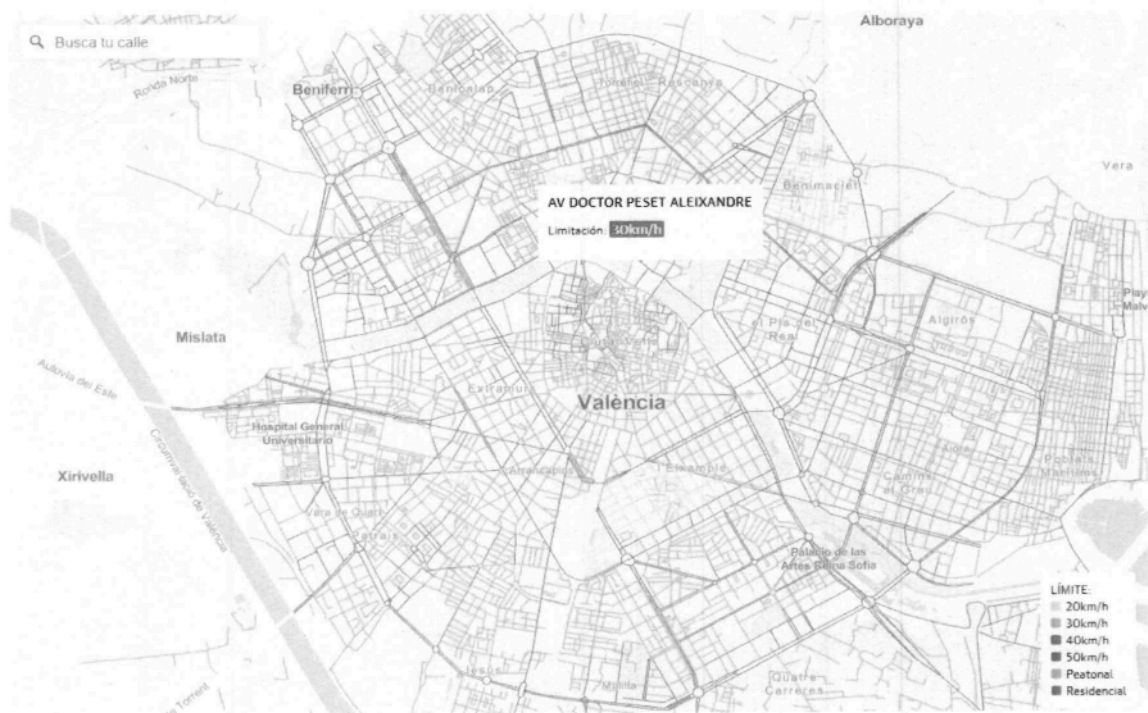
Una quinta parte de las vías, que ya son peatonales, confirma la pacificación de la ciudad aunque el cambio no avanza igual en todos los distritos



<https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/mapa-valencia-pisa-freno-calles-limite-kmh-20250611001542-nt.html>

El reportaje, publicado en *Las Provincias* el 11 de junio de 2025, analiza la transformación urbana de Valencia hacia una movilidad más calmada y sostenible, centrada en el peatón y la reducción del tráfico rodado. La ciudad ha limitado la velocidad al 30 km/h en más del 61 % de sus calles y ha convertido una de cada cinco en peatonal, consolidando un modelo de ciudad más habitable y seguro.

A través de datos del portal municipal se han elaborado mapas interactivos que analizan la situación distrito por distrito y permiten realizar búsquedas de todas las calles de la ciudad para ver las limitaciones existentes en cada vía y en las circundantes. Este valor añadido es una herramienta muy útil para los ciudadanos que pueden analizar de este modo la realidad viaria de su entorno.



Además, se explican las distintas tipologías viales según su régimen de velocidad, así como las diferencias entre zonas. El texto muestra cómo esta evolución, aunque desigual, avanza en línea con las principales capitales europeas comprometidas con la sostenibilidad y la calidad de vida urbana.

También se realiza un análisis pormenorizado de las distintas categorizaciones recogidas por el ayuntamiento de Valencia que divide las vías entre las limitadas a 20km/h; 30km/h; 40km/h; 50km/h; calles peatonales y vías residenciales. Para ello recoge gráficos estadísticos e imágenes de actualidad de las distintas vías que resultan ejemplarizantes.

El reportaje se adecuó a los formatos online e impreso cambiando tanto la redacción como los gráficos para facilitar la narración de la temática.

2. Objetivos

- Informar a la ciudadanía sobre las limitaciones viarias de Valencia.
 - Remarcar la extensión de la zona 30 en la ciudad.
 - Evaluar el impacto de la medida en términos de seguridad viaria, fluidez del tráfico y sostenibilidad.
-

3. Acciones desarrolladas

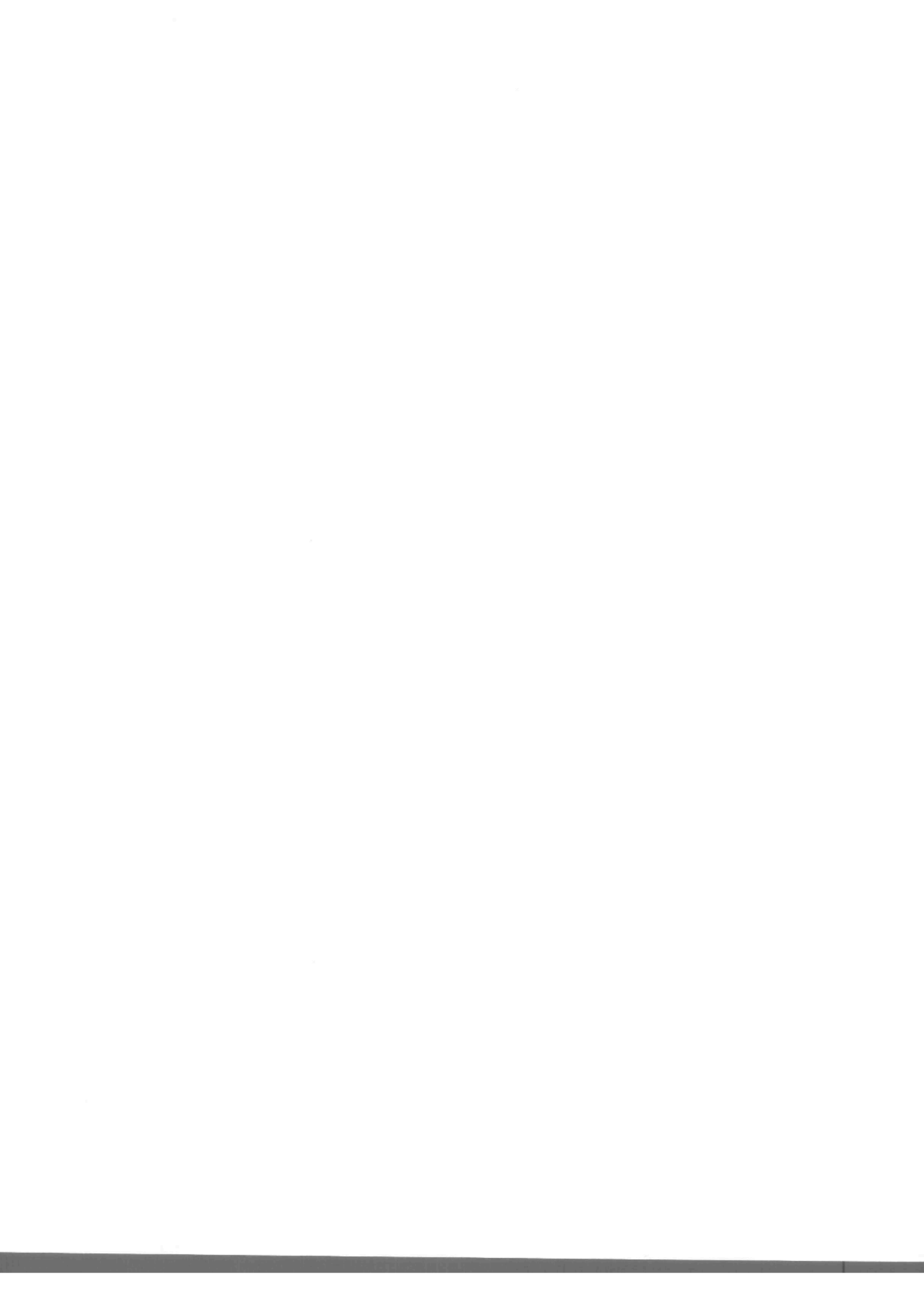
- **Recopilación de datos oficiales** sobre límites de velocidad, procedentes del Ayuntamiento y DGT.
 - **Elaboración del mapa interactivo**, geocalizando las vías con su respectiva señalización.
 - **Análisis** estadístico de los datos y puesta en relación con la realidad de los vecinos de cada distrito.
 - **Redacción** del reportaje.
 - **Diseño del reportaje** y contenidos tanto para su publicación en web como en papel.
-

