



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

SEGURETAT I MOBILITAT

PLAN DIRECTOR DE SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE VALÈNCIA 2026-2030



ÍNDICE

1. MARCO ESTRATÉGICO	2
1.1. INTRODUCCIÓN	2
1.2. MARCO DE REFERENCIA	2
2. CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD	5
2.1. Población	5
2.2. REPARTO MODAL	6
2.3. SINIESTRALIDAD VIAL URBANA	10
2.4. MEDIDAS ADOPTADAS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS	19
3. EVALUACIÓN DEL GRADO DE IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DE SEGURIDAD VIAL DE 2018-2023	21
4. DIAGNÓSTICO, RETOS y OBJETIVOS	22
4.1. DIAGNÓSTICO DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	22
4.2. DIAGNÓSTICO DE LA GESTIÓN DE LOS DATOS DE SINIESTROS	22
4.3. DIAGNÓSTICO DEL USUARIO Y LA INFRAESTRUCTURA	23
4.4. OBJETIVO GLOBAL	23
5. MARCO ESTRATÉGICO Y DE IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN	24
5.1. ÁREAS ESTRATÉGICAS	24
5.2. PLAZO TEMPORAL	24
5.3. AGENTES IMPLICADOS	24
6. PLAN DE ACCIÓN	25
7 RESUMEN ACTUACIONES Y RESPONSABLES	53
8 EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN	57



1. MARCO ESTRATÉGICO

1.1. INTRODUCCIÓN

La Gestión de la Seguridad Vial de la ciudad de València es liderada activamente por el propio Ayuntamiento de València a través del Servi de Mobilitat y de la Policía Local. A través de éstas, se establecen y realizan coordinaciones con las distintas administraciones con competencias en la materia como la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, la Generalitat Valenciana o la Diputación de València.

En la actualidad, y con el año 2026 como punto de partida, la ciudad se encuentra en un profundo cambio de paradigma hacia una movilidad más sostenible desde el punto de vista económico y ambiental. Esta transformación se manifiesta en la priorización de los desplazamientos peatonales, en bicicleta, en vehículos de movilidad personal (VMP) y en transporte público, fomentando estos modos frente al vehículo privado motorizado.

Aprovechando este contexto de cambios normativos y tendencias sociales, el Ajuntament de València ha impulsado la revisión y actualización del Plan Director de Seguridad Vial de la Ciudad de València (PDSVV), tomando como referencia la Estrategia de Seguridad Vial 2030 de la DGT. El objeto de este documento es realizar un análisis y diagnóstico de la siniestralidad urbana y la seguridad de la infraestructura, lo que culminará en la revisión de objetivos, áreas estratégicas y en la confección de un nuevo programa de actuaciones para el periodo 2026-2030.

Con este plan se pretende garantizar una movilidad segura de todos los usuarios del espacio público de la ciudad. Todo ello en concordancia con la Visión Cero del Ayuntamiento de València cuyo objetivo principal es disponer de un sistema de tránsito con cero muertos o heridos graves por siniestros de tránsito en la ciudad.

1.2. MARCO DE REFERENCIA

La seguridad vial constituye uno de los pilares esenciales de la convivencia urbana y de la calidad de vida en la ciudad de Valencia. La movilidad en un entorno urbano implica una interacción constante entre peatones, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal (VMP), motocicletas, turismos, transporte público y vehículos de reparto. Esta complejidad exige un enfoque estratégico y coordinado para minimizar los riesgos asociados al tráfico y garantizar un espacio seguro, eficiente y sostenible.

En los últimos años, la siniestralidad vial urbana se ha consolidado como un problema de salud pública y de seguridad ciudadana. Los siniestros viales generan víctimas mortales, heridos graves y leves, además de costes sociales, económicos y sanitarios considerables. A ello se suma la repercusión en la percepción ciudadana de la seguridad, factor que influye directamente en la confianza hacia las instituciones públicas y en la calidad de vida urbana.

En este contexto, desde hace años la ciudad de Valencia y en concreto el Ayuntamiento de Valencia a través del Servi de Mobilitat y la Policía Local como referentes de la gestión de la seguridad vial urbana, está adherida a los planes anuales de la Dirección General de Tráfico (DGT), materializados en múltiples campañas llevadas a cabo en los periodos establecidos en cada caso y siendo realizadas de manera transversal por las diferentes unidades de la Policía Local

Sin embargo, la situación actual hace necesario contar con un Plan Director como marco estratégico que oriente las actuaciones a corto, medio y largo plazo, optimice los recursos disponibles y priorice aquellas intervenciones con mayor impacto en la reducción de la siniestralidad.

En este sentido, la Policía Local, ha elaborado un **Plan Vector “Guiando Valencia hacia una movilidad más segura”**, alineado y subordinado al presente Plan Director, el cual llevará a cabo acciones para poder alcanzar los objetivos establecidos en el umbral temporal del 2030. El documento articula un conjunto de medidas técnicas y policiales basadas, principalmente, en el análisis de datos de siniestralidad, el estudio de las velocidades registradas en la red viaria y la identificación de patrones objetivados de riesgo vinculados al consumo de alcohol y drogas.

1.2.1. POLÍTICAS NACIONALES EN SEGURIDAD VIAL

I. Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2030 – Ciudades Seguras

La Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2030, promovida por la Dirección General de Tráfico (DGT) en 2022, constituye el marco de referencia estatal para orientar las políticas y actuaciones en materia de seguridad vial en la próxima década. Esta estrategia responde al compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y con la Década de Acción para la Seguridad Vial de Naciones Unidas, situando la seguridad vial como un elemento clave en la construcción de ciudades más seguras, sostenibles e inclusiva.

Una de sus áreas estratégicas prioritarias es la de “Ciudades seguras”, que pone el foco en la mejora de la seguridad vial en entornos urbanos. La visión que se plantea es la siguiente.

“En el año 2030, nuestras ciudades disfrutan de una movilidad urbana plenamente diseñada y gestionada desde los principios del Sistema Seguro, adecuada a las necesidades de movilidad y seguridad de todas las personas usuarias de las vías, especialmente las más vulnerables;

**ESTRATEGIA
DE SEGURIDAD
VIAL 2030**
Ciudades seguras



haciendo uso para ello, de forma eficaz, de las posibilidades tecnológicas que ofrecen la conectividad y la digitalización en el entorno urbano”

Para alcanzar esta visión, la estrategia propone siete áreas de actuación prioritarias, que deben servir como guía para las administraciones públicas, los operadores de transporte y los agentes sociales implicados:

1. Potenciar el diseño viario seguro y realizar una gestión integral de la velocidad
 - Garantizar la coherencia entre la función de cada vía, su diseño y los límites de velocidad establecidos.
 - Fomentar la implantación de Zonas 30 y otras medidas de reducción de velocidad.
2. Promover diseños urbanos que tengan como objetivo la reducción de la probabilidad y la gravedad de los siniestros.
3. Garantizar la accesibilidad universal
 - Incorporar criterios de diseño inclusivo que favorezcan a todos los colectivos, con especial atención a peatones, ciclistas, personas mayores, menores y personas con movilidad reducida.
 - Diseñar espacios urbanos seguros que fomenten la movilidad activa y sostenible.
4. Integrar la seguridad vial en las políticas municipales
 - Asegurar que la seguridad vial sea un eje transversal en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), la ordenación urbanística y las políticas de transporte.
 - Favorecer la coordinación entre distintos niveles de la administración y actores locales.
5. Potenciar la conectividad y la digitalización para una movilidad segura
 - Promover el uso de tecnologías inteligentes de transporte (ITS) para mejorar la gestión del tráfico urbano.
 - Impulsar la digitalización de la movilidad como herramienta para reducir riesgos y optimizar la seguridad vial.
6. Adaptar la normativa a la realidad de la movilidad urbana
 - Revisar y actualizar el marco regulador de la circulación en entornos urbanos.
 - Incorporar nuevas formas de movilidad como los vehículos de movilidad personal (VMP) y servicios de micromovilidad.
7. Aumentar la seguridad en flotas públicas, concesiones y autorizaciones

- Establecer requisitos de seguridad para las flotas de transporte público, escolar y de servicios municipales.
 - Fomentar auditorías de seguridad y programas de mantenimiento preventivo en vehículos de servicio público.
8. Incrementar la seguridad de la distribución urbana de mercancías (DUM)
 - Integrar criterios de seguridad vial en la planificación y regulación de la logística urbana.
 - Adaptar las condiciones de circulación de furgonetas, bicicletas de carga y otros vehículos vinculados al delivery, un sector en constante crecimiento.

II. Guía para la introducción de criterios de Seguridad Vial en la redacción de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

Elaborada por la Dirección General de Tráfico en 2021, cuya finalidad es integrar la Seguridad Vial en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible que desarrollan los ayuntamientos.

Esta guía como instrumento metodológico tiene como objetivo garantizar que la seguridad vial se integre de manera transversal en los procesos de planificación de la movilidad urbana. La finalidad de esta guía es doble:

- Asegurar que los PMUS no solo promuevan la movilidad sostenible, sino que también se conviertan en una herramienta eficaz para la reducción de la siniestralidad vial.
- Incorporar los principios del Sistema Seguro en el diseño, ejecución y evaluación de las políticas municipales de movilidad.

La Guía identifica una serie de principios clave que deben guiar la elaboración de los PMUS:

- Diagnóstico de la siniestralidad: análisis exhaustivo de los datos de siniestros, su localización y causas, para orientar medidas concretas de prevención.
- Protección de usuarios vulnerables: priorizar la seguridad de peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida en el diseño urbano.



- Jerarquización viaria y calmado del tráfico: establecer redes coherentes de circulación, aplicar medidas de reducción de velocidad y adecuar el diseño de las vías al uso previsto.
- Integración con la planificación urbana: coordinar la seguridad vial con la ordenación territorial, el transporte público y la movilidad activa.
- Medidas preventivas y correctoras: desarrollar actuaciones en infraestructuras, gestión del tráfico, educación vial y campañas de sensibilización.
- Evaluación y seguimiento: definir indicadores de seguridad vial específicos para medir el impacto de las medidas implementadas y garantizar la mejora continua.

III. Normativa de accesibilidad

Dentro del Marco de Referencia del Plan Director se decide incorporar expresamente el marco normativo de accesibilidad universal y movilidad inclusiva derivado de la Ley 8/2024, de la Generalitat, de accesibilidad universal de la Comunitat Valenciana, y de la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible, reconociendo como criterio rector del diseño viario y de la seguridad vial la preservación de la cadena de accesibilidad y la garantía de desplazamientos autónomos, seguros, continuos y no discriminatorios para todas las personas. En consecuencia, las actuaciones, obras, rediseños o reordenaciones impulsadas al amparo del presente Plan deberán interpretarse y evaluarse desde la perspectiva de la movilidad inclusiva y de la no interrupción de la cadena de accesibilidad desde el origen hasta el destino.

1.2.2. COMPETENCIAS EN SEGURIDAD VIAL DEL AYUNTAMIENTO DE VALÈNCIA

La seguridad vial en España se encuentra regulada en un marco normativo que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, de acuerdo con el artículo 149.1 de la Constitución Española de 1978. Esta competencia se desarrolla a través de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. El Ministerio del Interior, mediante la Dirección General de Tráfico, ejerce estas funciones a nivel estatal.

En el ámbito local, el artículo 7 de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, así como el artículo 25 de la Ley 27/2013 de Bases del Régimen Local, atribuyen a los municipios la ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad. El Ayuntamiento de València ha desarrollado en los últimos años una normativa específica y planes de actuación que constituyen el marco actual de referencia en la ciudad.

En 2019 se aprobó la Ordenanza de Movilidad de València, que sustituyó a la Ordenanza de Circulación de 2010. Esta norma introdujo importantes novedades como la regulación de las Zonas 30, la protección de calles peatonales y áreas de prioridad residencial, las normas específicas de circulación para bicicletas, la regulación de los Vehículos de Movilidad Personal (como patinetes eléctricos), así como la

ordenación del estacionamiento de motocicletas y bicicletas. Todo ello con el objetivo de reforzar la seguridad de los peatones y fomentar una movilidad más sostenible.

A estas medidas se sumó el Plan Director de Seguridad Vial de València 2018-2023, inspirado en la filosofía de 'Visión Cero'. El plan estableció líneas de actuación orientadas a reducir las víctimas mortales y los heridos graves en siniestros viales, promoviendo la educación vial en centros escolares, reforzando la presencia policial en puntos de riesgo, introduciendo medidas de calmado del tráfico y mejorando la señalización y los pasos peatonales.

En los últimos años, el Ayuntamiento ha continuado adoptando medidas complementarias, como la instalación de nuevos pasos de peatones regulados con semáforos y plataformas accesibles, la adaptación de paradas de la EMT para mejorar la accesibilidad o la ampliación de medidas de seguridad en entornos escolares.

En este marco normativo y estratégico, la **Policía Local de València**, como Cuerpo de proximidad y referente en la gestión de la seguridad vial urbana tiene la responsabilidad de liderar las actuaciones de control, vigilancia y prevención en la red viaria de la ciudad., **La Policía Local, a través de la Unidad de Seguridad Vial**, desempeña un papel esencial. Sus competencias abarcan la ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas, la vigilancia del cumplimiento de la normativa de tráfico y seguridad vial, la participación en campañas y programas de concienciación, y de forma especializada, el análisis de la siniestralidad vial, la investigación y reconstrucción de siniestros viales, la atención a sus víctimas y la instrucción de atestados por delitos imprudentes contra las personas y contra la seguridad vial. Además, desarrolla campañas específicas de control de vehículos de movilidad personal y bicicletas eléctricas, vigilancia del uso correcto de carriles reservados para transporte público y taxi, supervisión del cumplimiento en carriles bici y zonas peatonales, etc. Todo ello refuerza la política municipal de movilidad sostenible y segura, que integra educación, control policial y adecuación de infraestructuras para mejorar la convivencia y la seguridad en el espacio público urbano.



2. CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD

2.1. POBLACIÓN

La población de la ciudad de València según el Padrón Municipal de Habitantes de 2024 de la oficina de Estadística del Ayuntamiento de València asciende a 830.606 habitantes. En este sentido, los distritos más poblados son Quatre Carreres y Camins al Grau, siendo este último el que mayor concentración de población registra, con más de 28.461 habitantes por kilómetro cuadrado, seguido de los distritos de l'Eixample, Extramurs, y l'Olivereta con más de 25.000 habitantes por kilómetro cuadrado.

En la siguiente tabla se muestra la población de la ciudad de València por edades quinquenales y sexo, donde puede observarse que el número de mujeres (52,5%) es significativamente superior al número de hombres (47,5%).

Tabla 1: Población por edades quinquenales y sexo

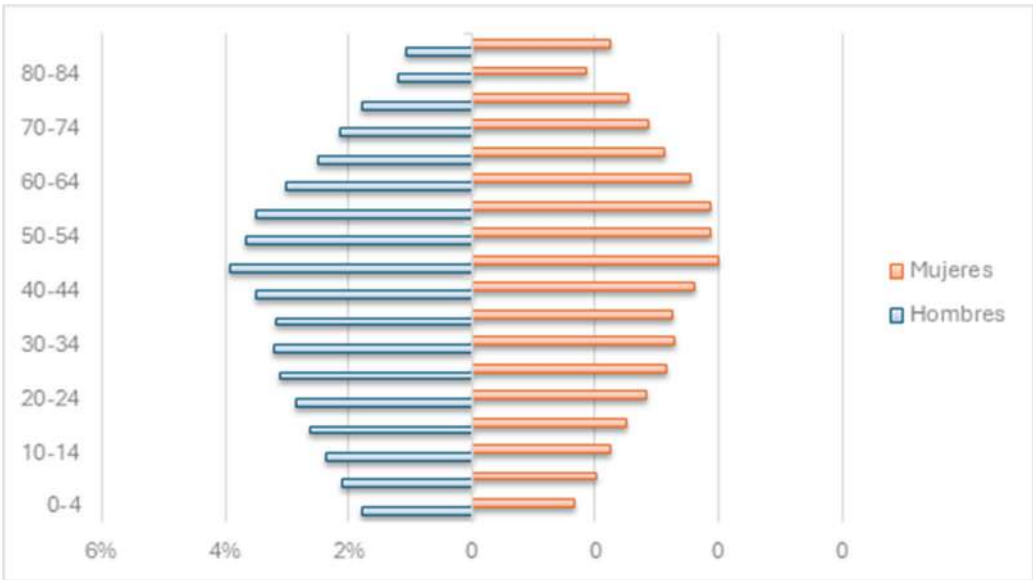
	Total	Porcentaje	Hombres	Porcentaje	Mujeres	Porcentaje
Valencia	830.606	100,0%	394.294	47,5%	436.312	52,5%
0-4	28.735	3,5%	14.802	1,8%	13.933	1,7%
5-9	34.165	4,1%	17.518	2,1%	16.647	2,0%
10-14	38.131	4,6%	19.564	2,4%	18.567	2,2%
15-19	42.513	5,1%	21.739	2,6%	20.774	2,5%
20-24	47.373	5,7%	23.764	2,9%	23.609	2,8%
25-29	52.199	6,3%	25.908	3,1%	26.291	3,2%
30-34	53.862	6,5%	26.592	3,2%	27.270	3,3%
35-39	53.463	6,4%	26.411	3,2%	27.052	3,3%
40-44	59.063	7,1%	29.037	3,5%	30.026	3,6%
45-49	65.761	7,9%	32.477	3,9%	33.284	4,0%
50-54	62.773	7,6%	30.528	3,7%	32.245	3,9%
55-59	61.260	7,4%	29.039	3,5%	32.221	3,9%
60-64	54.470	6,6%	24.990	3,0%	29.480	3,5%
65-69	46.609	5,6%	20.724	2,5%	25.885	3,1%
70-74	41.447	5,0%	17.762	2,1%	23.685	2,9%
75-79	36.061	4,3%	14.891	1,8%	21.170	2,5%
80-84	25.276	3,0%	9.829	1,2%	15.447	1,9%
85 y más	27.445	3,3%	8.719	1,0%	18.726	2,3%

Fuente: Padrón Municipal de Habitantes a 1 de enero de 2024

Uno de los cambios más significativos en las últimas décadas ha sido el progresivo envejecimiento de la población. En 2024, la pirámide poblacional de la ciudad de València refleja claramente este fenómeno: la población menor de 15 años representa solo el 12% del total, mientras que los mayores de 65 años ya alcanzan el 21%. El grupo más numeroso es el de 15 a 34 años, con un 24%, seguido de cerca por los

tramos de 35 a 49 años (21%) y 50 a 64 años (22%). Esta estructura confirma el modelo demográfico de las sociedades desarrolladas: baja natalidad, alta esperanza de vida y predominancia de la población adulta.