4. Resultados obtenidos

- Claridad informativa: el 60 % del viario está ahora limitado a 30 km/h, dato central del reportaje de Las Provincias: Valencia es una ciudad 30.
- Impacto social: resonancia positiva en la ciudadanía que dispone de una herramienta para buscar rápidamente y de modo eficaz las limitaciones de velocidad tanto en su entorno más cercano como en cualquier punto de la ciudad.

ANEXO 1

Version impresa para su publicación en la edición papel del periódico Las Provincias



Valencia pisa el freno: el 60% de las calles ya están limitadas a 30 km/h

Una quinta parte de las vías, que ya son peatonales, confirma la pacificación de la ciudad, aunque el cambio es desigual en los distintos distritos municipales

P. CABREZUELO

Valencia experimenta desde hace años una profunda transformación urbana hacia una movilidad más calmada, segura y adaptada al peatón. La pacificación de las vías de la ciudad, con un límite de velocidad de 30 km/h, es una de las estrategias de sostenibilidad y calidad de vida de las principales ciudades europeas. Este modelo de ciudad, que continúa avanzando con determinación, se ha ido desplegando progresivamente durante la última década y es cada vez más amplia y más humana. Pero este cambio no se da de forma uniforme: mientras que en zonas como Ciutat Vella la peatonalización es el rasgo predominante en los distritos como l'Exemple o el Pla del Real siguen primando los límites más altos, como 50 km/h. Sin embargo, incluso en estas áreas, se han abierto espacios de velocidad reducida y convivencia que apuntan hacia una nueva cultura urbana que favorece la vida en su restar en un espacio de vitalidad.

Según esas cifras, del portal de datos abiertos del Ayuntamiento de Valencia, la ciudad cuenta con más de 13.000 calles pero cabe precisar que las grandes arterias, como el Eixample y otros ejes que se clasifican en siete grupos según su régimen de circulación: 20, 30, 40 o 50 km/h, ciclovías, calles peatonales y calles residenciales. Cada tipología responde a un modelo de ciudad diferente, del coche al peatón, del tráfico al paseo.

Ciutat Vella
De todos los distritos, mención aparte merece Ciutat Vella ya que ninguno representa mejor la transformación que ha sufrido la ciudad. De sus 1.349 calles, 800 son peatonales y otras 279 están limitadas a 30 km/h. El resto de calles, que representan el 10% del total, se clasifican en un grupo de calles de tránsito rápido o tranvía. El barrio del Carmen, la Seu o el Mercat ofrecen un modelo de movilidad completamente peatonal donde el tráfico motorizado queda restringido a residentes o servicios varios. Ejemplos como las calles Murillo, Corona, Na Jordana o Moro del Pla del Real siguen primando los límites más altos, como 50 km/h. Sin embargo, incluso en estas áreas, se han abierto espacios de velocidad reducida y convivencia que apuntan hacia una nueva cultura urbana que favorece la vida en su restar en un espacio de vitalidad.



VÍAS SEGÚN LIMITACIÓN

POR DISTRITOS En %

District	20km/h	30km/h	40km/h	50km/h	Peatonal	Residencial
Ciutat Vella	17,3	59,9				20,7
L'Exemple	20,2	41,0				38,2
Extramurs	67,8				26,8	
Campanar	48,5	33,0			16,3	
La Saldia	67,4				22,1	10,4
El Pla del Real	46,9				46,6	8,6
L'Oliveteta	62,7				35,5	15,3
Patraix	60,0				27,9	15,9
Jesús	75,4				17,7	9,9
Quatre Carreres	65,7				24,0	9,9
Poblets Marítims	70,4				10,5	17,8
Camins al Grau	61,4				30,4	
Algirós	38,8				25,4	15,2
Benimaclet	29,0				35,7	18,9
Rascanya	68,5				13,3	12,1
Benicalap	67,7				18,4	18,9
Poblets del Nord*					91,0	
Poblets de l'Oest					92,8	
Poblets del Sud					94,7	

*Menos Rafanell, Vesabuela

jetas a una semaforización estricta.

Red en expansión silenciosa
Las calles con límite de 20 km/h están ganando terreno en puntos del Mercado de Ruzaf, donde la estrechez y la vida comercial justifican una velocidad mínima, o en Benimaclet. Estas vías buscan garantizar la seguridad en zonas con tráfico mixto o alto tránsito peatonal.

La telaraña más extensa
Es la norma en la mayoría de calles de Valencia. En distritos como Poblets del Sud (911 calles), Poblets Marítims (929), Quatre Carreres (886) o Campanar (850), este tipo de vía se impone como la más común ya que permiten el paso del vehículo privado, pero bajo condiciones que favorezca la convivencia con ciclistas y peatones, como ocurre en los entornos escolares, áreas comerciales o calles interiores de los barrios.

Un límite testimonia
Las calles con este límite son escasas y focalizadas. Algunas de ellas se encuentran en zonas como Poblets de l'Oliveteta o en Poblets Marítims, como la calle Cavite. Son vías de tráfico moderado donde la reducción de velocidad se queda a medio camino entre la movilidad densa y la calmada.

Los últimos reducidos
El Pla del Real es el distrito con mayor número de calles con esta limitación de 50 km/h (177), seguido por l'Exemple (161). El volumen de tráfico y la necesidad de conexión rápida entre barrios mantiene estas velocidades más elevadas, aunque su

comparación. La tendencia hacia una ciudad más silenciosa y habitable parece consolidarse en las últimas transformaciones urbanas. Las diferencias entre los vecinos que quieren un barrio más tranquilo y los que necesitan desplazarse y aparcar siempre han existido y existirán pero las cifras muestran un avance evidente en la reducción de la velocidad y la ampliación de zonas peatonales, especialmente en el centro. La implantación de esta nueva cultura urbana no es homogénea ni inmediata, pero el rumbo está marcado. Valencia es aliada con otras capitales europeas que apuestan por priorizar la vida peatonal, la seguridad vial y la sostenibilidad en el espacio público.