Gráfica 1: Pirámide poblacional de la ciudad de València.



Fuente: Padrón Municipal de Habitantes a 1 de enero de 2024

A esta tendencia se suma una notable diversidad de origen. Solo el 50% de la población actual ha nacido en la ciudad de València, mientras que un significativo 25% proviene del extranjero, cifra que supera ampliamente a quienes han nacido en el resto del Estado (15%) y en el resto de la Comunidad Valenciana (7%). El 3% restante corresponde a personas nacidas en otras localidades del área metropolitana (l'Horta). Esta composición evidencia que València no solo envejece, sino que también se transforma en una ciudad cada vez más multicultural y receptiva, donde la inmigración juega un papel clave en la configuración demográfica y social del presente.

Gráfica 2: Distribución lugar de nacimiento.

Fuente: Padrón Municipal de Habitantes a 1 de enero de 2024

Población según lugar de nacimiento



2.2. REPARTO MODAL

Tal y como se indica en la Estrategia de Seguridad Vial 2030 de la DGT, una de las principales características del tráfico dentro del ámbito urbano es su gran heterogeneidad. Los diferentes modos de movilidad (peatones, bicicletas, motocicletas, vehículos de movilidad personal, turismos, transporte público, furgonetas, camiones), con características y necesidades muy dispares entre sí, deben compartir el espacio público.

En lo que respecta a la ciudad de València, en el año 2013, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) a través de una encuesta revelaba que más de la mitad de los desplazamientos internos se realizaban mediante modos no motorizados, fundamentalmente a pie y en bicicleta. Diez años más tarde, se estima la continuidad de esta tendencia: los desplazamientos a pie siguen siendo el principal sistema de movilidad de los ciudadanos y constituyen más del 50’5% de los viajes internos y la bicicleta el 4’8%, según la planificación metropolitana más reciente.

2.2.1. Movilidad en vehículo privado

En los desplazamientos internos el porcentaje de viajes no mecanizados en la ciudad de Valencia es ligeramente superior a los viajes en vehículo privado y constituyen el 55,2%. En este sentido, la progresiva consolidación del transporte público y de la movilidad ciclista, junto con la importancia del caminar, dibujan un escenario en el que los modos sostenibles ya son claramente mayoritarios en la ciudad de València.

En cuanto a las motocicletas, se trata de un medio de transporte ágil y eficiente para desplazamientos rápidos por la ciudad. Se concentran en avenidas principales, rutas de acceso a universidades, zonas industriales y calles de alta densidad viales. Su flexibilidad permite superar congestiones, lo que las hace atractivas para reparto urbano, desplazamientos laborales y salidas de ocio.

Evolución de intensidades

De acuerdo con los datos publicados por el Ayuntamiento de Valencia, para el periodo del 2019 al 2025 se observa que la intensidad media de tráfico en los **accesos** de la ciudad se sitúa en aproximadamente en 577.000 vehículos diarios de media en el periodo analizado. En términos generales, se registra un descenso del volumen del tráfico en el año 2020 como consecuencia de las restricciones de movilidad provocadas por la pandemia del virus COVID 19. A partir de 2021 las intensidades tienden a estabilizarse, manteniendo una recuperación progresiva en los años posteriores. Cabe destacar, que el primer trimestre de 2025 estuvo afectado por las limitaciones del servicio ferroviario de cercanías y metro, como consecuencia de los daños provocados por la DANA del 29 de octubre, aumentando el uso del vehículo privado respecto a años anteriores.

Concretamente, los accesos por AUTOPISTA DEL SALER (V-15) y por Av. del CID (A-3) muestran una variación positiva, registrando en 2025 valores de IMD superiores a los del inicio del periodo analizado, con un aumento del 9,3% y del 3,5% respectivamente. El resto de accesos, presentan una variación negativa, ya que las intensidades de tráfico registradas en 2025 no alcanzan los valores observados en 2019. En particular, los accesos desde CORTES VALENCIANAS (CV-35) y desde AUSIAS MARCH (V-31) son lo que presentan un mayor descenso, presentando una variación del -5,8% y del -7,1% respectivamente.

Tabla 2: Evolución de la IMD laboral en los accesos a la Ciudad de Valencia entre el 2019 y 2025

Accesos	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Promedio 2019-2025	Variación (2019)
Acceso por Av. Del CID (A-3)	106.532	88.486	102.751	104.284	106.143	111.118	110.292	104.229	3,53
Acceso por AUSIAS MARCH (V-31)	111.938	90.577	104.111	106.682	108.550	105.153	103.947	104.422	-7,14
Acceso por HERMANOS MACHADO (CV-30)	102.304	83.987	98.089	98.270	97.194	99.247	100.895	97.141	-1,38
Acceso por CORTES VALENCIANAS (CV-35)	90.468	70.174	82.365	84.155	86.216	85.506	85.244	83.447	-5,77
Acceso por Av. CATALUÑA (V-21)	83.217	66.189	76.645	76.382	78.088	83.142	82.601	78.038	-0,74
Acceso por CAMINO NUEVO de PICANYA (CV-36)	81.549	67.231	77.381	79.115	79.881	74.684	78.617	76.922	-3,6
Acceso por AUTOPISTA DEL SALER (V-15)	33.900	27.832	34.490	32.992	33.509	34.212	37.062	33.428	9,33
Total	609.908	494.476	575.832	581.880	589.581	593.060	598.660	577.628	-1,84

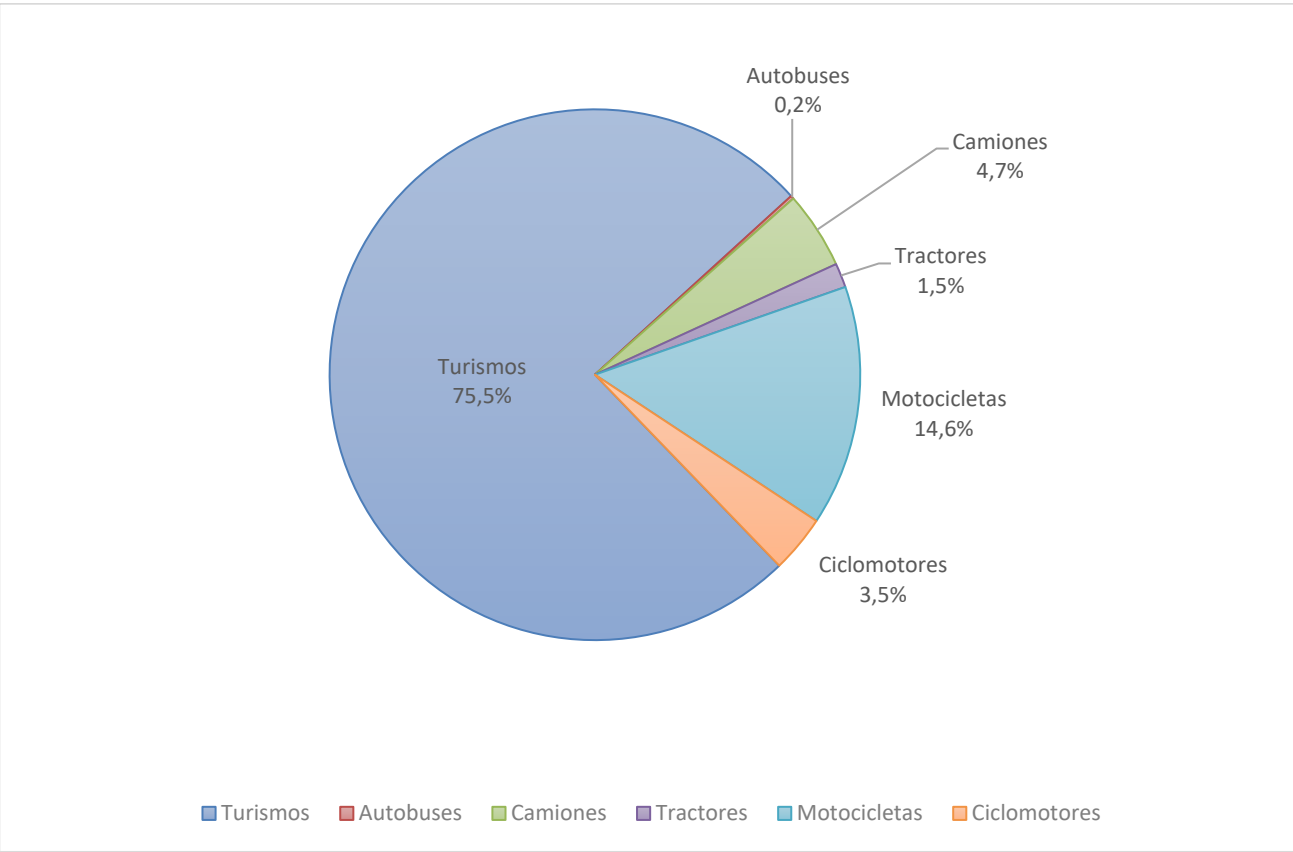


Por otra parte, en relación con las intensidades medias de tráfico registradas en las **principales vías** de la ciudad, estas presentan valores diferenciados en función de la capacidad de cada eje y de los flujos de movilidad que canalizan, registrándose, en términos generales, entre 35.000 y 70.000 vehículos diarios de media. De manera similar a lo observado en los accesos, se identifica una reducción del tráfico en 2020, seguida de una recuperación gradual en los años posteriores, con valores que tienden a estabilizarse en los últimos años del periodo.

Parque móvil

Respecto a la composición del parque de vehículos de la ciudad de Valencia según los datos del Ayuntamiento de Valencia para 2025, se observa que un 75,5% del parque automovilístico de la ciudad son turismos, un 14,6% corresponde a motocicletas, un 4,7% a camiones y un 3,5% a ciclomotores. En menor proporción se encuentran los tractores con un 1,5% y los autobuses con un 0,2%.

Gráfica 3: Parque de vehículos. Año 2025.



Fuente: Ayuntamiento de Valencia

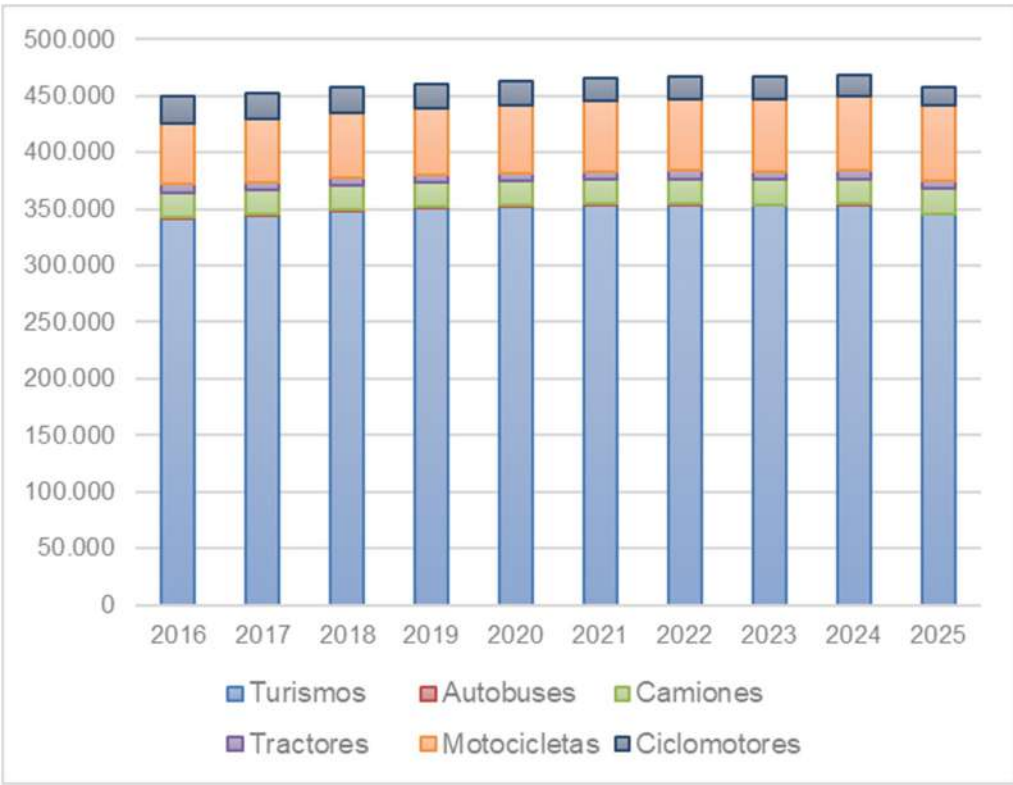
De acuerdo con los datos publicados en portal del Ayuntamiento de Valencia del parque de vehículos existente en la Ciudad de Valencia del periodo del 2016 al 2025, la evolución del parque de vehículos de la Ciudad de Valencia como se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 3: Evolución del parque de vehículos de la Ciudad de Valencia entre el 2016 y 2025

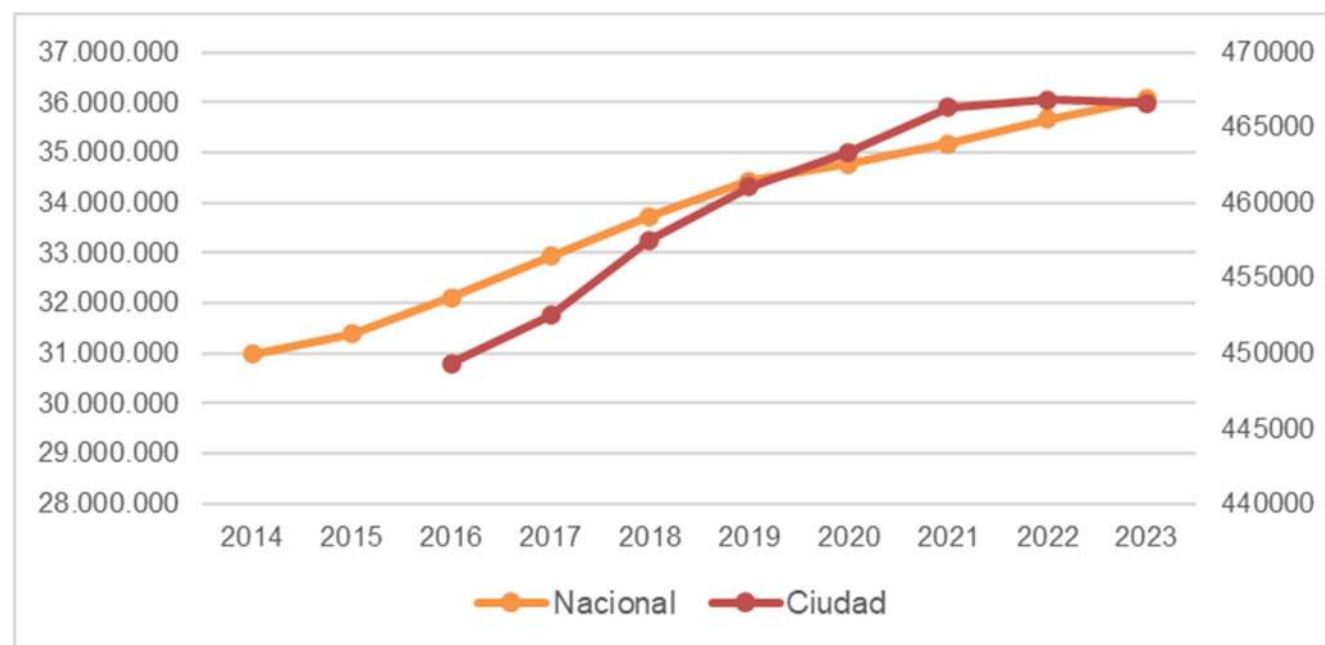
Año	Turismos	Autobuses	Camiones	Tractores	Motocicletas	Ciclomotores	Total	Variación Anual (%)
2016	341.866	915	22.010	6.828	53.939	23.775	449.333	
2017	344.280	904	21.631	6.900	55.868	22.919	452.502	0,71%
2018	348.290	917	21.649	6.988	57.299	22.373	457.516	1,11%
2019	350.753	913	21.555	7.049	59.113	21.674	461.057	0,77%
2020	352.151	896	21.663	6.951	60.680	21.017	463.358	0,50%
2021	354.143	901	21.667	6.890	62.049	20.675	466.325	0,64%
2022	354.200	876	21.662	6.979	63.198	19.899	466.814	0,10%
2023	353.083	903	21.645	7.037	64.638	19.306	466.612	-0,04%
2024	353.968	915	21.957	6.982	65.875	18.724	468.421	0,39%
2025	345.313	878	21.548	6.806	67.013	15.966	457.524	-2,33%
Variación (2016)	1,01%	-4,04%	-2,10%	-0,32%	24,24%	-32,85%	1,82%	

Fuente: Ayuntamiento de Valencia

Como se muestra en la tabla, el parque de vehículos lleva creciendo aproximadamente un 0,5% en los últimos años, y un 1,82% en el 2025 respecto al 2016, en especial el mayor incremento lo muestra las Motocicletas con un 24,24%. Sin embargo, este último año ha descendido en un -2,33% respecto del año anterior. Para este análisis no se consideró a los Remolques y semirremolques al ser definidos como vehículos especiales según la Ley sobre tráfico.



Analizando la evolución del parque de vehículos de la ciudad de Valencia en comparación con el parque de vehículos nacional, se observa que la evolución de Valencia sigue una tendencia creciente con una ligera estabilización en los últimos años.



Censo de conductores

Con respecto al censo de conductores, en la ciudad de València se registraron en el año 2024 un total de 460.806 conductores, de los cuales un 57% son hombres y un 43% son mujeres.

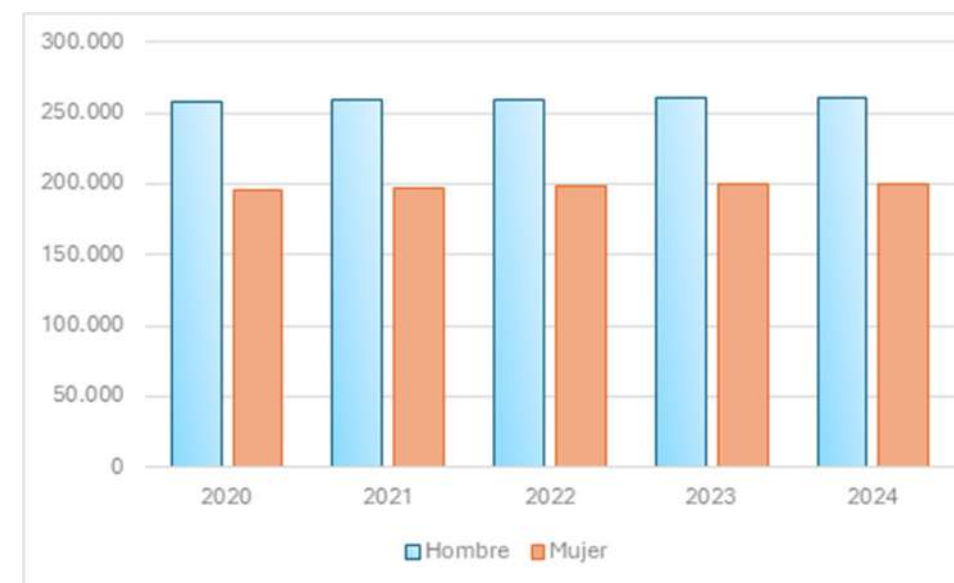
Gráfica 4: Censo de conductores por sexo. Año 2024.



Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior

Por otro lado, si analizamos la evolución del censo durante los últimos años, podemos comprobar que ha habido un crecimiento de 1,62% de conductores entre mujeres y hombres durante el periodo 2020-2024. Así mismo se muestra un mayor crecimiento en las conductoras mujeres el cual es 2,40% respecto al 2020, mientras que los hombres muestran un crecimiento de 1,02% en el mismo periodo.

Gráfica 5: Evolución del Censo de conductores por sexo



Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior

2.2.2. Movilidad peatonal

Caminar se consolida como el eje fundamental del día a día urbano, en gran medida gracias a la compacidad de la ciudad y a la distribución de usos mixtos en el espacio urbano. En efecto, los peatones representan el grupo más numeroso en las vías urbanas de Valencia, concentrándose en áreas céntricas como el casco histórico. Los desplazamientos se orientan principalmente hacia transporte público, zonas comerciales y áreas turísticas. Se observa un uso creciente de pasos de peatones regulados por semáforos inteligentes y zonas de prioridad peatonal.

En los últimos años, la tendencia ha sido la de eliminar los carriles bici de las aceras y desplazarlos a la calzada, reduciendo por lo tanto los conflictos con los ciclistas. Sin embargo, la presencia ocasional de turistas moviéndose por la ciudad por medio de bicicletas de alquiler en grupos numerosos, sigue generando conflictos con los peatones. Por otro lado, la irrupción, cada vez en mayor proporción, de usuarios de VMP en el entorno urbano, provoca nuevas interferencias con peatones, especialmente cuando los usuarios de VMP circulan ocasionalmente por las aceras.

2.2.3. Movilidad ciclista y VMP

En los últimos años, la movilidad ciclista ha ido creciendo a lo largo de la ciudad tal y como se puede comprobar en los mapas de intensidad ciclista que publica el servicio de movilidad del Ayuntamiento de Valencia en los que se aprecian algunos itinerarios como el del Anillo Ciclista para la Ronda Interior con tramos que superan los 10.000 ciclistas diarios¹.

Otra prueba del crecimiento de los desplazamientos en bicicleta en la ciudad es el sistema público de bicicletas Valenbisi, en funcionamiento desde 2010, que dispone actualmente de 2.760 bicicletas y 276 estaciones, y se ha consolidado como un medio de transporte urbano cotidiano. En 2025, se registraron alrededor de 5,4 millones de desplazamientos y cerca de 50.000 personas usuarias con abonos de larga duración, según cifras publicadas por el Ayuntamiento. El servicio está disponible las 24 horas del día, todos los días del año, y se integra con la red ciclista de la ciudad, incluyendo el Anillo Ciclista, que rodea el centro urbano y conecta con las principales vías de acceso y barrios periféricos. En este sentido, las bicicletas eléctricas y compartidas representan un porcentaje creciente de los desplazamientos urbanos.

A esto se le añade el número grupo de empresas de alquiler de bicicletas principalmente a turistas, que ofrecen visitas organizadas, a veces con punto de inicio y fin en el propio puerto de Valencia con la intención de captar a los turistas procedentes de los diferentes cruceros que llegan a la ciudad. Este tipo de ciclista totalmente ocasional, normalmente circula en grupos y no está nada familiarizado con la infraestructura ciclista y el entorno de la ciudad, por lo que en ocasiones no es raro verlos circulando por lugares no habilitados para ello como aceras.

En cuanto a los vehículos de movilidad personal (VMP), esta tipología de vehículo continúa en fase de desarrollo en lo relativo a sus requisitos de seguridad, pese a su implantación hace más de cinco años. Cabe destacar el impacto del fenómeno emergente de la movilidad personal, orientado a satisfacer necesidades de desplazamiento urbano mediante vehículos más económicos, ágiles y accesibles. Los vehículos de movilidad personal se han consolidado como parte estable del sistema de transporte urbano, lo que exige analizar sus pautas de uso y establecer medidas que prevengan conductas que puedan comprometer la seguridad pública.

Su uso se concentra en zonas urbanas densamente pobladas, rutas universitarias, centros comerciales, áreas turísticas y a lo largo del Jardín del Turia.

Los principales usuarios son jóvenes, trabajadores urbanos y turistas que buscan desplazamientos rápidos sin depender del transporte público o del coche particular. En la Interacción con otros usuarios, destaca que los usuarios de VMP suelen circular en carriles bici y, en ocasiones, en calles con tráfico motorizado, (cuando la normativa lo permite), generando puntos de conflicto con peatones y ciclistas.

2.2.4. Movilidad en transporte público

El transporte público urbano y metropolitano también ha vivido un momento de expansión. En 2025, la Empresa Municipal de Transportes (EMT) alcanzó los 120,5 millones de viajeros, mientras que Metrovalencia, con metro y tranvía, superó los 92,7 millones de desplazamientos, siendo su máximo histórico. Estas cifras confirman el papel esencial del transporte público colectivo en la reducción del uso del vehículo privado, ofreciendo una alternativa eficiente y sostenible a los desplazamientos motorizados individuales.

En este sentido, el Plan Director de la Empresa Municipal de Transportes (EMT) de Valencia para el periodo 2025-2030 es un documento estratégico de alta relevancia diseñado para reestructurar y optimizar el servicio de transporte público en un contexto de creciente demanda y desarrollo urbano, con el objetivo primordial de consolidar a la EMT como el eje central de la movilidad sostenible en la ciudad. El Plan persigue alcanzar un aumento significativo en el uso del transporte público, fijando la meta de superar los 500.000 viajeros diarios y los 125 millones de pasajeros anuales.



¹ Plano intensidades bicicletas mayo 2025 <https://www.valencia.es/cas/movilidad/otras-descargas>

2.2.5. Distribución Urbana de Mercancías

La Distribución Urbana de Mercancías (en adelante DUM) se define como el conjunto de operaciones logísticas relacionadas con las actividades de entrega y recogida de mercancías en las zonas urbanas, es decir, el último segmento de la cadena de suministro que implica la entrega de los bienes y servicios al cliente final. Este tipo de distribución presenta unas características y problemáticas específicas radicalmente diferentes a la distribución de bienes en entornos no urbanos, al convivir en las ciudades, un entorno con restricciones de espacio y con elevadas exigencias por parte de los ciudadanos, el transporte de personas y la distribución de mercancías.

En el año 2011, la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV) establecía como Objetivo 16 *“Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo”*, incluyéndose en el análisis DAFO del documento la siguiente debilidad relacionada con la Distribución Urbana de Mercancías en la Comunidad Valenciana: *“La ausencia de implantación de modelos de distribución urbana modernos”*. Asimismo, la ETCV, en relación a la Distribución Urbana de Mercancías (en adelante DUM), incluye como tendencias y retos de futuro: *La logística urbana, la denominada de “última milla” tiene un amplio margen de mejora y de su correcta planificación se derivarán importantes mejoras en la movilidad de las áreas metropolitanas y en la calidad ambiental de las mismas.*

La DUM en Valencia presenta en líneas generales dos problemas básicos: (1) el primero es el tráfico de agitación que una logística poco adaptada a la ciudad genera, provocando perjuicios medioambientales y un aumento de los niveles de congestión; (2) el segundo problema es el estacionamiento ilegal, que va ligado en muchas ocasiones a la ausencia o insuficiencia de espacio para que los vehículos de carga estacionen reglamentariamente. Esto puede verse agravado por la ocupación de dicho espacio por vehículos que no están efectuando operaciones de carga y descarga o bien superan el tiempo máximo de estacionamiento. Igualmente, en las zonas históricas de la ciudad, la estrechez del viario y la abundancia de calles peatonales provocan que la DUM origine interferencias en la circulación de vehículos y personas, pudiendo incluso afectar a la seguridad vial.

Por último, en los últimos años se ha detectado una tendencia creciente relacionada con el auge del comercio electrónico, que permite a los clientes adquirir productos sin necesidad de desplazarse hacia los establecimientos, lo que obliga a aumentar la demanda de DUM en entornos urbanos, dando como resultado, por ejemplo, más necesidades de espacios para carga y descarga, mayor tráfico de agitación, etc.

Cabe destacar que el Ayuntamiento ha encargado, en colaboración con el sector de logística, la redacción de un Diagnóstico de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) con el fin de analizar en detalle de la oferta, la demanda y la operativa del sector en la ciudad. El objetivo principal del estudio es identificar las principales necesidades y desafíos de la actividad para poder definir una hoja de ruta que incluya propuestas y soluciones de mejora concretas. Con esta iniciativa se pretende adoptar medidas que

optimicen la logística mediante un correcto dimensionamiento de plazas en calzada, un control más riguroso del estacionamiento y la implementación de soluciones tecnológicas avanzadas con el objetivo de garantizar la seguridad en las zonas destinadas al peatón, entre otros, y mejorar la convivencia entre todos los usuarios de la vía pública, lo que se traducirá en una mejora de la seguridad vial, de la sostenibilidad ambiental (menores emisiones, mejora de la calidad del aire, menor congestión) y del uso y ocupación del espacio público urbano.

2.3. SINIESTRALIDAD VIAL URBANA

Uno de los aspectos más importantes para realizar el diagnóstico de seguridad vial de la ciudad de València es el análisis de la siniestralidad con la finalidad de conocer la situación actual de la seguridad vial en la ciudad a partir de la información facilitada por el Departamento de Análisis Viario de la Policía Local de València.

El tratamiento integral de los siniestros viales es esencial para comprender sus causas estructurales y humanas y ofrecer una respuesta institucional eficiente y empática, aportando un enfoque multidisciplinar en la gestión de la siniestralidad, con acciones preventivas para reducir riesgos, operativas para minimizar sus consecuencias y de acompañamiento a las víctimas para evitar su revictimización.

Todas las imágenes aportadas en este apartado son de la fuente de Policía Local de Valencia extraídas del **Sistema Inteligente de Análisis de Siniestros Viales (SIASV)**.

2.3.1. Gestión de la siniestralidad

Históricamente, la gestión de los siniestros en la ciudad de Valencia se ha apoyado en información de campo poco depurada y difícil de sistematizar. La incorporación de nuevas tecnologías de la información y la inteligencia artificial permite ahora mejorar la calidad del dato, automatizar procesos complejos y obtener análisis más precisos. En este contexto, se han desarrollado herramientas específicas para la recogida y el tratamiento de datos, adaptadas a las necesidades operativas de la Policía Local de Valencia, lo que facilita un tratamiento más eficiente de las actuaciones y una toma de decisiones más fundamentada.

La Policía Local de València se encarga de registrar y almacenar la información de los siniestros viales ocurridos tanto en el ámbito urbano como en las vías periurbanas de su competencia. Los datos obtenidos de la investigación de las causas en los siniestros requieren un alto nivel de especialización por parte del personal actuante. La explicación técnica de cómo ha ocurrido un siniestro solo puede ser realizada por profesionales formados en dinámicas de energía, análisis de huellas y deformaciones, interpretación de dispositivos tecnológicos activos y pasivos y valoración de factores humanos y ambientales. Esta profesionalización garantiza que la información presentada ante la autoridad competente sea precisa, coherente y basada en criterios científicos, ofreciendo una reconstrucción lo más fiel posible a la realidad de los hechos.

Cabe destacar que, en el seno de la Policía Local de Valencia, se crea el **Sistema Inteligente de Análisis de Siniestros Viales (SIASV)** como plataforma integral diseñada para transformar más de una década de datos de siniestralidad vial en conocimiento operativo, estratégico y predictivo. Surge tras un proceso exhaustivo de integración, depuración y normalización de todas las fuentes históricas disponibles, logrando por primera vez una base de datos única, fiable y consolidada.

El SIASV permite analizar la siniestralidad con una visión completa y multicapas: descriptiva (qué ocurre), comparativa (cómo evoluciona), predictiva (qué podría ocurrir) y geoespacial (dónde ocurre). Esta herramienta permite la digitalización integral de la información recogida por los agentes intervinientes en el lugar del siniestro, mejorando la precisión, trazabilidad y utilidad de los datos para la prevención, gestión y análisis de la siniestralidad vial.

Las conclusiones de estos análisis son luego compartidas con el Servicio de Movilidad a través de reuniones periódicas con las secciones de Regulación del Tráfico y Señalización. En estos encuentros, se estudian de manera conjunta posibles medidas para mejorar aquellos puntos con mayor índice de siniestralidad.

2.3.2. Análisis global de la siniestralidad

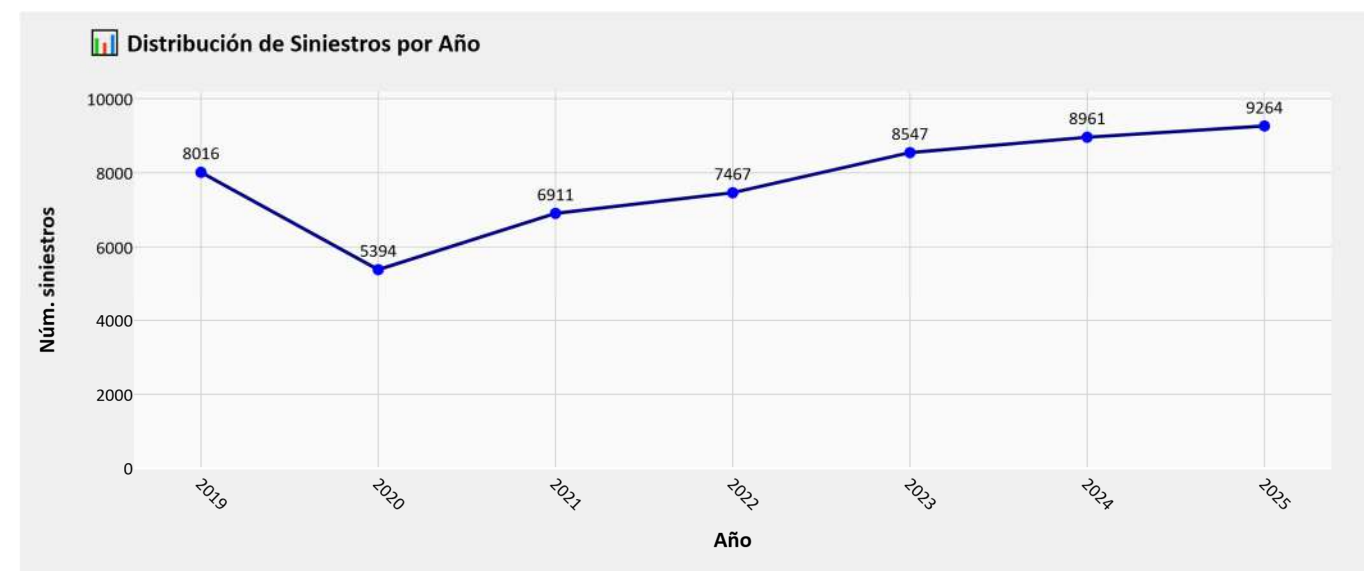
Este análisis global se realiza a partir de la información integrada en el SIASV, con los criterios anteriormente mencionados. Limitando el campo temporal de estudio evolutivo entre los años 2019 hasta 2025 y desde un punto de vista de análisis pormenorizado a los años 2023, 2024 y 2025.

Para analizar con objetividad y criterio la información que se aporta a continuación, se explica el proceso seguido para adecuar la calidad del dato recabado por la Policía Local de València a los estándares marcados por la DGT y como desde el año 2024, se adecuaron los datos, tras comprobar caso por caso, a los conceptos de la Orden 223/2014 que regula el contenido y definiciones de la información que alimenta el Registro Nacional de Víctimas de Siniestros Viales.

Evolución de la siniestralidad en el período 2019-2025

La siniestralidad de la ciudad de València muestra una tendencia ascendente en los últimos años, registrándose un total de 54.560 siniestros en el período de estudio comprendido entre los años 2019 al 2025.