Red en expansión silenciosa
Callejones peatonales
Espacio ganado al coche
Más allá de Ciutat Vella, la peatonalización se extiende poco a poco. Como en Benicalap y en Benimaclet. Son actuaciones que permiten recuperar espacios públicos para el peatón, el juego y la vida cotidiana sin vehículos y que intentan recuperar la esencia de estos barrios que aun guardan un lastre por el ruido del pueblo que fueron hace décadas.

Prioridad compartida
Callejones residenciales
Suponen un modelo intermedio entre las vías peatonales y las motorizadas. Aquí, los vehículos pueden circular pero siempre en convivencia con el peatón, que tiene prioridad. Además de las numerosas calles de Ciutat Vella en esta categoría, como Murillo, Na Jordana o Moro Zeit, también existen ejemplos en Poblets del Sud o Quatre Carreres, aunque su presencia es muy reducida en comparación.

Un límite testimonia
Las calles con este límite son escasas y focalizadas. Algunas de ellas se encuentran en zonas como Poblets de l'Oliveteta o en Poblets Marítims, como la calle Cavite. Son vías de tráfico moderado donde la reducción de velocidad se queda a medio camino entre la movilidad densa y la calmada.

Los últimos reducidos
El Pla del Real es el distrito con mayor número de calles con esta limitación de 50 km/h (177), seguido por l'Exemple (161). El volumen de tráfico y la necesidad de conexión rápida entre barrios mantiene estas velocidades más elevadas, aunque su

comparación. La tendencia hacia una ciudad más silenciosa y habitable parece consolidarse en las últimas transformaciones urbanas. Las diferencias entre los vecinos que quieren un barrio más tranquilo y los que necesitan desplazarse y aparcar siempre han existido y existirán pero las cifras muestran un avance evidente en la reducción de la velocidad y la ampliación de zonas peatonales, especialmente en el centro. La implantación de esta nueva cultura urbana no es homogénea ni inmediata, pero el rumbo está marcado. Valencia es aliada con otras capitales europeas que apuestan por priorizar la vida peatonal, la seguridad vial y la sostenibilidad en el espacio público.



ANEXO 2

Impresión del proyecto presentado. Capturas de la versión web

MAPA | Valencia pisa el freno: el 60% de las calles tienen límite de 30 km/h

Una quinta parte de las vías, que ya son peatonales, confirma la pacificación de la ciudad aunque el cambio no avanza igual en todos los distritos



Patricia Cabezuelo
Valencia

Miércoles, 25 de junio 2025, 00:15

✓ Siguiendo

4 comentarios

Guardar Compartir

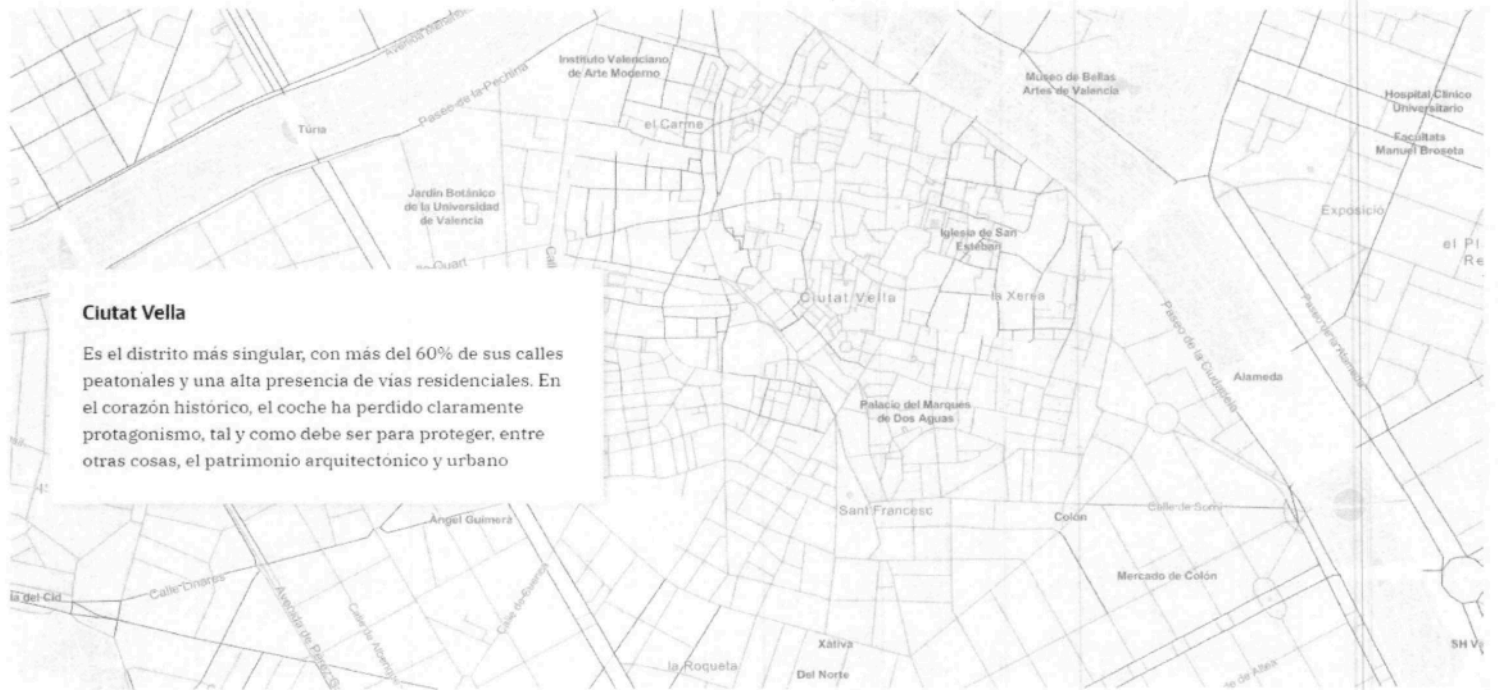
Valencia vive desde hace años una profunda transformación urbana hacia una movilidad más calmada, segura y adaptada al peatón. La pacificación del tráfico se ha convertido en una de las señas de identidad de la ciudad, con medidas como la reducción de los límites de velocidad, la creación de calles peatonales y la consolidación de una red urbana pensada para caminar, pedalear y convivir. Más del 61% de las calles ya están limitadas a 30 km/h y una de cada cinco es exclusivamente peatonal, en línea con las estrategias de sostenibilidad y calidad de vida de las principales ciudades europeas.

Este modelo de ciudad, que continúa avanzando con determinación, se ha ido desplegando progresivamente durante la última década para conseguir una ciudad más amable, más limpia y más humana. Pero este cambio no se da de forma uniforme: mientras que en zonas como Ciutat Vella la peatonalización es el rasgo predominante, en distritos como L'Eixample o el Pla del Real siguen primando los límites más altos, como los 50 km/h. Sin embargo, incluso en estas áreas, se han abierto espacios de velocidad reducida y convivencia que apuntan hacia una nueva cultura urbana que favorece la vida vecinal.

Según estas cifras, del portal de datos abiertos del ayuntamiento de Valencia, la ciudad cuenta con más de 13.000 calles pero cabe precisar que las grandes vías se seccionan en tramos y todos estos se clasifican en siete grupos según su régimen de circulación: 20, 30, 40 o 50 km/h, ciclocalles, calles peatonales y calles residenciales. Cada tipología responde a un modelo de ciudad diferente: del coche al peatón, del tráfico al paseo.

La situación por distritos es la siguiente.

Velocidad máxima ● 20km/h ● 30km/h ● 40km/h ● 50km/h ● Calle peatonal ● Residencial



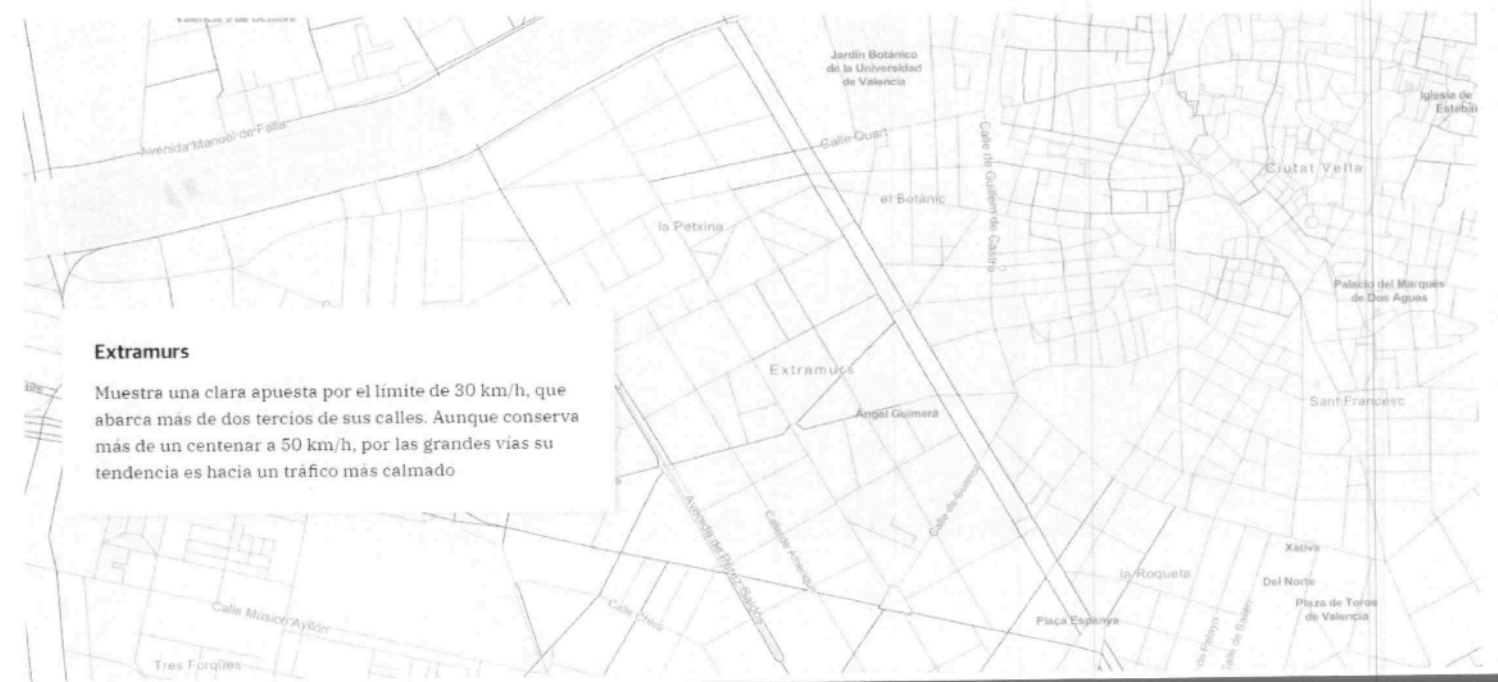
Ciutat Vella

Es el distrito más singular, con más del 60% de sus calles peatonales y una alta presencia de vías residenciales. En el corazón histórico, el coche ha perdido claramente protagonismo, tal y como debe ser para proteger, entre otras cosas, el patrimonio arquitectónico y urbano



L'Eixample

Mantiene un equilibrio entre calles a 30 y 50 km/h, aunque también destacan algunas zonas calmadas como el entorno del Mercado de Ruzafa, con velocidad limitada a 20 km/h



Extramurs

Muestra una clara apuesta por el límite de 30 km/h, que abarca más de dos tercios de sus calles. Aunque conserva más de un centenar a 50 km/h, por las grandes vías su tendencia es hacia un tráfico más calmado





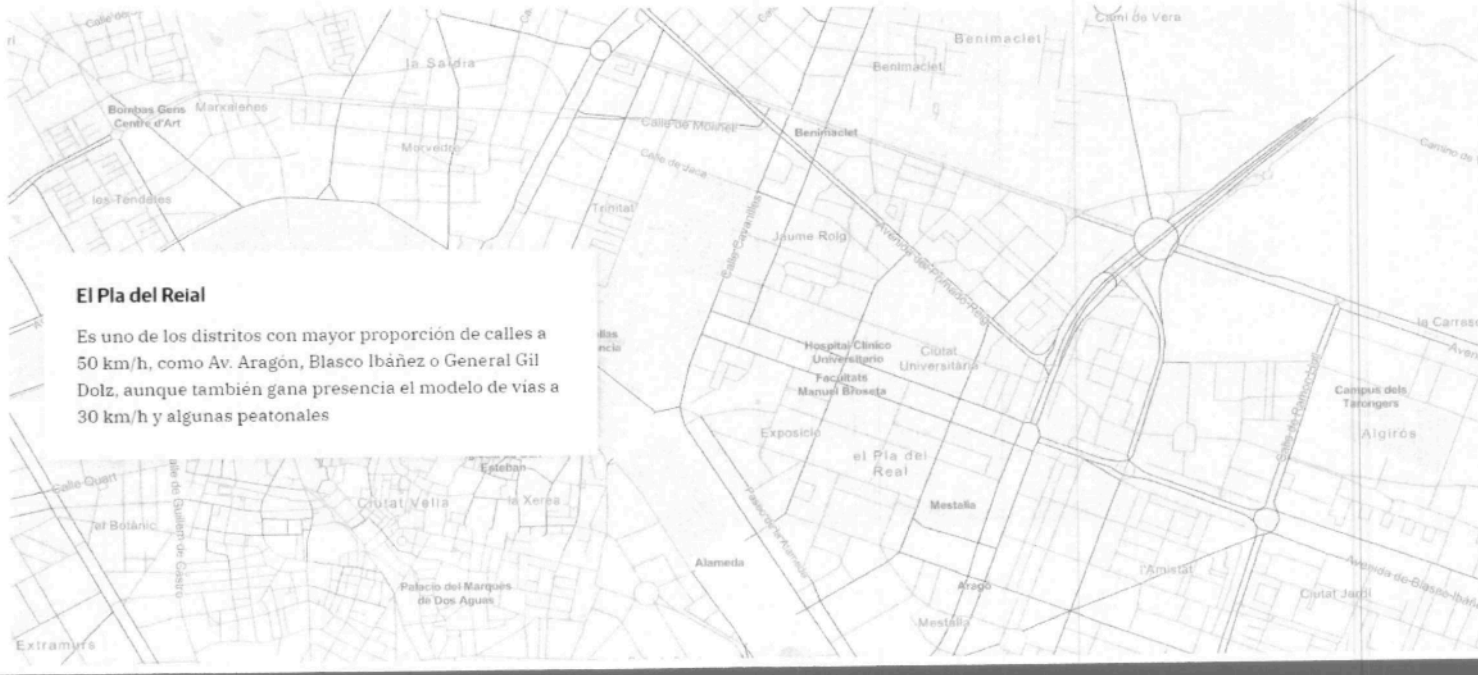
Campanar

Combina la velocidad moderada con una alta presencia de calles peatonales, sobre todo en sus zonas más residenciales



La Saïdia

También se alinea con la tónica general: predominio absoluto de las calles a 30 km/h (más del 67%) y una presencia creciente de espacios peatonales