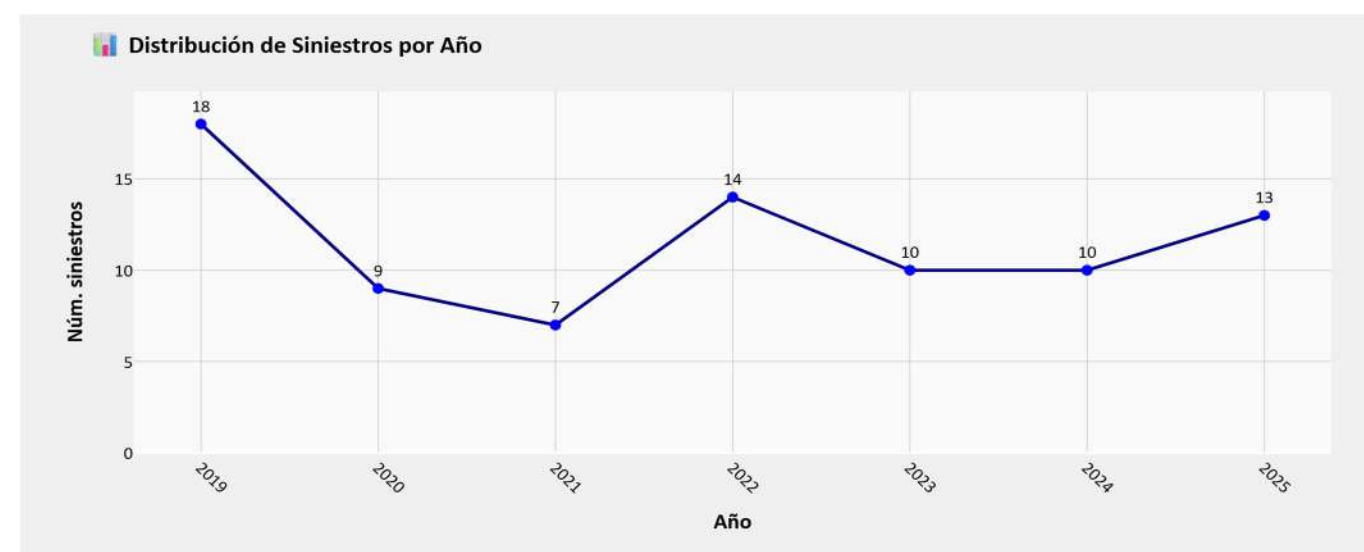
Total de siniestros registrados en la ciudad de València en el período 2019 – 2025



En el año 2020 se registra un descenso brusco de número de siniestros como consecuencia de la pandemia de COVID 19, el confinamiento y las restricciones de movilidad. En ese año se registraron 15 siniestros de media al día mientras que, en el año de mayor siniestralidad 2025, se registraron una media de 25 siniestros al día.

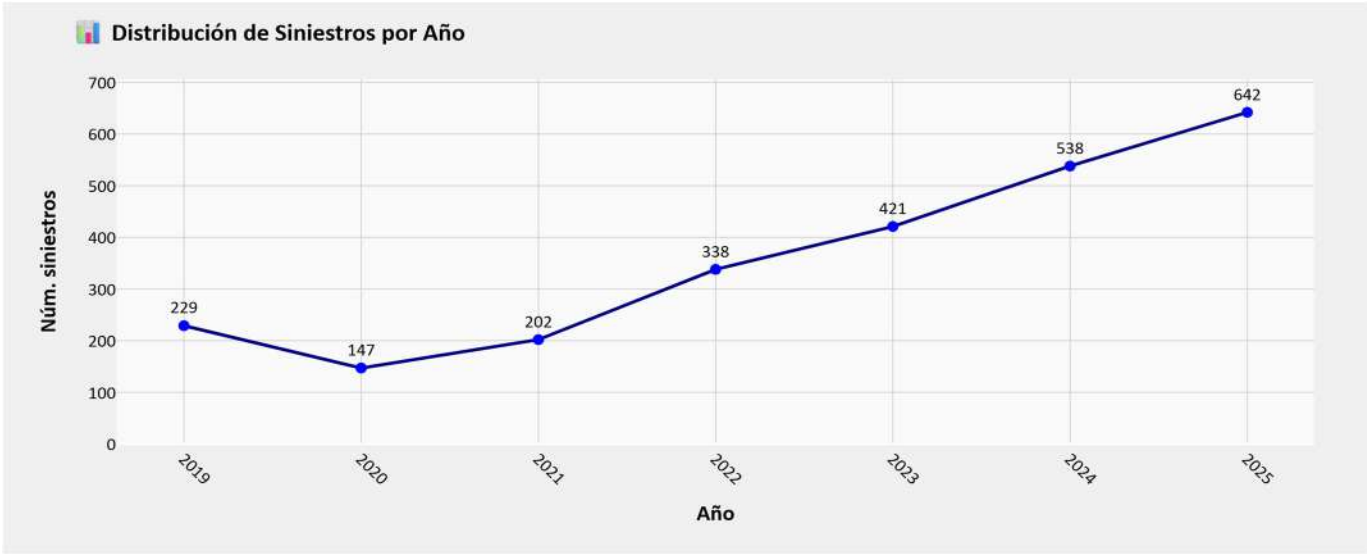
Destaca que, en relación a los siniestros viales con fallecidos, en el periodo comprendido entre el año 2023 y el año 2025, el 90% de las personas fallecidas pertenecen al colectivo de los usuarios vulnerables, ya que de las 33 personas de las que se registró su defunción dentro de los 30 días siguientes a la ocurrencia del siniestro, 15 eran peatones, 8 motoristas, 4 usuarios de VMP, 2 de bicicleta y 1 de ciclomotor, destacando que solo en el año 2025 se registraron 3 fallecidos usuarios de VMP.

Evolución de siniestros con fallecidos en el período 2019 – 2025

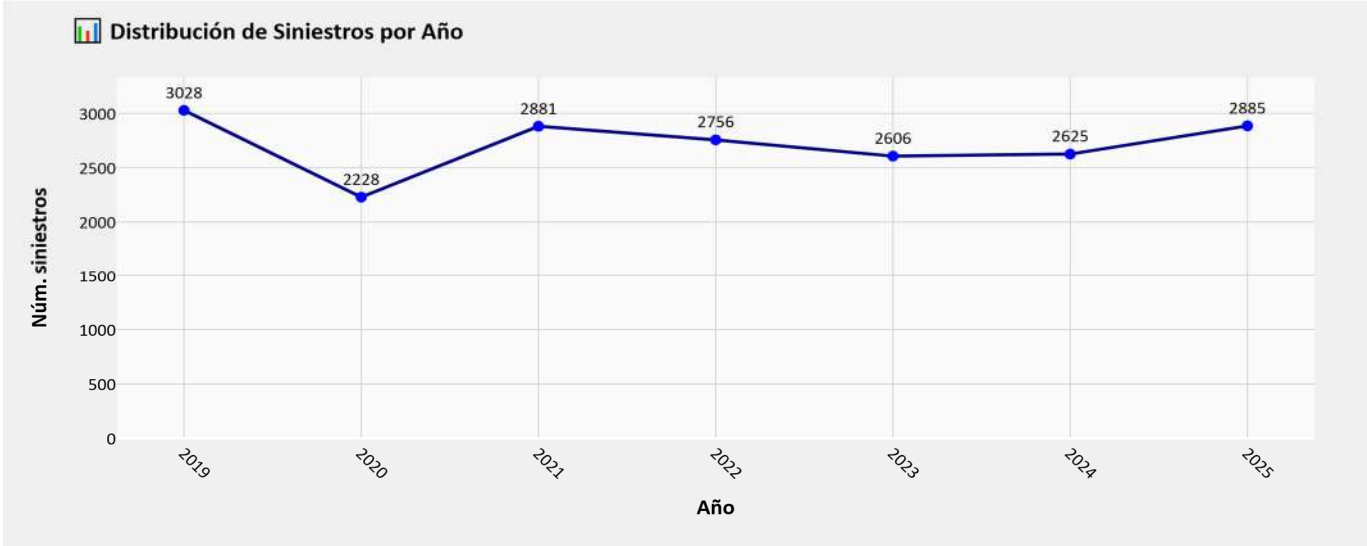


En relación a los siniestros viales con el resultado de una persona lesionada, y atendiendo a las consideraciones del Plan Vector, se concluye que *"Nos encontramos ante un cambio de escala en el registro, pero no necesariamente en la gravedad de las lesiones. Mientras que el indicador administrativo ha subido al establecerse un nuevo nivel base de 185 casos, el dato de 2025 (70 personas con lesiones de gravedad física severa) resulta **totalmente compatible** con el escenario de 2023 (80), situándose ambos ejercicios en un **mismo rango de magnitud**. La diferencia numérica (-12,5%) refleja una **situación de contención y estabilidad** de la siniestralidad traumática, descartando el repunte tan abrupto que parece sugerir la gráfica general."*

Heridos de gravedad (graves y baja gravedad)



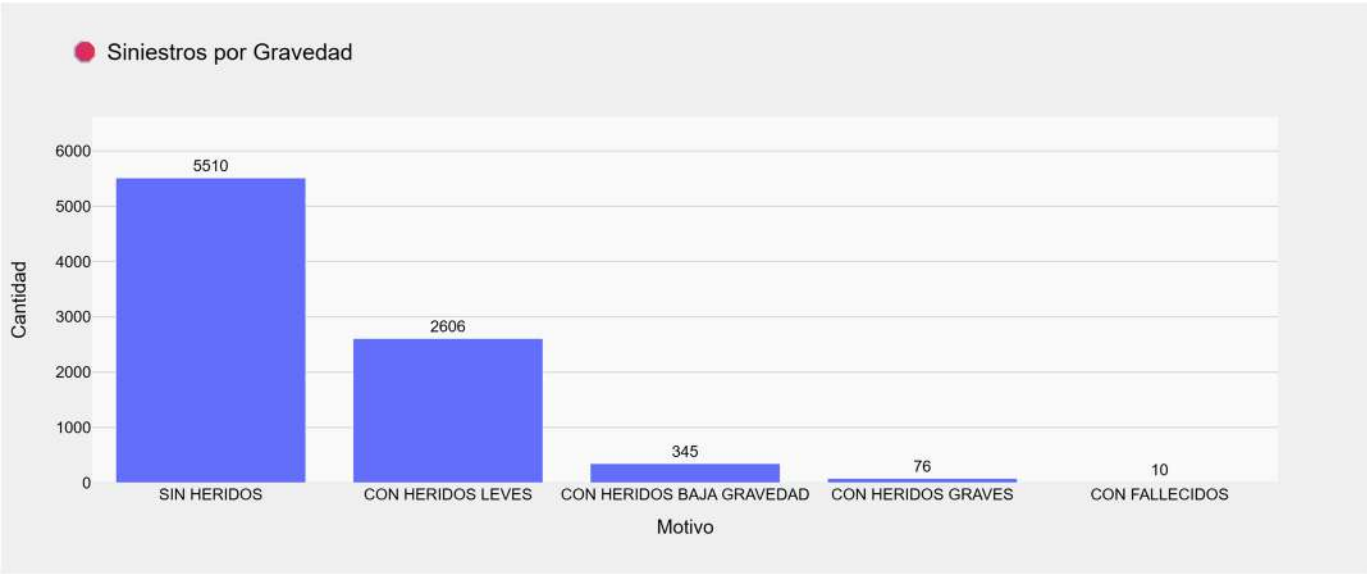
Heridos leves



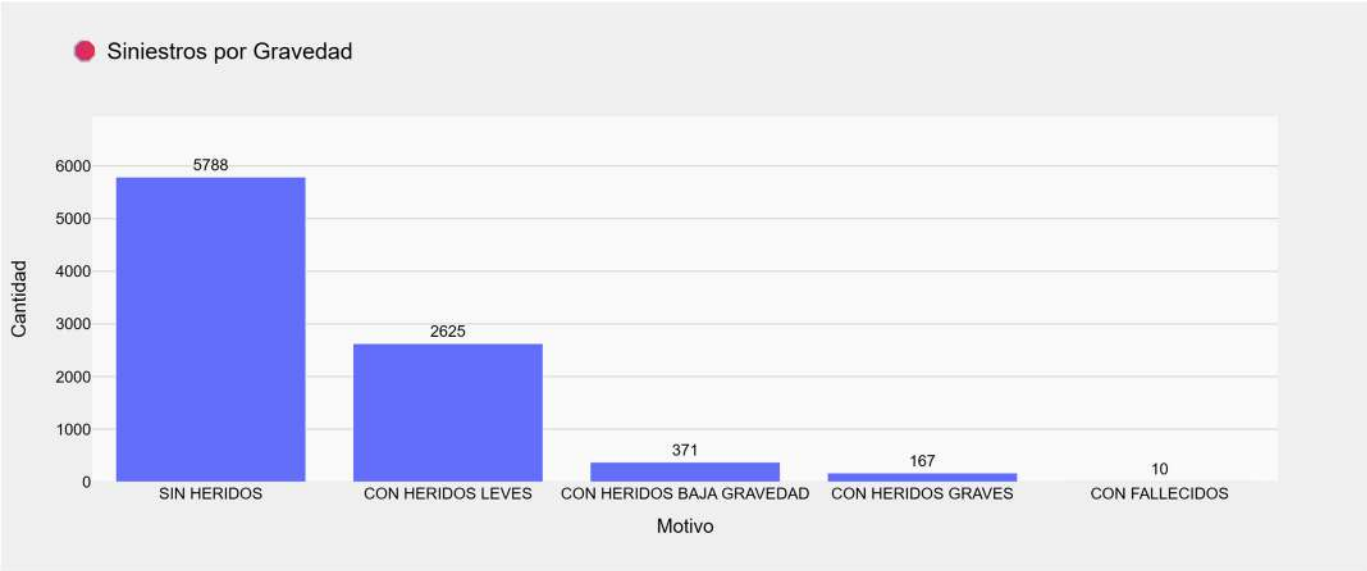
Total siniestros por lesividad en el período 2023-2025

A continuación, se muestra la distribución de siniestros viales según la gravedad de las víctimas registradas en los años 2023, 2024 y 2025.

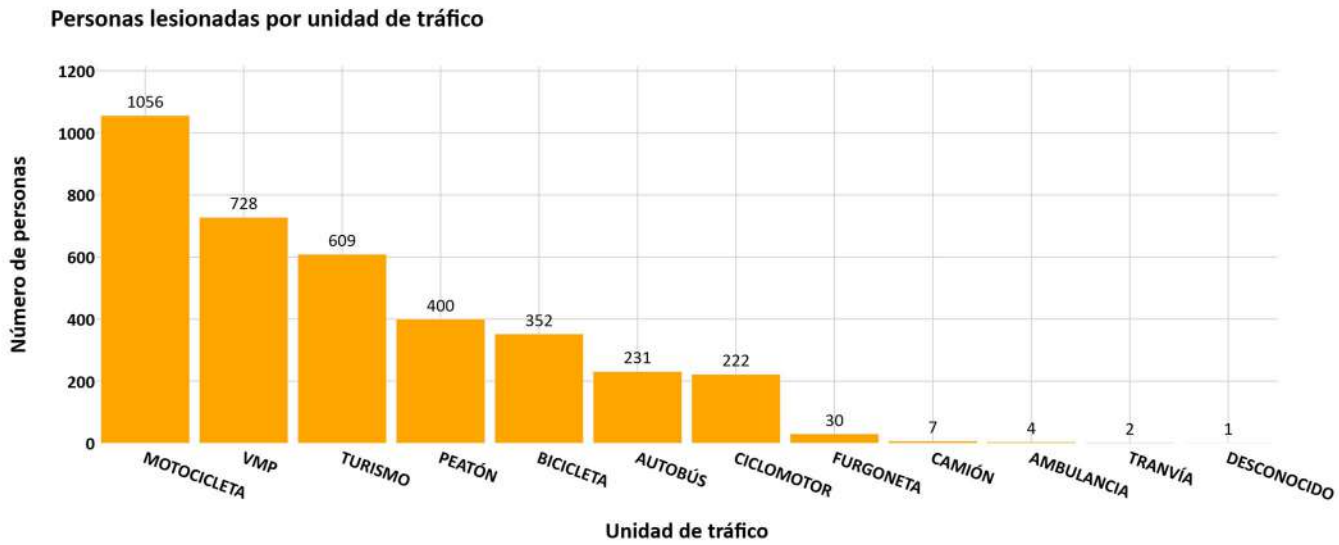
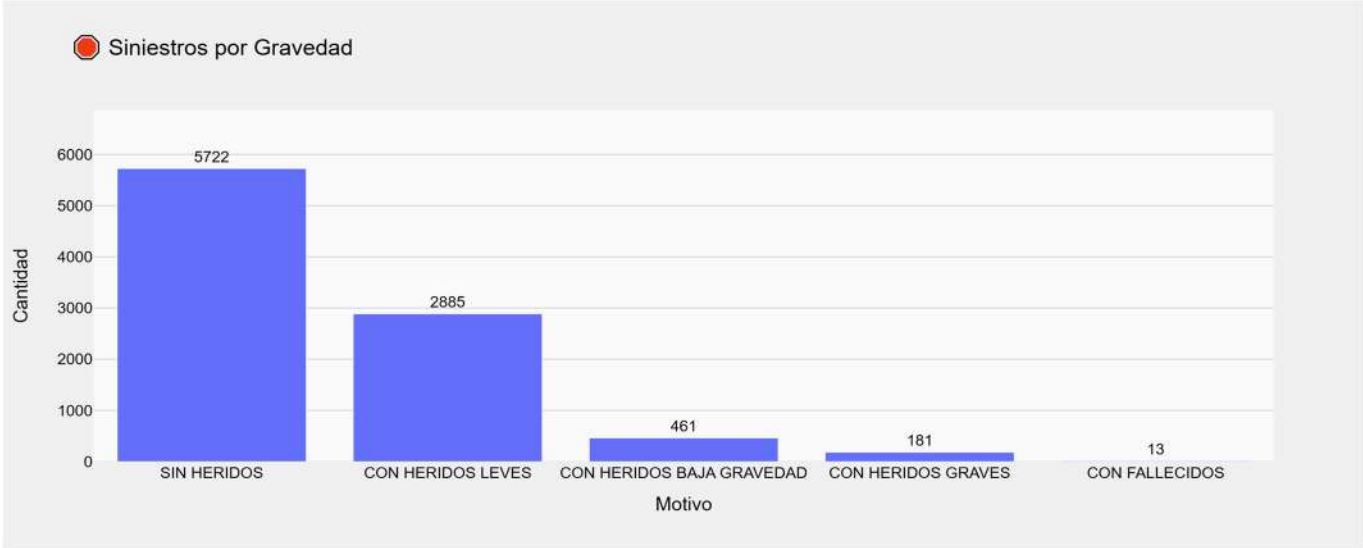
2023



2024



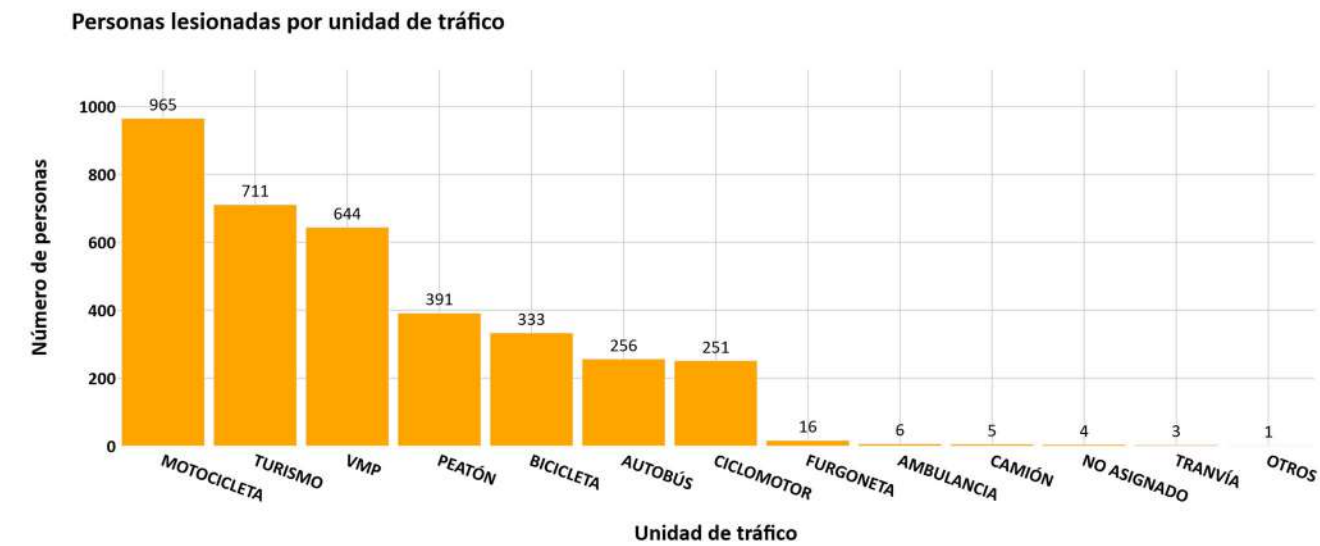
2025



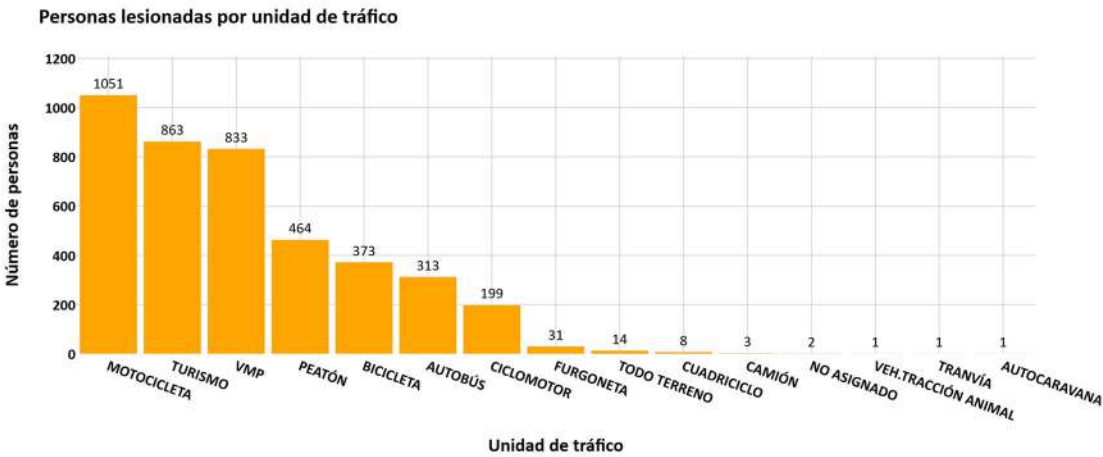
Personas lesionadas en siniestros viales por unidad de tráfico en el periodo 2023-2025

A continuación, se muestra la distribución de personas lesionadas por unidad de tráfico en los años 2023, 2024 y 2025.

2023



2025



Al observar la distribución de personas lesionadas por unidad de tráfico implicadas en la siniestralidad en el período comprendido entre los años 2023 y 2025, destacan los usuarios de motocicletas seguidos de usuarios de VMP y ocupantes de turismos. Concretamente, en el año 2025 las cifras de lesionados de usuarios de VMP aumentan un 14% respecto a 2024. Por otro lado, en el año 2025 el conjunto de usuarios vulnerables, que incluye usuarios de motocicletas y ciclomotores, de VMP, de bicicletas y peatones, representa más del 70% del total de víctimas.

2024

Siniestros viales por tipología en el periodo 2023-2025

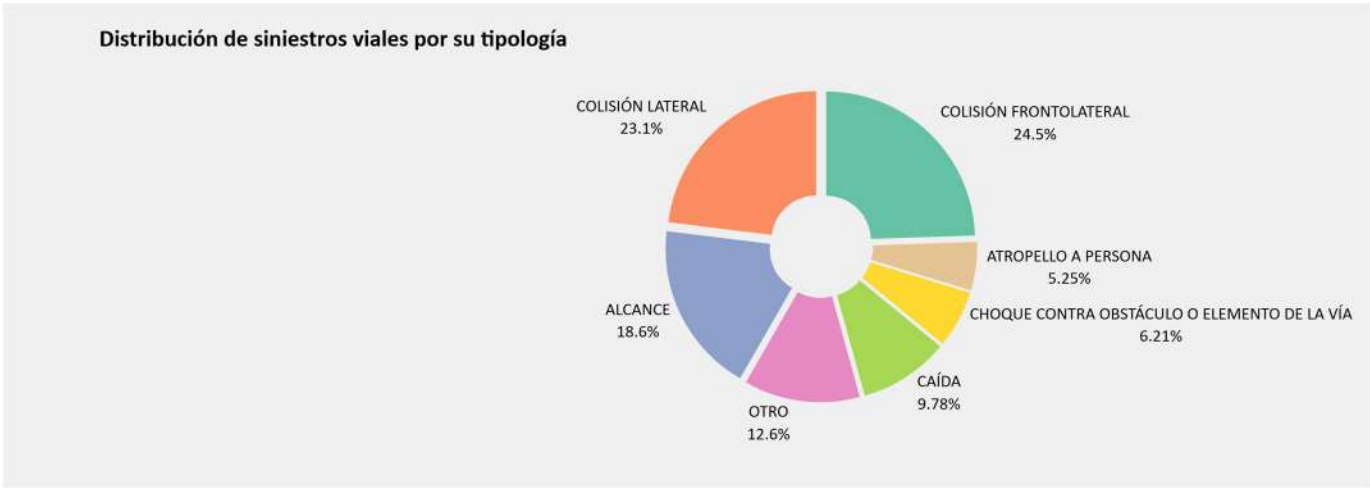
2023



2024



2025

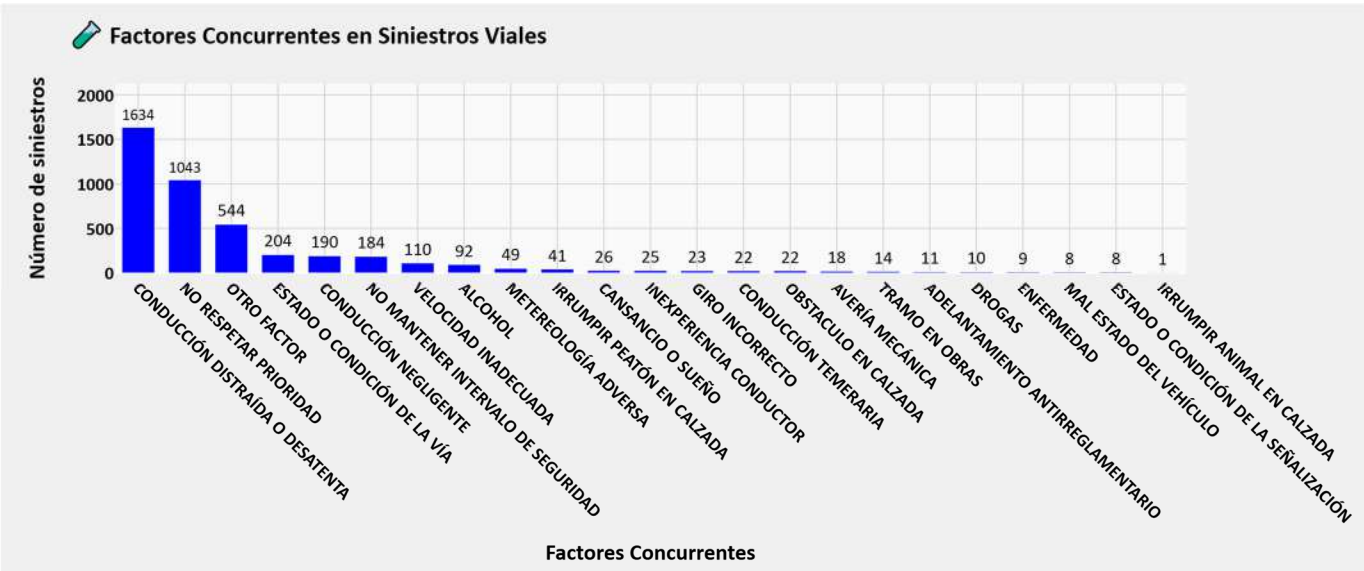


Atendiendo a la distribución de los siniestros viales por sus tipologías se puede observar que, en el año 2025, el 47'6% de los siniestros se deben a colisiones con lateralidad, fruto principalmente de no respetar la preferencia de paso en cruces con regulación semafórica, con especial incidencia de la fase de despeje, y en los cambios de dirección y carril sin respetar la preferencia de los vehículos que circulan por el carril contiguo.

Siniestros viales por factor concurrente en el periodo 2023-2025

En el período comprendido entre los años 2023 y 2025, destaca que la conducción distraída o desatenta es, el factor concurrente más frecuente en la ocurrencia de siniestros viales, seguido de no respetar la prioridad.

Es significativo, en cifras, destacar que en el año 2023 se registraron 325 siniestros por desatención y 190 por no respetar la prioridad, en el año 2024 fueron 573 por desatención y 371 por no respetar la prioridad, y ya en el año 2025 ocurrieron 736 siniestros viales por desatención y 482 por no respetar la prioridad, lo cual dibuja un repunte significativo en el aumento de dichos factores como causa de la siniestralidad en la ciudad de Valencia.



Siniestros viales por localización entre los años 2023-2025

Las vías con mayor siniestralidad, se corresponden con las arterias principales, con más de un carril de circulación por sentido separados por medianas, que conectan distritos, zonas comerciales y se relacionan con la entrada y salida de la ciudad y los cinturones de ronda, diseñados para soportar un flujo importante.

Lo mismo ocurre con la siniestralidad en los cruces, pues se trata de cruces de grandes vías, avenidas principales de la ciudad que soportan una intensidad importante de vehículos a motor.

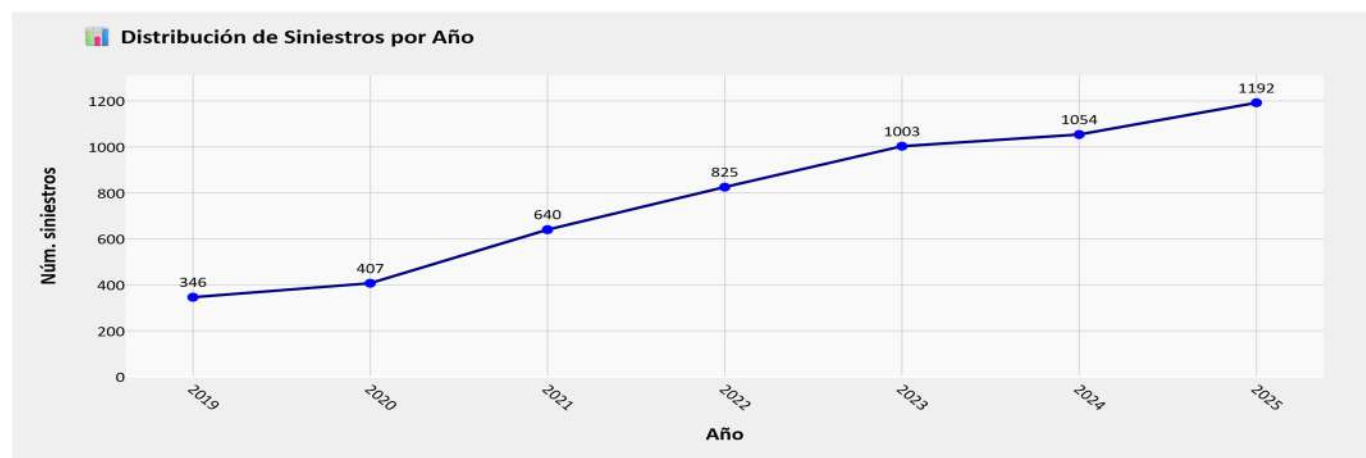
Se observa los cambios de tendencia en el ranquin de mayor siniestralidad atendiendo a coyunturas propias de la movilidad, tanto de la nueva micromovilidad como de la tradicional, obras que generan un cambio de itinerario por los usuarios de la vía, así como consecuencia de las medidas implementadas por el Servicio de Movilidad del Ayuntamiento de Valencia para la mejora de la red viaria municipal.

2.3.3. Siniestralidad vial con usuarios vulnerables

Vehículos de movilidad personal (VMP)

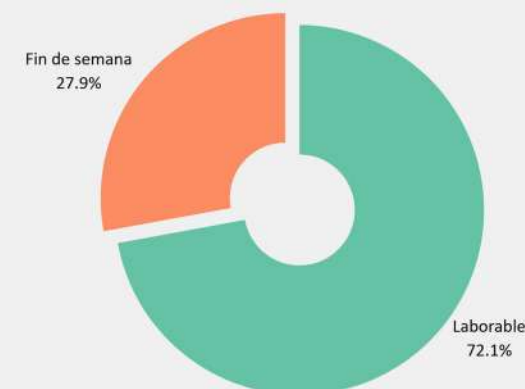
La movilidad actual también presenta nuevos retos, especialmente con la expansión de la micromovilidad y, en particular, los vehículos de movilidad personal (VMP). Estos vehículos, que todavía se mueven en un marco normativo y de infraestructuras en evolución, registran elevados índices de lesividad. Es necesario analizar con detalle los factores que intervienen en los siniestros que los afectan para diseñar medidas de seguridad acordes con las demandas de la movilidad contemporánea.

Evolución de los siniestros con VMP implicados en el período 2019 – 2025



Como se aprecia en la imagen siguiente, el mayor número de siniestros con VMP la serie histórica 2019-2025 se produce en días laborables, con una tendencia en aumento, poco significativo, sobre la media hacia los fines de semana (29'9% fin de semana en 2025).

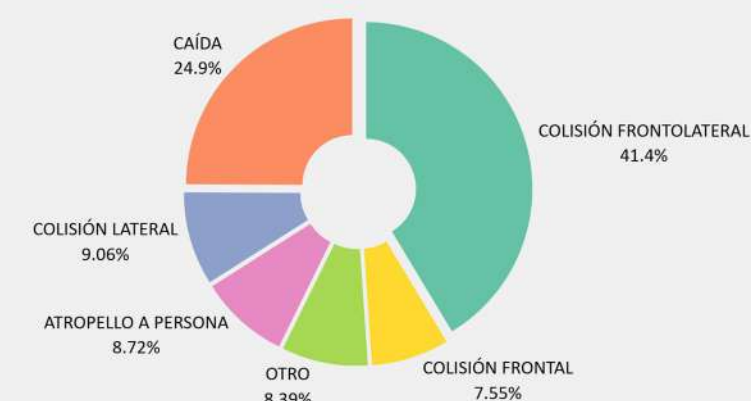
Distribución de siniestros: Laborables vs Fin de semana



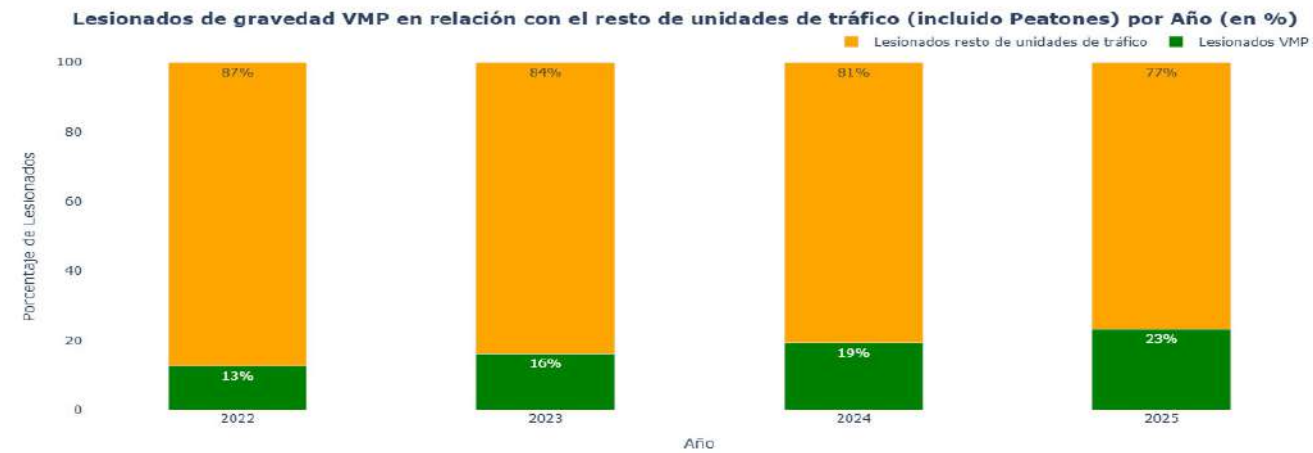
Distribución de los siniestros con VMP en el año 2025

Destaca la incidencia en las colisiones frontolaterales en la tipología de siniestro con VMP generados en su mayoría por no respetar, alguna de las unidades de tráfico implicadas, las preferencias de paso en los cruces. No es desdeñable el motivo de caída como tipología del siniestro, el cual acontece, mayoritariamente, por la inestabilidad del vehículo ante maniobras reactivas por la persona que lo conduce ante un peligro concreto.