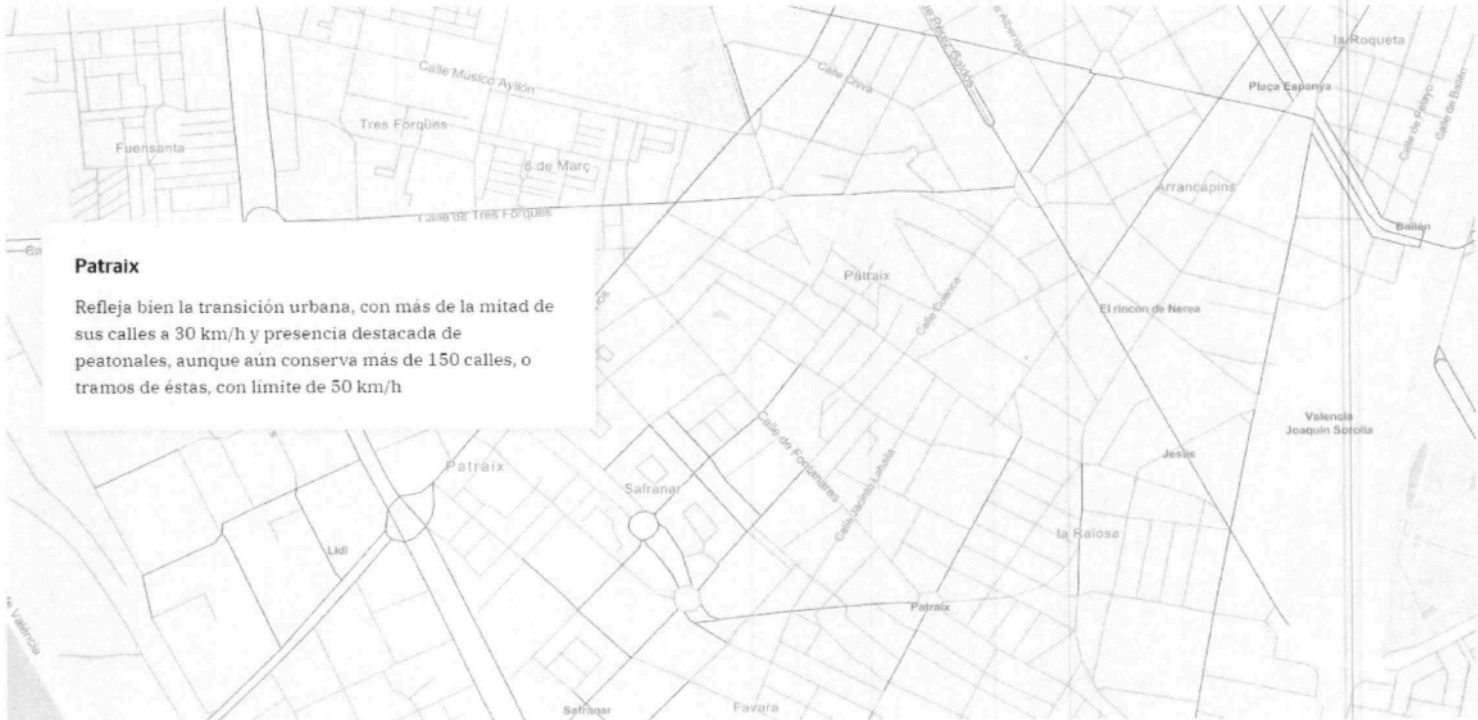
El Pla del Real

Es uno de los distritos con mayor proporción de calles a 50 km/h, como Av. Aragón, Blasco Ibáñez o General Gil Dolz, aunque también gana presencia el modelo de vías a 30 km/h y algunas peatonales



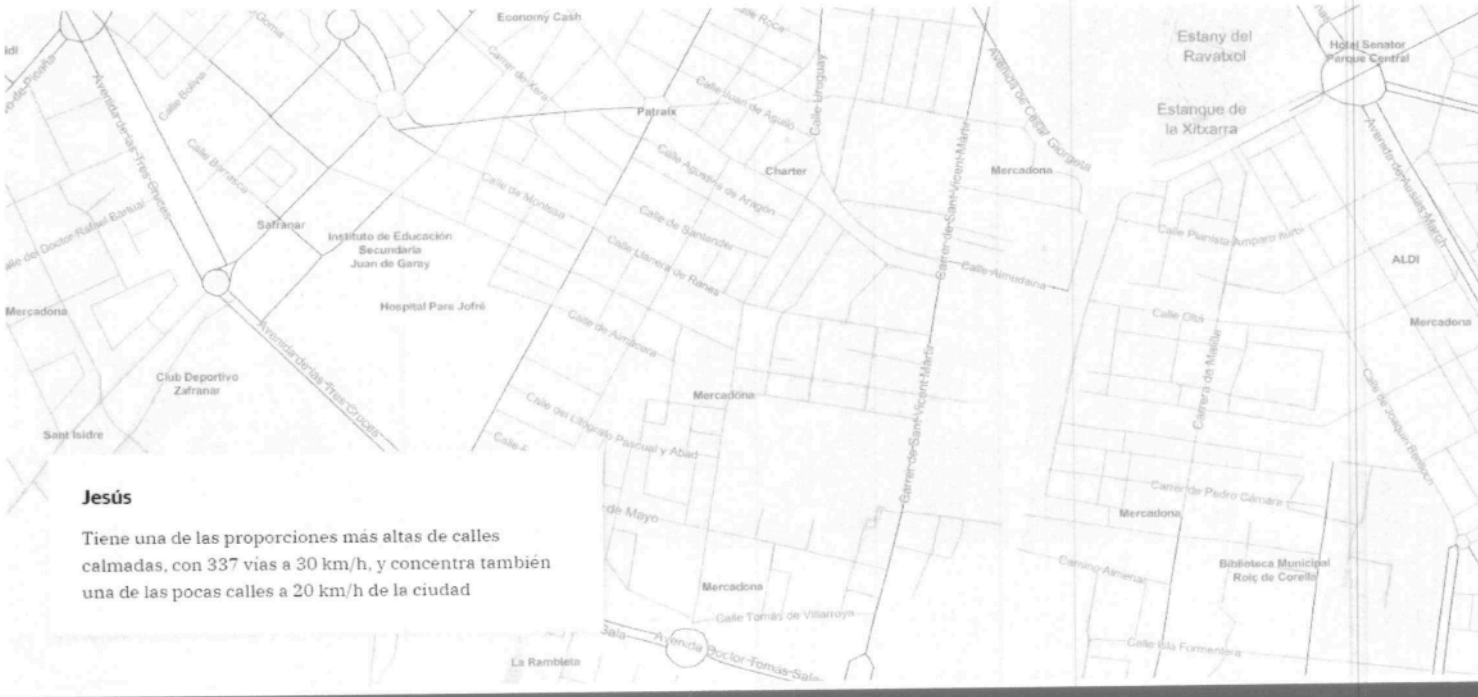
L'Olivereta

Mantiene una distribución diversa, con muchas calles a 30 km/h pero también otras a 40 y 50, como la zona de Tres Forques. Además ya tiene un centenar de calles peatonales



Patraix

Refleja bien la transición urbana, con más de la mitad de sus calles a 30 km/h y presencia destacada de peatonales, aunque aún conserva más de 150 calles, o tramos de éstas, con límite de 50 km/h



Jesús

Tiene una de las proporciones más altas de calles calmadas, con 337 vías a 30 km/h, y concentra también una de las pocas calles a 20 km/h de la ciudad