Distribución de siniestros viales por su tipología



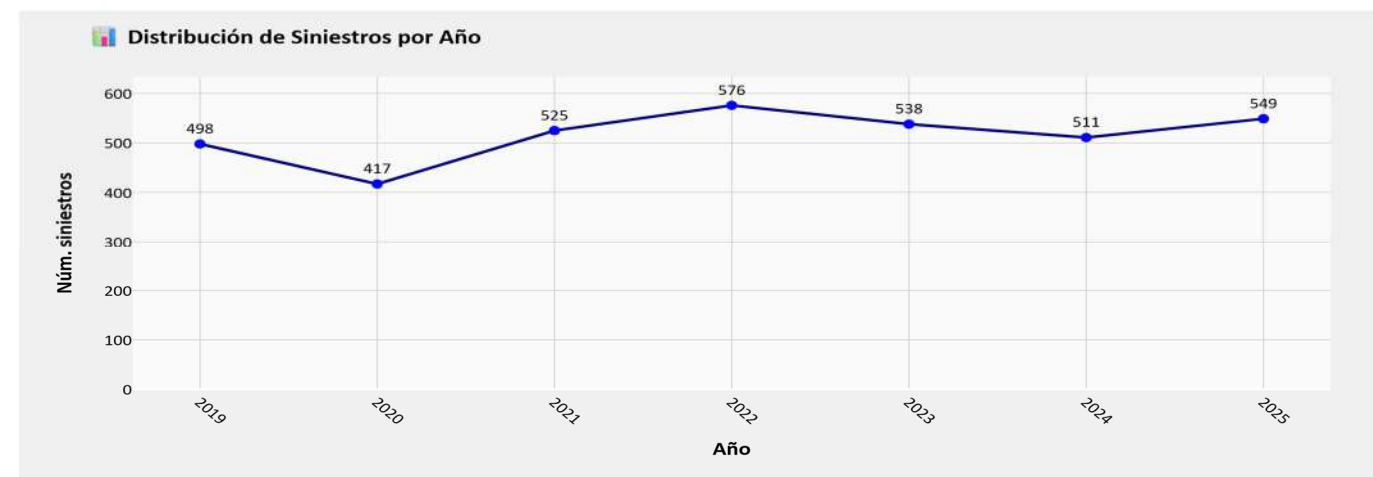
La irrupción de los vehículos de movilidad personal ha generado un cierto desorden en la convivencia entre los distintos usuarios de la vía pública, circunstancia que debe ser abordada desde una perspectiva integral. La información recabada por la Unidad de Seguridad Vial de la Policía Local de Valencia, pone de manifiesto un preocupante incremento tanto de la siniestralidad como de la lesividad entre los usuarios de este tipo de vehículos en relación con el resto.



Bicicleta

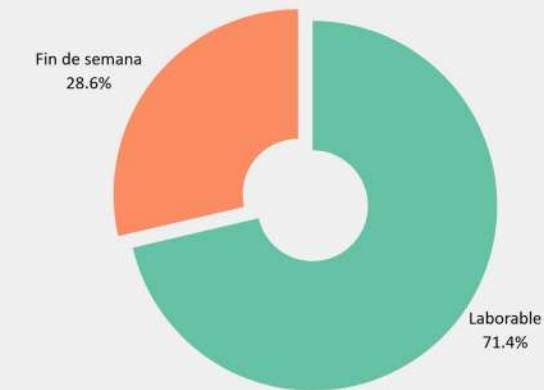
En el periodo comprendido entre los años 2019 y 2025 se han registrado en la ciudad de Valencia un total de 3.614 siniestros con bicicletas implicadas.

Evolución de los siniestros con bicicleta implicados en el período 2019-2025



Como se aprecia en la imagen siguiente, el mayor número de siniestros con bicicletas en la serie histórica del año 2019 al 2025 se producen en días laborables. En el año 2025, la siniestralidad en fin de semana aumenta insignificamente respecto a la media de la serie histórica mencionada un 0'4%.

Distribución de siniestros: Laborables vs Fin de semana

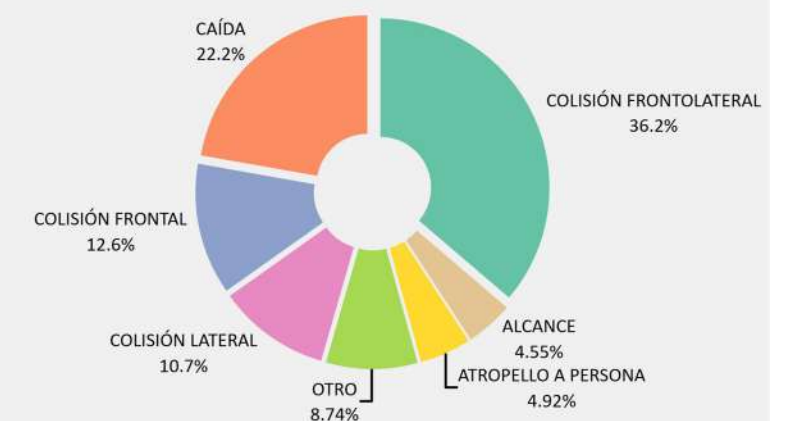


La mayoría de los siniestros con bicicletas se siguen produciendo en el interior del Jardín del Turia, a pesar de haber descendido en esta localización un 30'76% en 2025 respecto al 2024, pasando de 39 siniestros viales en el año 2024 a 27 siniestros en el año 2025.

Distribución de los siniestros con bicicletas implicadas en el año 2025

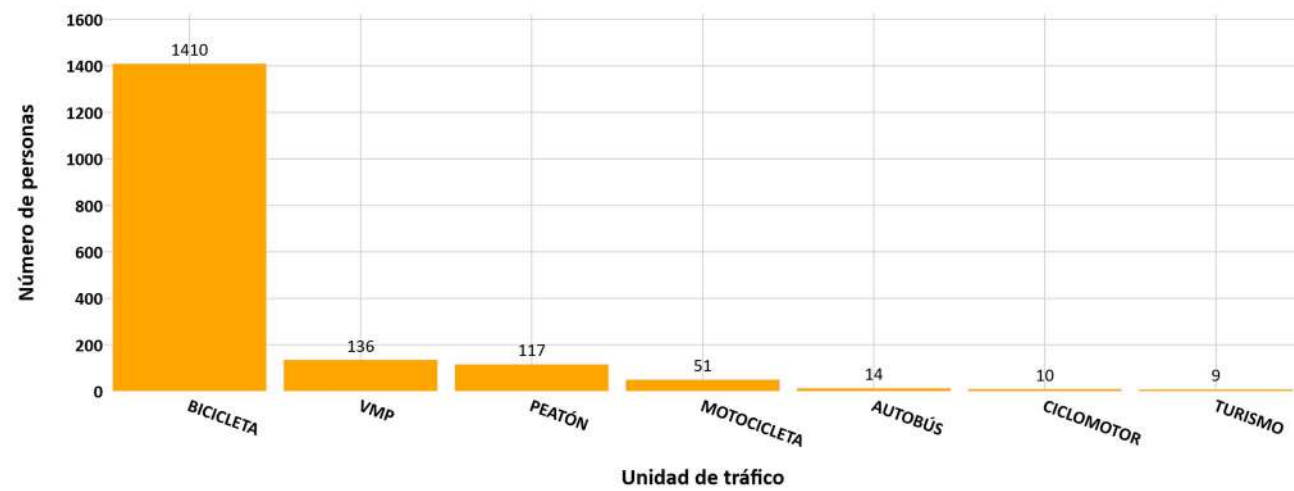
Al igual que en el caso de los VMP, las colisiones frontolaterales en los cruces y las caídas son las circunstancias que más incidencia tienen en los siniestros ciclistas, por los motivos expuestos con anterioridad.

Distribución de siniestros viales por su tipología



Destaca que la mayoría de siniestros en los que se ve implicada una bicicleta se ve involucrado también otra bicicleta, un vehículo de movilidad personal o un peatón, fruto de la utilización del mismo ecosistema viario por la micromovilidad.

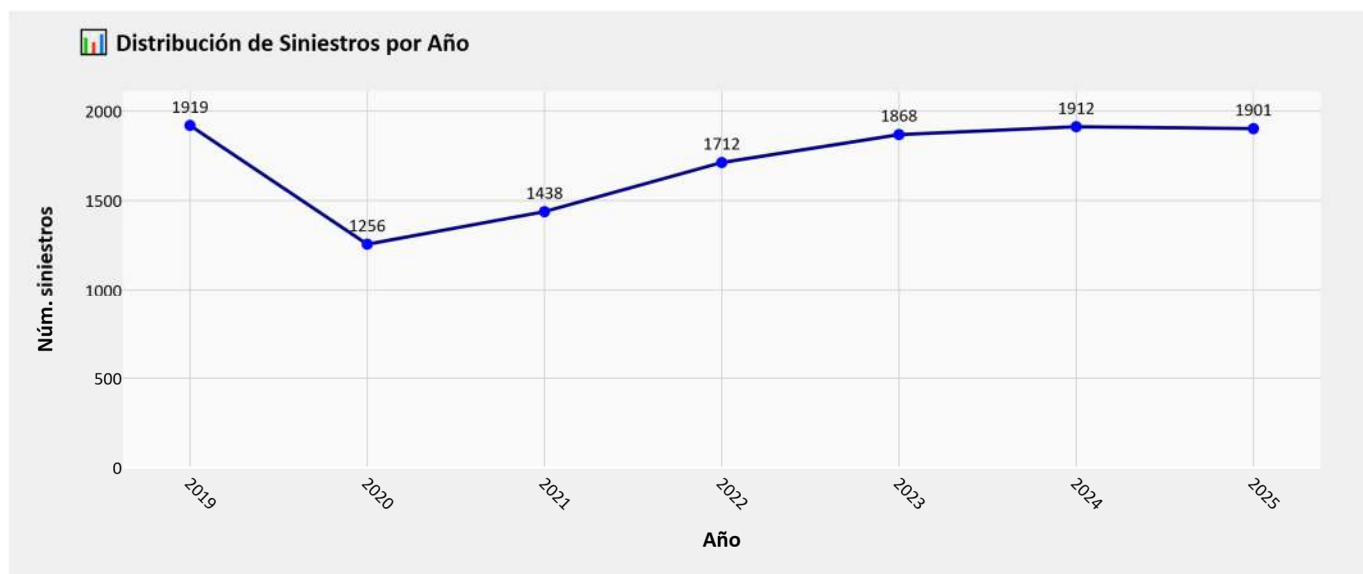
Personas lesionadas por unidad de tráfico



Motocicleta y ciclomotor

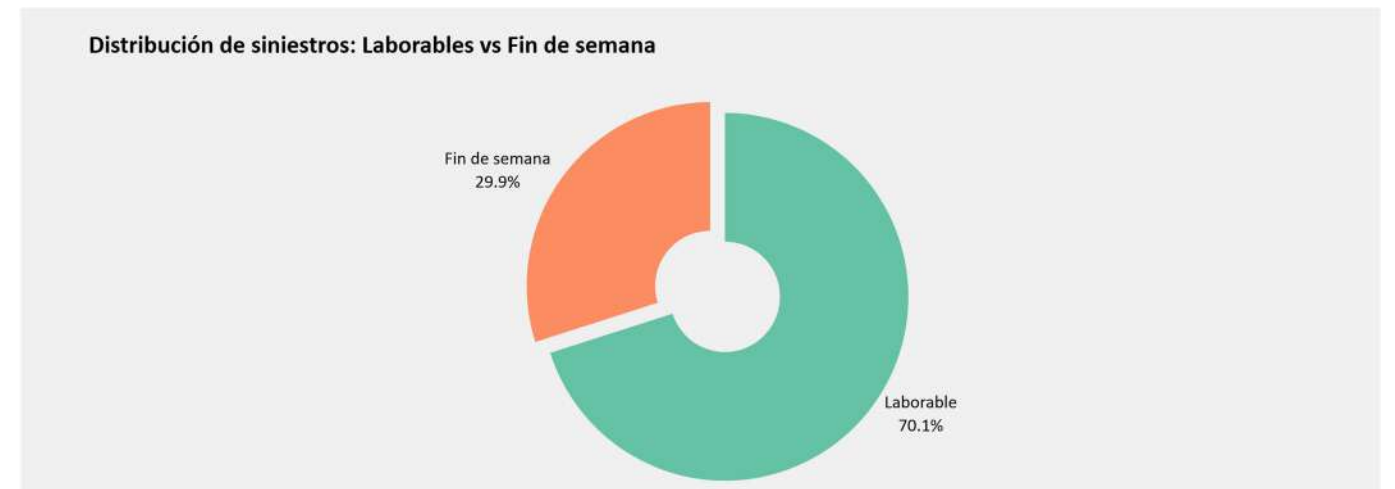
En el periodo comprendido entre los años 2019 y 2025 se han registrado en la ciudad de Valencia un total de 12.138 siniestros viales con motocicletas implicadas.

Evolución de los siniestros con motocicleta y ciclomotor implicados en el período comprendido entre 2019-2025

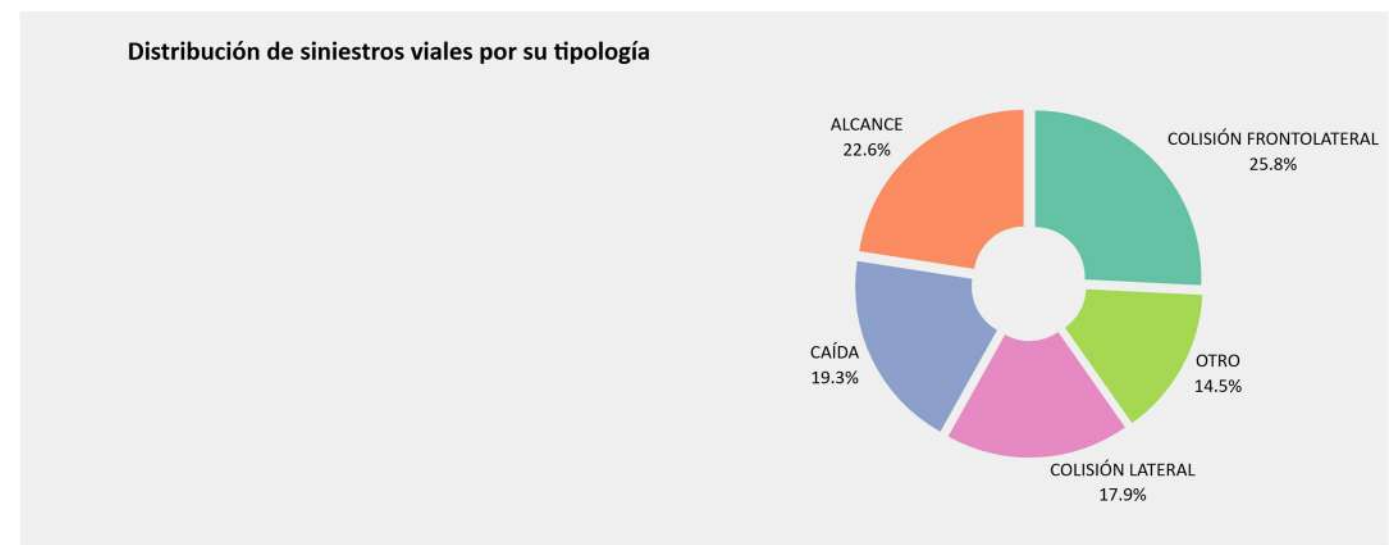


Como se aprecia en la imagen siguiente, el mayor número de siniestros con la implicación de motocicletas o ciclomotores en la serie histórica del año 2019 al 2025 se producen en días laborables. En el año 2025, la siniestralidad en fin de semana aumenta respecto a la media de la serie histórica mencionada un 1'3%.

Distribución de los siniestros con motocicletas y ciclomotores implicadas en 2025



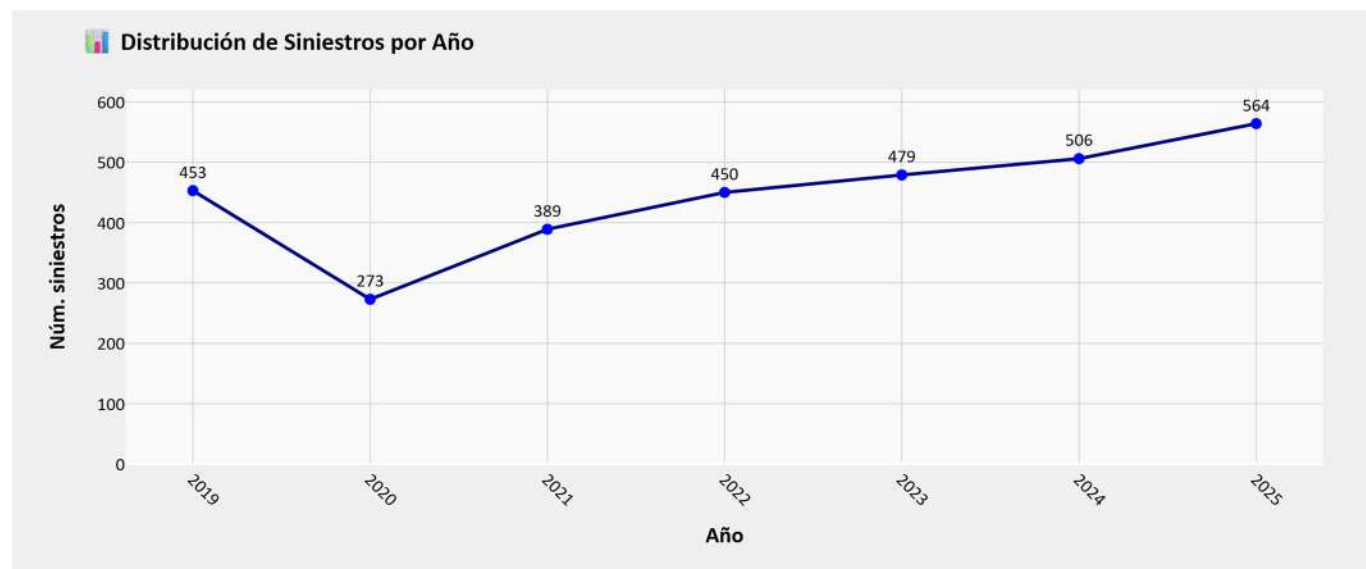
La causalidad que determina la tipología de los siniestros en los que se ven implicados las motocicletas y los ciclomotores atiende a una tipología menos determinada que el resto de usuarios vulnerables, siendo relevante la causa, si se suman las colisiones donde existe lateralidad en el impacto.



Peatón

En el periodo comprendido entre los años 2019 y 2025 se han registrado en la ciudad de Valencia un total de 3.114 siniestros viales en el que se ha visto implicado un peatón.

Evolución de los siniestros con peatón implicado entre los años 2019-2025



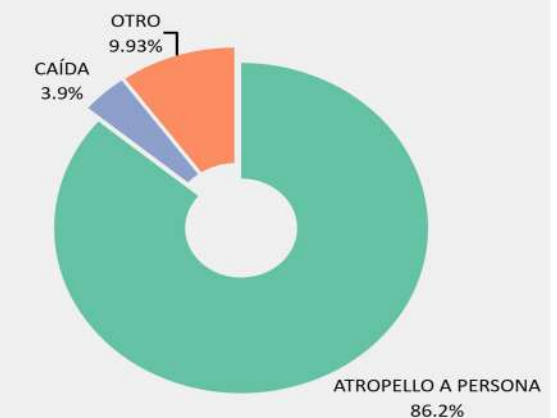
El mayor número de siniestros con la implicación de un peatón en la serie histórica del año 2019 al 2025 se producen en días laborables. En el año 2025, la siniestralidad en fin de semana, a diferencia del resto del colectivo vulnerable, desciende respecto a la media de la serie histórica mencionada en un 11'8%.



Distribución de los siniestros con implicación de peatones en el año 2025

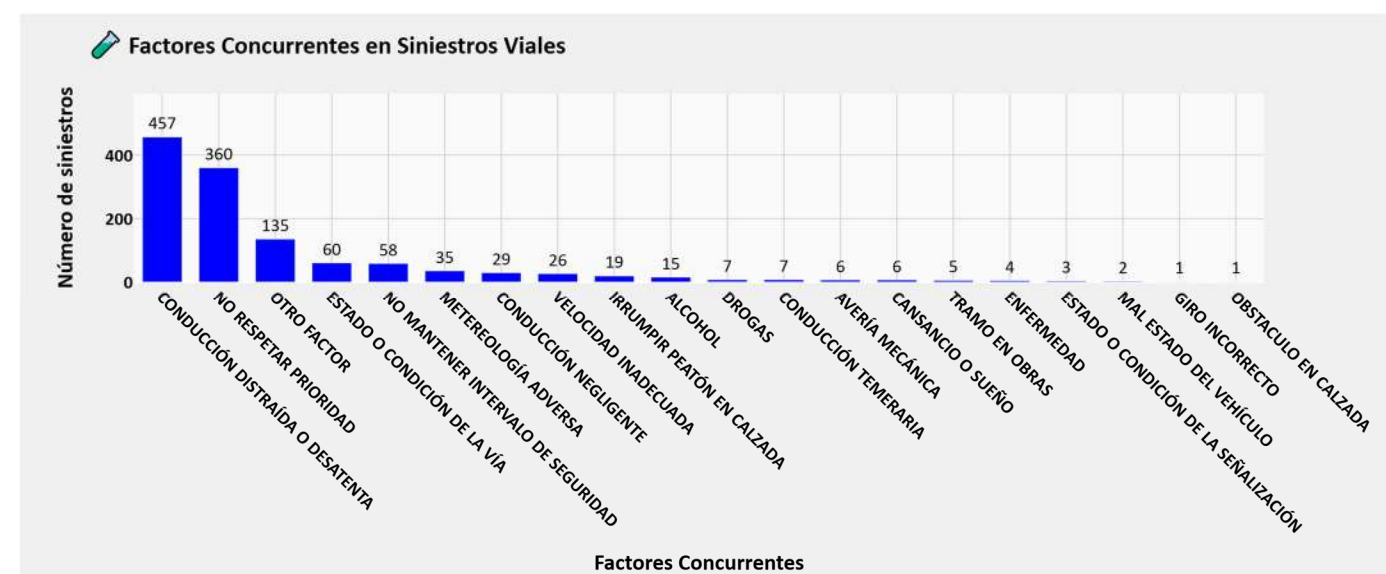
La tipología de los siniestros en los que mayoritariamente se ven implicados peatones es conocida como atropello, denominación atribuida por la general a la desproporción de masas entre el peatón y la unidad que le causa el daño.

Distribución de siniestros viales por su tipología



Distribución de los siniestros con implicación de peatones en el año 2025 por el factor concurrente.

La conducción distraída o desatenta, tanto por el peatón como por el resto de unidades implicadas, se constituye como la principal causa de los atropellos, de igual manera, también resulta relevante la falta de respeto a la prioridad de paso.



2.3.4. Conclusiones siniestralidad global

Se exponen a continuación, las conclusiones extraídas del análisis de la siniestralidad global a partir de los datos facilitados por la Policía Local de València en el periodo comprendido entre 2019 y 2025:

- La siniestralidad urbana de la ciudad de València muestra una tendencia ascendente en los últimos años, teniendo en cuenta el descenso puntual en el año 2020 a causa de la pandemia.
- El número de víctimas mortales se ha reducido significativamente entre 2019 y 2025, concretamente en un 28%.

- Se contempla un escenario de contención y estabilidad de la lesividad traumática, descartando el repunte tan abrupto que parece sugerir la gráfica general por las consideraciones establecidas y previstas en el Plan Vector.
- La mayoría de siniestros son colisiones con lateralidad (43,7%), asociadas a cruces, seguidas de alcances (18'6%). Los atropellos a personas suponen el 6'8% del total.
- Las tres ubicaciones por calle con mayor siniestralidad vial en el que esté implicado un VMP son la Avda. Blasco Ibáñez (196), la Avda. del Puerto (167) y el Paseo de la Alameda (166), y por cruce Paseo Alameda-Plaza Zaragoza (32), Ausias March-Fernando Abril Martorell (25) y Naranjos-Luís Peixó (22).
- Las tres ubicaciones por calle con mayor siniestralidad vial en el que esté implicada una bicicleta son el Jardín del Túria (185), la Avda. Blasco Ibañez (154) y la Avda del Puerto (110), y por cruce Paseo Alameda-Plaza Zaragoza (22), Naranjos-Luís Peixó (15) y Fernando Abril Martorell-Ctra Malilla (14).
- Las tres ubicaciones por calle con mayor siniestralidad vial en el que esté implicado un peatón son San Vicente Mártir (87), Avda. Blasco Ibañez (68) y C/ Colón (65), y por cruce Peset Aleixandre-Camí Moncada (10), Giorgeta-Jesús (8) y Tres Cruces-Campos Crespo (7).
- Las principales infracciones que concurren estando implicado un usuario vulnerable de los que conforman la micromovilidad (peatón, ciclista y usuario de VMP) están relacionadas con la circulación distraída o desatenta y en no respetar la prioridad de paso.

2.4. MEDIDAS ADOPTADAS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS

El Ayuntamiento de València ha impulsado en los últimos años un conjunto de actuaciones para adecuar las infraestructuras a la población, con el objetivo prioritario de reforzar la seguridad vial de los colectivos más vulnerables: peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal (VMP), otorgando un papel menos prioritario al vehículo privado en la planificación urbana.

El origen de estas actuaciones se fundamenta en la política de movilidad municipal, que continúa la aplicación del PMUS y en la implementación del Plan Director de Seguridad Vial 2018–2023. Así mismo, en los últimos años se realizaron una serie de auditorías de seguridad vial en una serie de ubicaciones seleccionadas por su elevada siniestralidad. También se enmarcan en este concepto la recepción de propuestas ciudadanas a través del “Buzón de Sugerencias” y de iniciativas de los técnicos del Servicio de Movilidad.

Con todo ello, las actuaciones en materia de seguridad vial entre los años 2021 y 2025 se pueden agrupar de la siguiente manera.

Elementos y actuaciones para aumentar la seguridad vial

A partir de 2021, el Ayuntamiento de València instala diferentes elementos que contribuyen a incrementar la seguridad vial:

- a) Instalación de barandillas en las aceras de los lugares que se consideren peligrosos, ya sea por la circulación de vehículos como por el elevado número de peatones.
- b) Instalación de pasos de peatones semaforizados que únicamente cambian a verde cuando existe demanda. La demanda se detecta de dos formas, con pulsadores que cambia cuando el peatón los pulsa o con sensores de infrarrojos, que cambia cuando detecta al peatón próximo.
- c) Instalación de aviso acústico para invidentes. El invidente lo activa mediante un mando. Un altavoz, ya sea mediante un sonido o un mensaje de voz, avisa al invidente de cuándo puede cruzar por el paso de peatones.
- d) Aumento de la frecuencia de paso para los peatones, donde se advierte una elevada densidad peatonal. Mediante una programación especial del cruce se consigue que dentro de un mismo ciclo semafórico la fase en la que cruzan los peatones se repita dos veces.
- e) Instalación de semáforos de leds. Poco a poco se está realizando la sustitución de lámparas halógenas por leds, que proporcionan mejor visibilidad y una mayor robustez frente a golpes o vibraciones.
- f) Instalación de un descontador de tiempo para los peatones. Informa al peatón del tiempo del que dispone para cruzar en verde por el paso de peatones.

Esta medida se inició en 2021 en dos grandes vías de la ciudad y con mucho tráfico peatonal, la calle Xàtiva y Gran vía Germanías a la altura de la calle Castellón. En la actualidad, esta medida se encuentra en la mayoría de semáforos de la ciudad.
- g) Limitación de entrada en la ciudad de vehículos de gran tonelaje, mayor a 12 toneladas de 07:00 a 22:00 horas.
- h) Coordinación semafórica. Con la coordinación semafórica se puede impedir que en horas en que existe una baja intensidad viales los vehículos intenten alcanzar velocidades altas por grandes vías.
- i) Adecuación de la configuración de parada de BUS con carril bici entre la marquesina y el borde de la calzada para mejorar la visibilidad.
- j) Instalación de pasos de peatones de ancho elevado para facilitar el cruce en lugares de gran demanda peatonal.

Gestión de la seguridad vial

- a) Elaboración de Auditorías de Seguridad Vial en cuatro intersecciones de mayor siniestralidad de la ciudad de Valencia, en concreto, en la intersección de la Avenida Blasco Ibáñez con la Avenida Cardenal Benlloch, Avenida Cardenal Benlloch con Avenida del Puerto, Plaza de Zaragoza y Gran Vía Fernando el Católico con la Calle Àngel Guimerà.

Limitaciones de velocidad

- a) Consolidación del área de prioridad residencial en Ciutat Vella e implantación de la limitación a 30 km/h a otros distritos con calles residenciales.
- b) Instalación de radares didácticos urbanos (2025) en puntos sensibles como Paseo de la Ciutadella, avenida del General Avilés y calle Enginyer Fausto Elío, con el objetivo de concienciar a los conductores del respeto a los límites.

Además, también se han instalado radares en diferentes puntos de la ciudad para disuadir a los conductores del exceso de velocidad en la zona urbana, tanto en rondas, avenidas y accesos a la ciudad.

Jerarquización viaria y reordenación de espacios

- a) Implantación en 2022 del Área de Prioridad Residencial de Ciutat Vella, restringiendo el acceso al tráfico de paso y favoreciendo el tránsito peatonal y ciclista.
- b) Peatonalización progresiva de áreas históricas y entornos singulares como la Lonja de la Seda, plaza del Mercado y otras plazas centrales.
- c) Creación en 2024 del sistema “*Kiss and Go*” en la estación Joaquín Sorolla, con carriles específicos para transporte público, estacionamiento regulado y parada rápida para reducir conflictos viales.

Señalización, balizamiento y asfaltado

- a) Reasfaltado en 2025 de vías principales con asfaltos de nueva generación, que reducen hasta un 25 % el ruido y mejoran la adherencia y visibilidad de las marcas viales.
- b) Instalación de viseras en semáforos peatonales y reordenación del mobiliario urbano en cruces para eliminar obstáculos visuales.

Modificación de la alineación horizontal y vertical

- a) Reordenación de intersecciones críticas (2025), como plaza Zaragoza, Gran Vía Ferran el Catòlic–Àngel Guimerà y Blasco Ibáñez–Cardenal Benlloch–Clariano, con nuevas marcas viales, eliminación de fases ámbar intermitentes y mejora de la visibilidad peatonal.

- b) Señalización de 415 pasos peatonales en carriles bici (2025), junto con el rebaje de bordillos para facilitar accesibilidad y reducir riesgos de atropello.

- b) Implantación de iluminación LED avanzada en pasos de peatones de alta siniestralidad (Ronda Norte, 2025).

Coordinación y regulación semafórica

- a) Sustitución progresiva de semáforos con fase amarilla intermitente por fases rojas fijas, evitando cruces simultáneos conflictivos (desde 2022).
- b) Adaptación de ciclos semafóricos en cruces de gran afluencia peatonal, con fases verdes inmediatas tras la pulsación o detección automática mediante sensores de presencia.
- c) Revisión de planes de tráfico nocturnos con ciclos de 60 segundos para mejorar la fluidez y reducir la siniestralidad en horas de baja densidad de tráfico.

Educación y concienciación

- a) Programas de educación vial escolar que alcanzaron a más de 20.000 alumnos entre 2023 y 2024, con actividades en el Parque Infantil de Tráfico y charlas en centros educativos.
- b) Campañas como “¡Tú eres el chasis!” (2024), dirigidas a usuarios de bicicletas y patinetes, con mensajes en MUPIs, trípticos, redes sociales y controles intensivos.
- c) Lanzamiento del Plan “València + Segura” (2025), con talleres de autoprotección, carpas informativas en barrios y pedanías, y formación ciudadana en seguridad vial y emergencias. En su primera fase, se instalaron carpas informativas en pedanías del sur (La Torre, El Forn d’Alcedo, Pinedo, El Perellonet, Castellar-l’Oliveral), abarcando 25 barrios y más de 60 entidades sociales e instituciones educativas. La segunda fase ofrecerá talleres segmentados.
- d) El Centro de Gestión de Tráfico (CGT) ha colaborado en la activación de avisos a través de la aplicación Waze con el objetivo de mejorar la seguridad vial en las inmediaciones de 502 centros escolares de la ciudad y las pedanías que se pondrá en funcionamiento con el inicio del curso escolar 2025/2026.

Intervenciones en infraestructuras del área metropolitana

- a) Aprobación en 2024 del proyecto de mejora del bypass de València (A-7), con calzadas laterales, pantallas acústicas y vías ciclopeatonales, con el objetivo de reducir retenciones y siniestros en un tramo de 3 km.

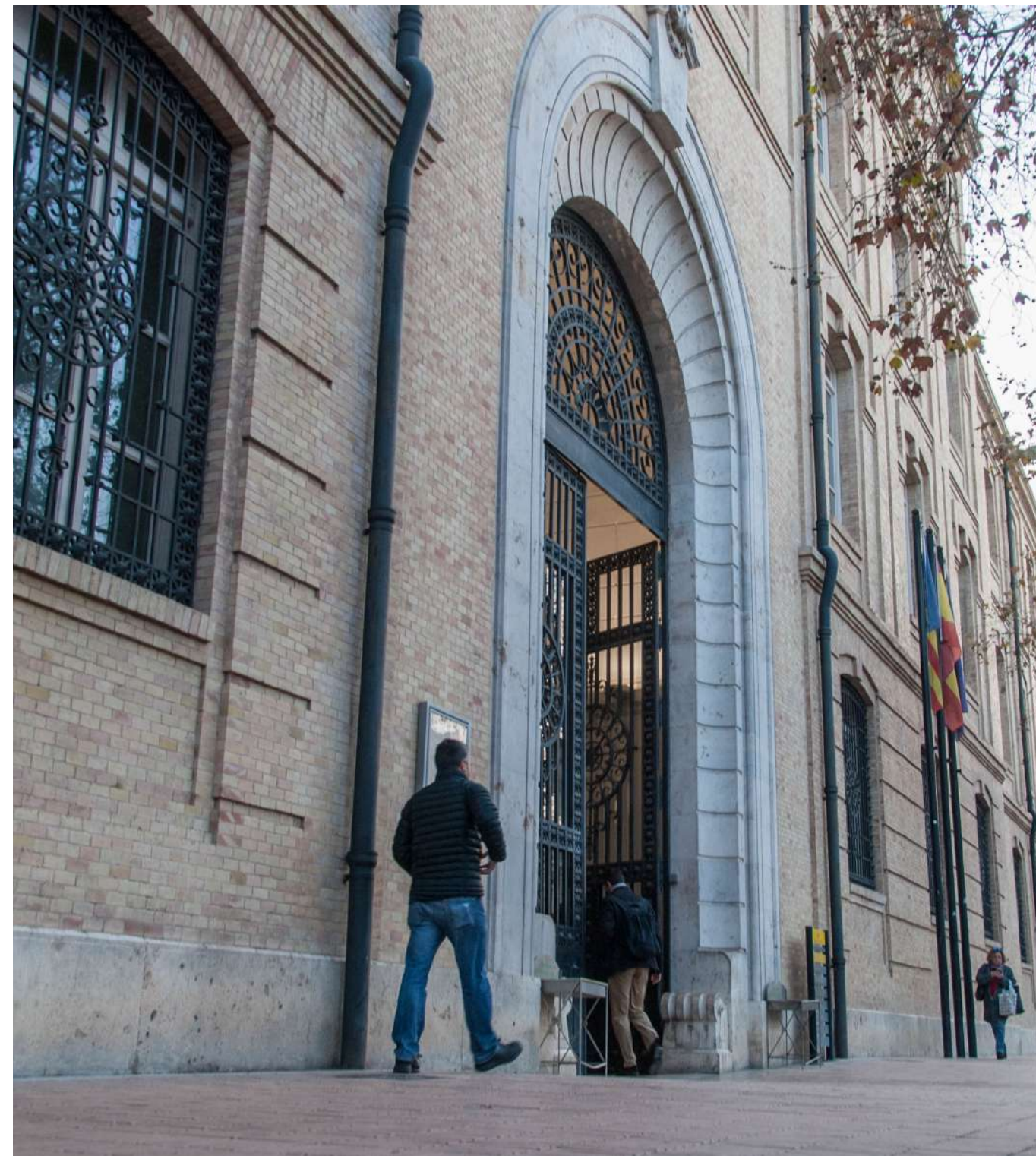
3. EVALUACIÓN DEL GRADO DE IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DE SEGURIDAD VIAL DE 2018-2023

Desde la publicación del plan de seguridad vial de la ciudad de València, éste se ha considerado el primer instrumento integral de planificación de la seguridad vial urbana del Ayuntamiento de València. El objetivo general estos años ha consistido en reducir la siniestralidad grave y mortal, mejorar la movilidad sostenible y fomentar una cultura vial segura y responsable. El plan se estructuró en ocho líneas estratégicas orientadas a la mejora de la movilidad peatonal y ciclista, la pacificación del tráfico, la vigilancia y control, la educación vial, la gestión de la seguridad y la promoción del transporte sostenible.