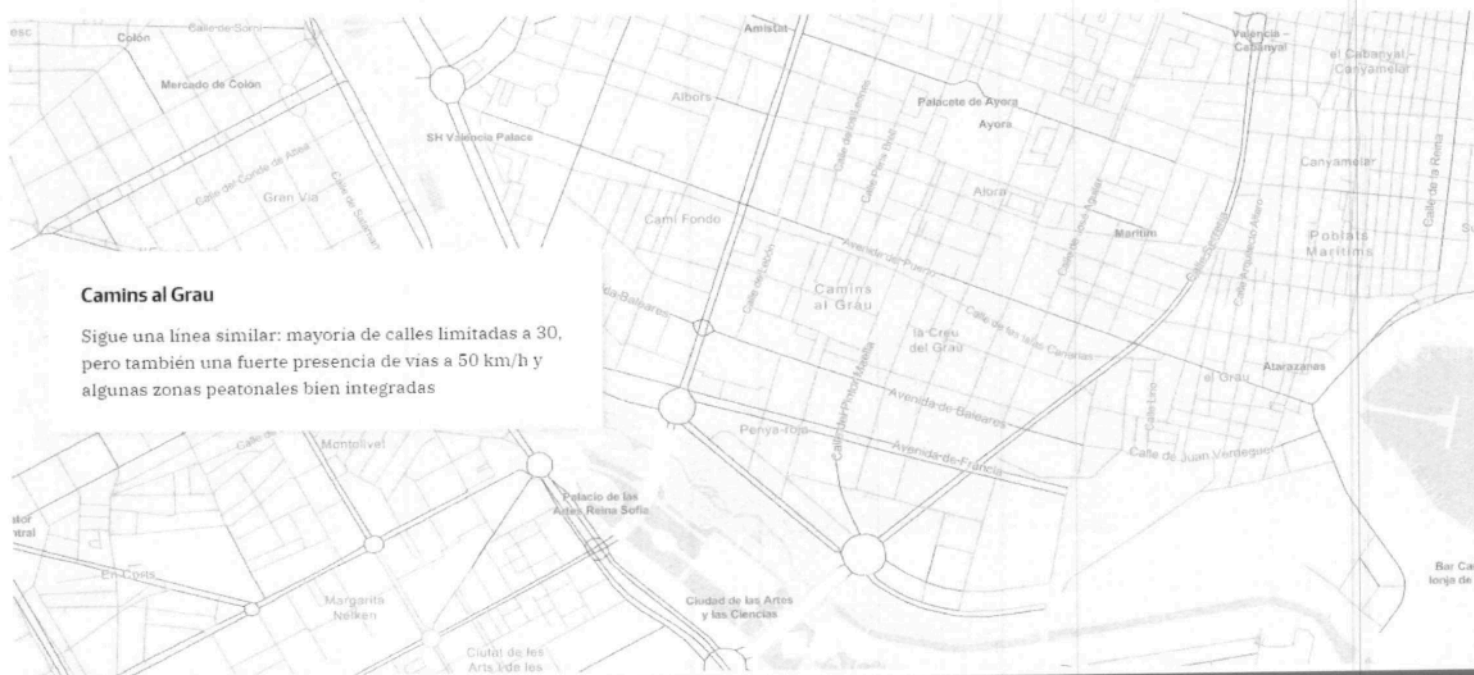
Quatre Carreres

Destaca por su gran extensión y un reparto diverso, aunque las calles a 30 km/h suponen casi dos tercios del total. También es uno de los pocos distritos con calles residenciales



Poblats Marítims

Combina tradición y cambio. Conserva algunas calles a 40 km/h como Cavite, pero más del 70% tienen límite a 30 km/h. Además, es de los que más calles peatonales suma



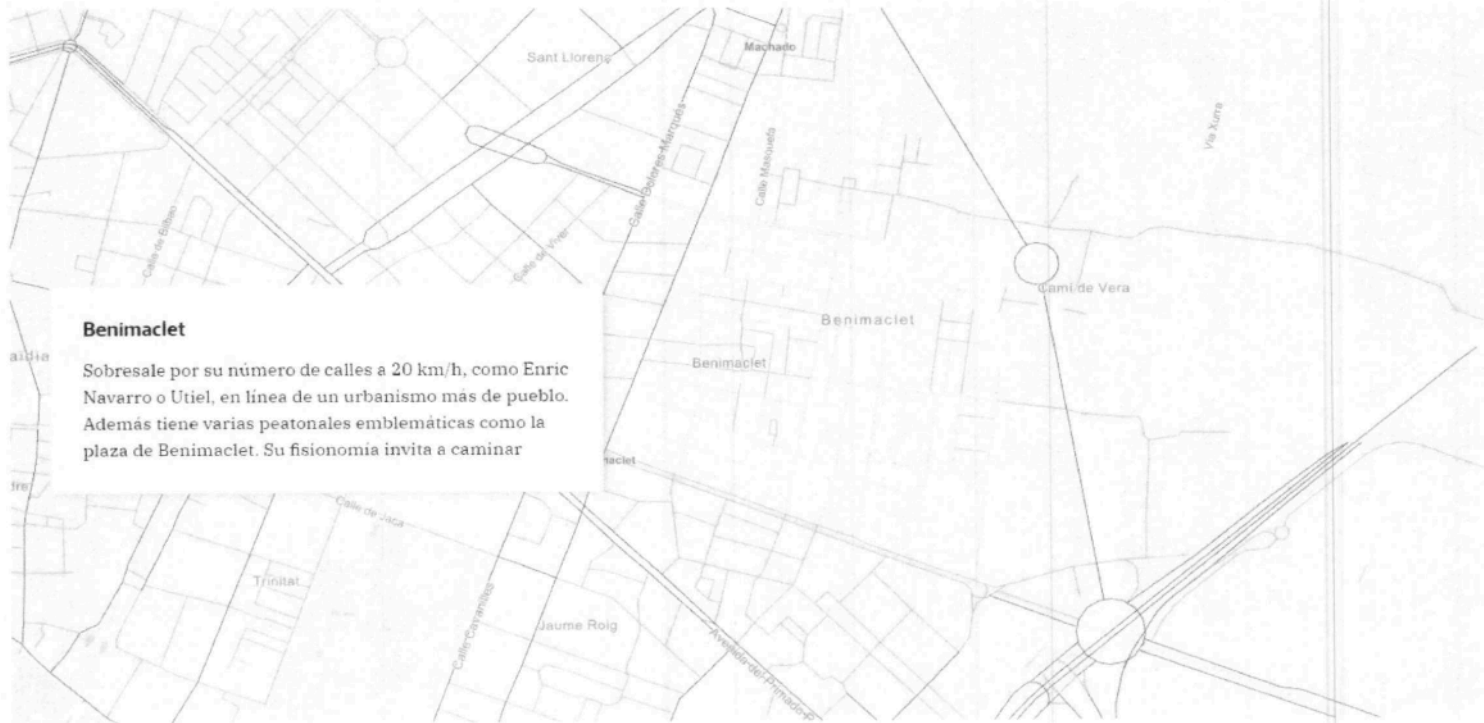
Camins al Grau

Sigue una línea similar: mayoría de calles limitadas a 30, pero también una fuerte presencia de vías a 50 km/h y algunas zonas peatonales bien integradas



Algorós

Con universidades y zonas residenciales, reparte su tráfico entre calles a 30 y 50 km/h, aunque los espacios peatonales como los del entorno del campus han ganado presencia



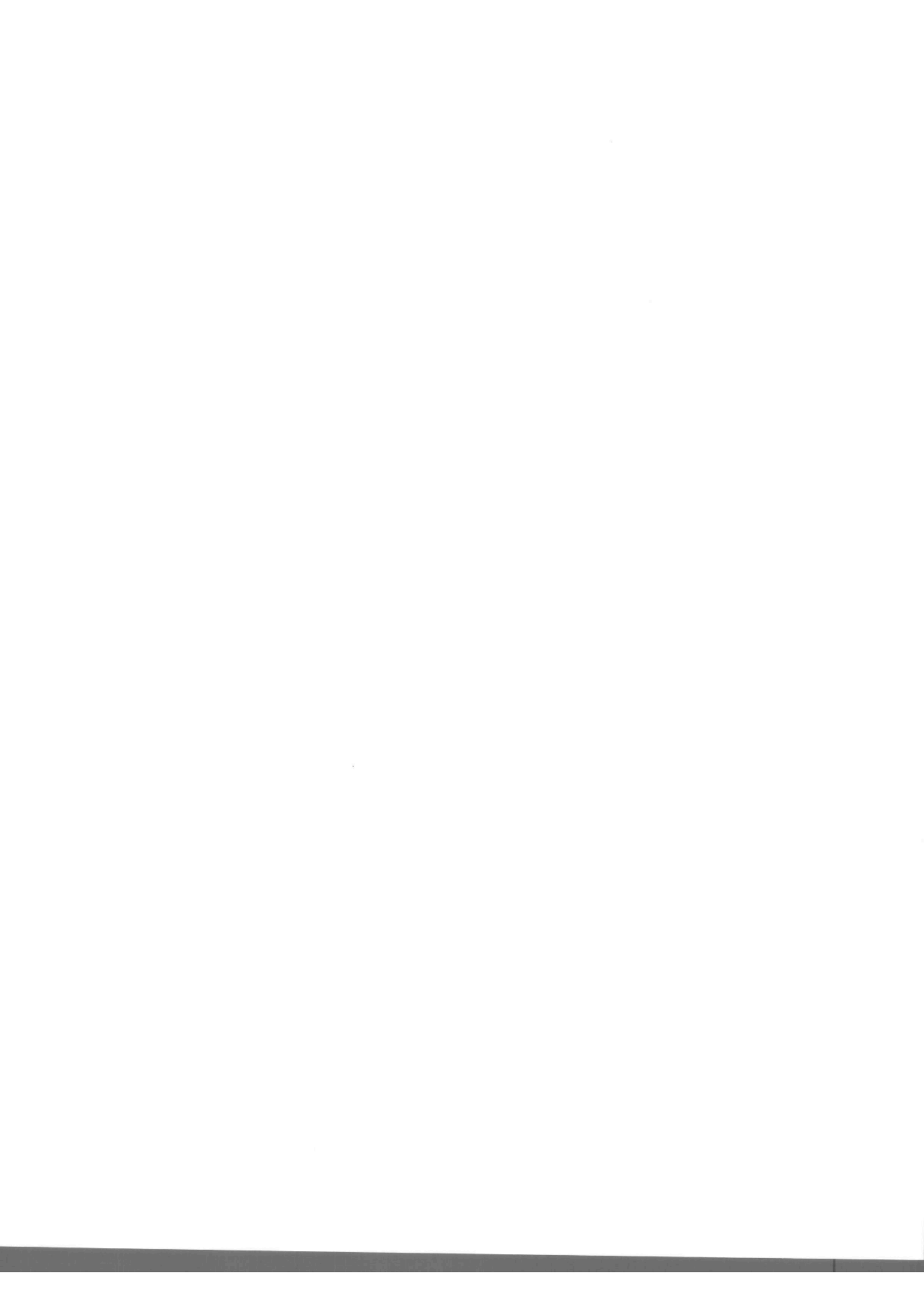
Benimaclet

Sobresale por su número de calles a 20 km/h, como Enric Navarro o Utiel, en línea de un urbanismo más de pueblo. Además tiene varias peatonales emblemáticas como la plaza de Benimaclet. Su fisonomía invita a caminar



Rascanya

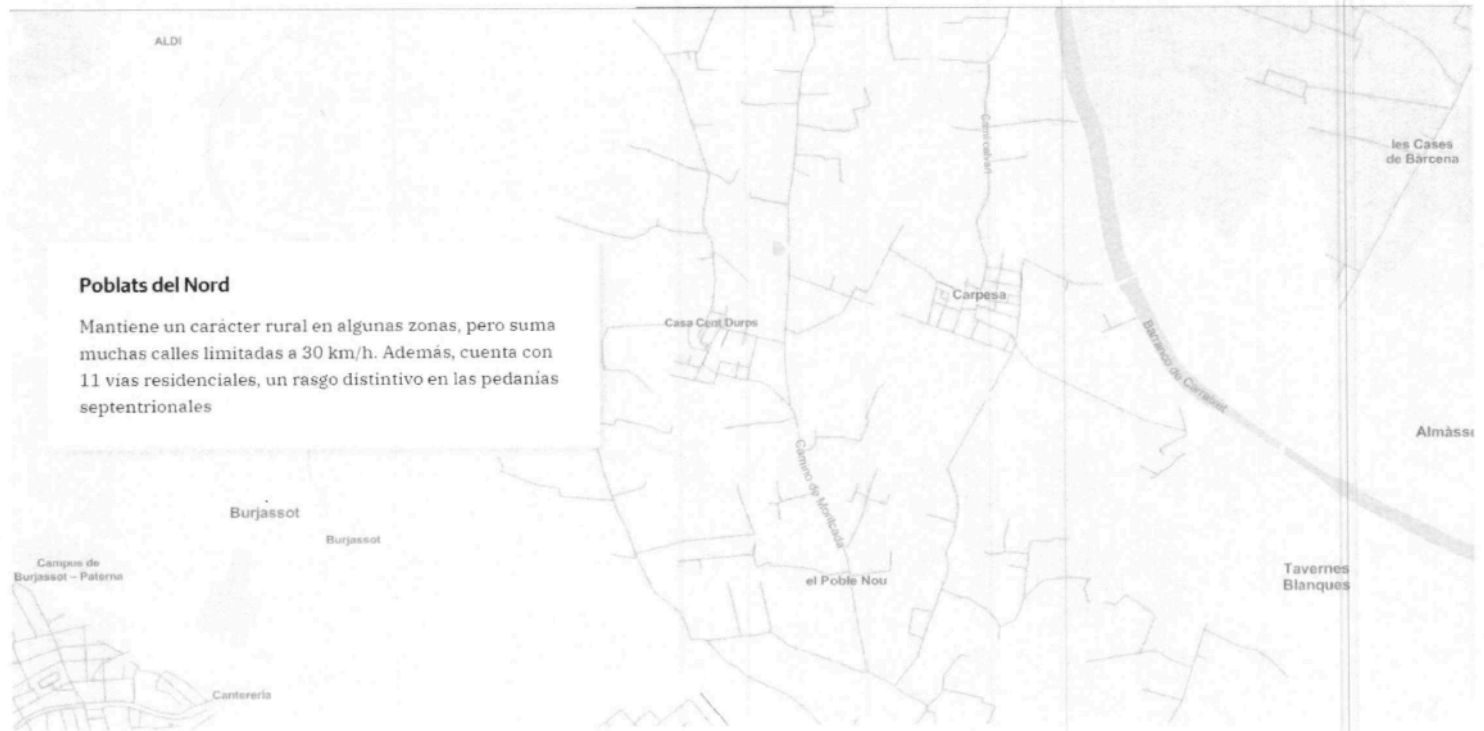
Cuenta con muchas calles a 30 km/h y un número relevante de peatonales y vías a 50 km/h. Aunque periférico, su estructura viaria es cada vez más tranquila





Benicalap

Equilibra tradición y nuevas formas de movilidad: sus calles peatonales como Florista conviven con un número aún considerable de vías a 50 km/h



Poblat del Nord

Mantiene un carácter rural en algunas zonas, pero suma muchas calles limitadas a 30 km/h. Además, cuenta con 11 vías residenciales, un rasgo distintivo en las pedanías septentrionales



Poblat de l'Oest

Conserva gran parte de su estructura tradicional, con predominio de calles a 30 km/h y algunas zonas peatonales, aunque con poca presencia de calles residenciales



20km/h

Una red en expansión silenciosa

■ Calles con límite 20km/h Resto

Aunque mucho menos extendidas, las calles con límite de 20 km/h están ganando terreno en puntos muy concretos. Es el caso del entorno del Mercado de Ruzafa, en L'Eixample, donde la estrechez y la vida comercial justifican una velocidad mínima; o en Benimaclet, con ejemplos como las calles Utiel, Enric Navarro o Mistral. Estas calles buscan garantizar la seguridad máxima en zonas con tráfico mixto o alto tránsito peatonal.



Ciutat Vella es una de las áreas con mayores restricciones de velocidad. J. Montañana

30 km/h

La telaraña más extensa

■ Calles con límite 30km/h Resto

El límite de 30 km/h es hoy la norma en la mayoría de calles de Valencia. En distritos como Poblats del Sud (911 calles), Poblats Maritims (929), Quatre Carreres (886) o Campanar (356), este tipo de vía se impone como la más común. En zonas como el distrito de Jesús, buena parte de las calles residenciales también se sitúan en esta categoría. Son viales que permiten el paso del vehículo privado, pero bajo condiciones que favorecen la convivencia con ciclistas y peatones, como ocurre en los entornos escolares, áreas comerciales o calles interiores de los barrios. Además algunas de estas calles tienen la categorización de ciclocalles tal y como se recoge en las correspondientes señales verticales.







La calle Lepanto, ejemplo de ciclocalle con limitación de 30 km/h. Iván Artigas

40 km/h

Un límite testimonial

■ Calles con límite 40km/h Resto

Las calles limitadas a 40 km/h son escasas y localizadas. Algunas de las pocas que existen se encuentran en L'Olivereta, como el tramo de Tres Forques entre Bulevar Sur y Archiduque Carlos, o en Poblats Maritims, como la calle Cavite. Son vías de tráfico moderado, con estructura de gran calle de barrio, donde la reducción de velocidad se queda a medio camino entre la movilidad densa y la calmada.

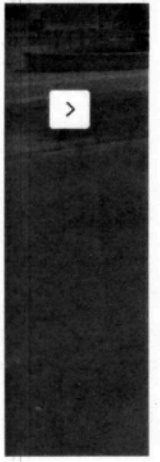
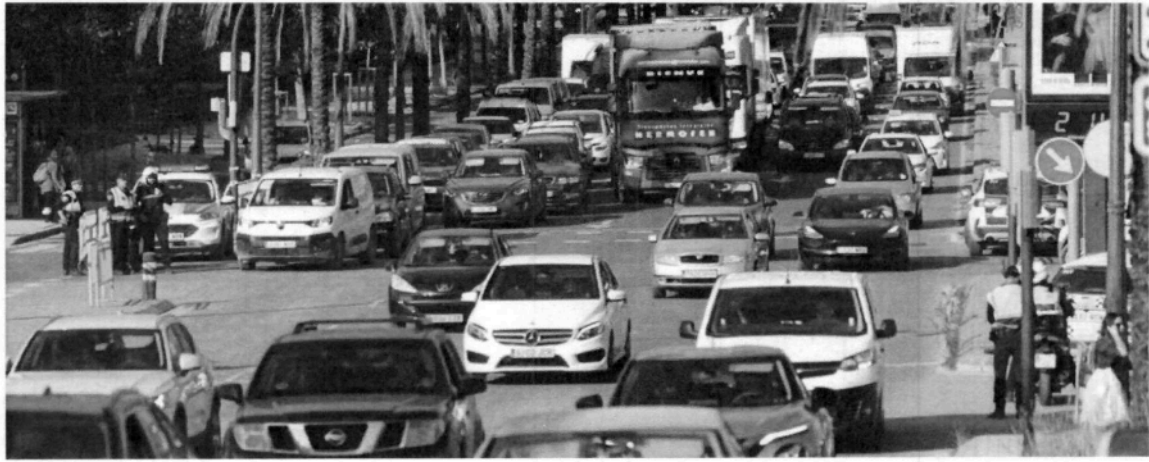
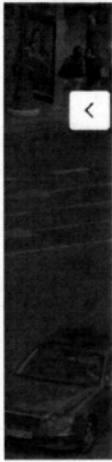
50 km/h

Los últimos reductos

■ Calles con límite 50km/h Resto

Mientras tanto, los límites de 50 km/h resisten en grandes avenidas y arterias principales. El Pla del Real es el distrito con mayor número de calles con esta limitación (177), seguido por L'Eixample (161). Se trata de vías como Blasco Ibáñez, la avenida de Aragón o General Gil Dolz, donde el volumen de tráfico y la necesidad de conexión rápida entre barrios mantiene velocidades más elevadas, aunque sujetas a semaforización estricta.





Bulevar Sur

Una de las vías con el límite más alto durante un atasco.

Calles peatonales

Espacio ganado al coche

■ Calle peatonal Resto



Más allá de Ciutat Vella, la peatonalización se extiende poco a poco a otros barrios. En Benicalap, por ejemplo, las calles Florista o Carlos Climent González han sido adaptadas para un uso exclusivamente peatonal. En Benimaclet, la plaza del mismo nombre y la calle Guardia Civil constituyen dos espacios donde el peatón es protagonista. Son actuaciones que permiten recuperar espacios públicos para el paseo, el juego y la vida cotidiana sin vehículos y que intentan recuperar la esencia de estos barrios que antes fueron pueblos.



Distintas zonas de Valencia donde el peatón es el único protagonista. Irene Marsilia

Calles residenciales

Prioridad compartida



Prioridad compartida

■ Calle residencial Resto

Por último, las calles residenciales suponen un modelo intermedio entre las vías peatonales y las motorizadas. Aquí, los vehículos pueden circular pero siempre en convivencia con el peatón, que tiene prioridad y con límite de 20km/h. Además de las numerosas calles de Ciutat Vella en esta categoría, como Murillo, Na Jordana o Moro Zeid, también existen ejemplos en Poblats del Sud o Quatre Carreres, aunque su presencia es muy reducida en comparación.

La tendencia hacia una ciudad más calmada y habitable parece consolidarse, aunque no sin tensiones ni contrastes. Las diferencias entre los vecinos que quieren un barrio más tranquilo y los que necesitan desplazarse y aparcar siempre han existido y existirán pero las cifras muestran un avance evidente en la reducción de la velocidad y la ampliación de zonas peatonales, especialmente en el centro. La implantación de esta nueva cultura urbana no es homogénea ni inmediata, pero el rumbo está marcado: Valencia se alinea con otras capitales europeas que apuestan por priorizar la vida vecinal, la seguridad vial y la sostenibilidad en el espacio público.

Temas: [Tráfico](#) [Seguridad vial](#) [Valencia \(Ciudad\)](#) [Ayuntamiento de Valencia](#) [Sostenibilidad](#) [Historias visuales](#)

■ 4 comentarios

■ Reporta un error