El plan director se encuentra formalmente implementado, con actuaciones desarrolladas en las tres fases previstas: corto plazo (2018-2019), medio (2020-2021) y largo (2022-2023). Entre los principales avances se destacan la instauración de zonas 30 km/h, la mejora de la señalización horizontal y vertical, la ejecución de campañas de educación vial en centros educativos, la realización de auditorías de seguridad vial o la ampliación de la red ciclista. También se reforzó la presencia policial y los controles de velocidad, alcohol y drogas.



Posteriormente al periodo de implementación se ha avanzado hacia una gestión más técnica de los datos de siniestralidad, adaptando el registro a los estándares de la Dirección General de Tráfico, cuyo resultado y planificación operativa se contempla en el Plan Vector de la Policía Local de Valencia.



4. DIAGNÓSTICO, RETOS Y OBJETIVOS

Tal y como se decía en la Estrategia de Seguridad Vial 2030 de la DGT, el envejecimiento de la población, el aumento de la población urbana y la aparición de nuevas formas de movilidad son tendencias que marcan el presente y el futuro a corto y medio plazo de la movilidad urbana. Es por ello que una estrategia de seguridad vial urbana ha de ajustarse de forma constante a estas novedades, y con la vista puesta siempre en la mejora de la seguridad de los colectivos y medios más vulnerables.

Algunos aspectos generales a tener en cuenta en el diagnóstico de seguridad vial, que se han tratado en puntos anteriores y que ya apuntaba la estrategia son los siguientes:

- La creciente población de personas mayores de 65 años, colectivo particularmente vulnerable y que en la ciudad de Valencia representa el 21%.
- La irrupción de nuevas formas de movilidad, como los vehículos de movilidad personal.
- El aumento continuo de la motocicleta como medio de transporte cotidiano, con un incremento en el parque de vehículos cercano al 34% en el último decenio.
- La distribución urbana de mercancías derivadas del comercio tradicional y del electrónico, este último en rápido crecimiento.
- La tendencia en aumento del pago por uso de los medios de movilidad compartida (sharing), frente a la tradicional adquisición del vehículo en propiedad.
- La creciente importancia de la conectividad y la digitalización, así como de las aplicaciones para planificar los desplazamientos (MaaS: Mobility as a Service).
- La creciente preocupación por las condiciones medioambientales y la forma en que los medios de movilidad influyen directamente en estas.

4.1. DIAGNÓSTICO DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

La gestión de la seguridad vial en València se ha consolidado como una función esencial dentro de la administración municipal, con un enfoque basado en la vigilancia, el control del tráfico y la prevención de la siniestralidad. El SIASV permite observar con precisión la evolución de los indicadores de riesgo y la efectividad de las actuaciones públicas, como se indicó en apartados anteriores.

Estos datos ponen de manifiesto que la gestión de la seguridad vial en València ha logrado un avance estructural con la finalidad de poder implementar medidas preventivas y no solo reactivas. Estos resultados reflejan un refuerzo en los mecanismos de control, una mejora de la asistencia pre y post siniestro y una mayor eficiencia en la gestión de emergencias y dispositivos viales.

Se destaca la efectividad de la labor policial en la supervisión del cumplimiento normativo y en la ejecución de controles preventivos. La Policía Local ha intensificado los operativos de vigilancia, sirviéndose de la

información obtenida y recopilada en el SIASV, con la finalidad de poder realizar una detección precoz, objetiva y determinada de lo que acontece, y poder implementar medidas y estrategias tendentes a mitigar o reducir las causas que inciden o concurren en la siniestralidad vial. También se ha fortalecido la presencia policial en los entornos de mayor densidad peatonal y en vías con coexistencia de distintos modos de transporte, como bicicletas, motocicletas y vehículos de movilidad personal (VMP), con la creación de un grupo policial de vigilancia de los viales ciclistas. A ello se suma el impacto positivo de las campañas de concienciación y educación vial desarrolladas en centros escolares y asociaciones vecinales, cuyo objetivo es fomentar comportamientos seguros, la moderación de la velocidad y la atención al entorno.

Por otro lado, la Policía Local y el Servicio de Movilidad (especialmente las secciones de Regulación de la Circulación y de Señalización) conforman Grupos de Trabajo, donde se reúnen para mejorar la infraestructura vial con la finalidad de reducir la siniestralidad. Asimismo, el Servicio de Movilidad también mantiene reuniones periódicas con EMT y FGV cuya principal finalidad es la de mejorar la velocidad comercial en el caso de la EMT, y la de mejorar la señalización implicada en los cruces del tranvía y gestión de prioridades de paso en el caso de FGV, aunque también se aborda la seguridad vial e implantación de medidas en ambos casos. Se considera adecuado reforzar la cooperación entre áreas municipales, mejorar la coordinación de datos y desarrollar un enfoque predictivo basado en evidencia.

En síntesis, la gestión de la seguridad vial en València en 2025 demuestra una mejora constante en la capacidad de respuesta institucional, en la eficacia de la atención a las víctimas y en la gestión de la información de una administración sólida y profesionalizada, capaz de reducir la gravedad de los siniestros y de mantener la mortalidad en niveles bajos, pese al crecimiento del tráfico urbano y la diversificación modal. No obstante, la ciudad debe avanzar hacia un modelo de seguridad vial inteligente, donde la tecnología, la formación y la gestión del riesgo se integren en un sistema preventivo que permita reducir la siniestralidad global de manera sostenida.

4.2. DIAGNÓSTICO DE LA GESTIÓN DE LOS DATOS DE SINIESTROS

El sistema de registro, tratamiento y análisis de los datos de siniestralidad vial en València constituye uno de los pilares técnicos sobre los que se sustenta la gestión de la seguridad urbana. El SIASV demuestra un avance significativo en la sistematización, georreferenciación y normalización de la información, sistema en proceso de mejora que redundará en el avance en la explotación analítica de los datos, al incluir información que se vaya incorporando al sistema.

La fuente principal de información sigue siendo la Policía Local de Valencia, a través de la Unidad de Seguridad Vial, donde se constituyen departamentos especializados, cuya coordinación se configura como un verdadero servicio de inteligencia, posibilitando el desarrollo del sistema de recogida de la información y el análisis de la misma, bajo la premisa de la importancia de la calidad del dato.

En este sentido, la mejora en la clasificación de la gravedad de las víctimas, gracias a la adaptación progresiva a los estándares metodológicos nacionales, en especial a los criterios definidos por la Dirección General de Tráfico, mediante la Orden INT/2223/2014, y en la identificación de los factores concurrentes ha permitido conocer con mayor precisión los perfiles de riesgo y las circunstancias más comunes de los siniestros viales. Este avance permite a la ciudad disponer de datos homologables y consistentes con los utilizados en el ámbito estatal, lo que permite evaluar su evolución en comparación con otras capitales españolas, colocando hoy a València en una posición ventajosa respecto a otras ciudades en términos de transparencia y capacidad de análisis.

En términos generales, la gestión de los datos de siniestralidad en València ha alcanzado un grado de madurez elevado en cuanto a recolección, clasificación y publicación de resultados.

Por otro lado, la incorporación de los datos de red viaria urbana clasificada por categorías tales como arterias, vías colectoras, vías locales, calles de coexistencia, zonas 30, calles residenciales y calles peatonales, y de la intensidad media diaria (IMD) de vehículos en la red, permitiría agrupar los tramos de red viaria urbana en diferentes categorías en función del tipo de red y del escalón de IMD. Este reparto por categorías permitiría calcular indicadores estándar de siniestralidad como el índice de peligrosidad, así como realizar análisis sectoriales de la siniestralidad y profundizar en los diagnósticos de seguridad vial a partir de la detección de patrones de siniestralidad. Además, permitiría identificar tramos conflictivos por elevada siniestralidad en cada categoría para evitar que siempre aparezcan los mismos puntos críticos de la red viaria por acumulación de número de siniestros. Actualmente lo que se detectan son las calles o cruces con mayor número de siniestros, pero sin tener en cuenta el tipo de vía, más allá de determinar si es o no una avenida o una gran vía, ni la cantidad de vehículos que circulan por los mismos.

4.3. DIAGNÓSTICO DEL USUARIO Y LA INFRAESTRUCTURA

El análisis conjunto del perfil de los usuarios y del estado de la infraestructura urbana constituye la base para comprender los patrones de riesgo vial en València. Tal y como se ha visto en apartados anteriores, ofreciendo un retrato exhaustivo de cómo se distribuye la siniestralidad entre los diferentes grupos de usuarios y qué características físicas del entorno influyen en su aparición. Los datos del año 2025 confirman una tendencia consolidada: los usuarios vulnerables —motociclistas, usuarios de VMP, peatones, ciclistas y usuarios de ciclomotores— son los más afectados por los siniestros urbanos, tanto en número de víctimas como en gravedad de las lesiones.

En cuanto a los factores de riesgo, tal y como ya se comentó, el documento subraya que la distracción del conductor continúa siendo la causa más frecuente, seguida de no respetar a la prioridad de paso y no

mantener el intervalo de seguridad. Este patrón de causas evidencia que el componente humano sigue siendo el factor dominante en la siniestralidad urbana.

De la información obtenida del SIASV se observa que la seguridad vial se ha visto afectada por los cambios en los patrones de movilidad urbana, especialmente por el crecimiento del uso de VMP y bicicletas. Este fenómeno ha modificado las dinámicas de riesgo y pone de manifiesto que la ciudad se enfrenta a un nuevo perfil de riesgo vial, más vinculado a la convivencia modal que a la siniestralidad tradicional del vehículo motorizado.



4.4. OBJETIVO GLOBAL

El Plan Director de Seguridad Vial de la ciudad de València (PDSVV) ha de trabajar en el contexto de las políticas de seguridad vial, y es en este marco donde se plantea como Objetivo Global para el periodo 2026-2030:

REDUCIR EL NÚMERO DE VÍCTIMAS MORTALES RESPECTO A 2019 Y DE PERSONAS HERIDAS GRAVES RESPECTO A 2024² AL 50% PARA 2030

encaminado a conseguir una CIUDAD SEGURA y en coherencia con el objetivo establecido por la Comisión Europea de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para 2030 y siguiendo los principios de la “VISION ZERO”.

² Consultar apartado 2.3.2 donde se explica la elección de 2024 como año de referencia para el número de víctimas graves por siniestro vial.

5. MARCO ESTRATÉGICO Y DE IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN

5.1. ÁREAS ESTRATÉGICAS

A continuación, se exponen las áreas estratégicas de intervención que se plantean en el Plan Director de Seguridad Vial de la ciudad de València, siguiendo las directrices marcadas por la Estrategia de Seguridad Vial de la DGT 2030, y que se desarrollarán a través de unas Propuestas de Actuación que a su vez conformarán los Planes de Acción, alineados con los establecidos en el Plan Vector de Policía Local de Valencia:

Área estratégica 1:	Personas formadas y capaces.
Área estratégica 2:	Tolerancia cero con comportamientos de riesgo.
Área estratégica 3:	Vías seguras.
Área estratégica 4:	Vehículos seguros
Área estratégica 5:	Respuesta al siniestro efectiva y justa
Área estratégica 6:	Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos.
Área estratégica 7:	Administraciones, empresas y organizaciones seguras.

5.2. PLAZO TEMPORAL

La vigencia del presente Plan se extiende en el periodo 2026-2030, de tal forma que las Propuestas de Actuación de cada Plan de Acción se distribuyen en tres plazos temporales, siendo éstos los siguientes:

Corto Plazo:	2026
Medio Plazo:	2027 - 2028
Largo Plazo:	2029 – 2030

5.3. AGENTES IMPLICADOS

Los agentes implicados en el desarrollo del Plan Director de Seguridad Vial de la ciudad de València para alcanzar los objetivos locales se enumeran a continuación:

Alcaldía	Servicio de Bomberos
Área de Seguridad y Movilidad	Protección Civil
Policía Local de Valencia	E.M.T
Área de Urbanismo	F.G.V.
Área de Familia y Tradiciones	Mesa de la Movilidad.
Área de Educación	Medios de Comunicación Locales
Área de Bienestar Social	Federación de Vecinos, Asociaciones de Vecinos, Pueblos de València.
Ciclo Integral del Agua	

Con fecha 3 de febrero de 2026, el borrador del Plan Director de Seguridad Vial fue presentado a la Mesa de la Movilidad de la ciudad de València, iniciándose con ello el proceso de participación pública previsto para su elaboración.

En el ejercicio de las funciones consultivas y de asesoramiento que la Mesa de la Movilidad desempeña como órgano de participación de la sociedad civil, sus miembros formularon diversas alegaciones y observaciones al contenido del borrador. Todas las aportaciones recibidas fueron objeto de análisis y valoración técnica, incorporándose al documento definitivo aquéllas que, por su adecuación a los objetivos, alcance y criterios metodológicos del Plan, se consideraron procedentes.





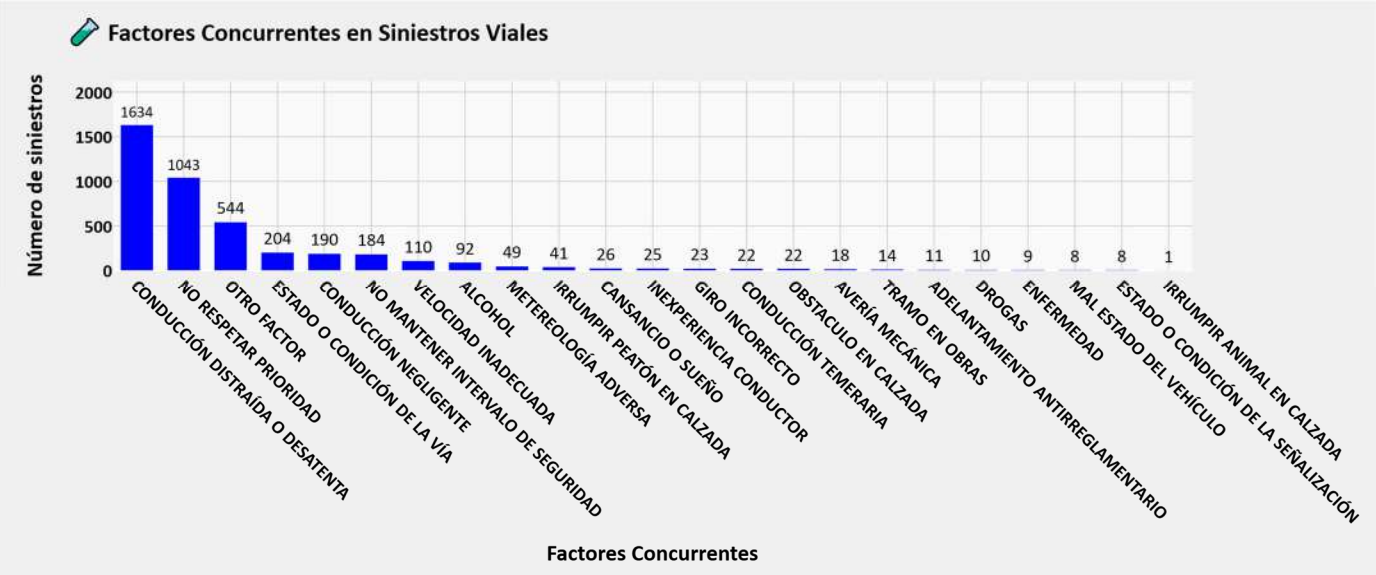
6. PLAN DE ACCIÓN

ÁREA ESTRATÉGICA 1.	PERSONAS FORMADAS Y CAPACES.
PLAN DE ACCIÓN 1.1.	CONTINUAR CON LAS ACCIONES EDUCATIVAS Y FORMATIVAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL
PLAN DE ACCIÓN 1.2.	CONSOLIDAR UNA CULTURA DE SEGURIDAD VIAL
PLAN DE ACCIÓN 1.3.	PROMOCIONAR LOS HÁBITOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
ÁREA ESTRATÉGICA 2.	TOLERANCIA CERO CON COMPORTAMIENTOS DE RIESGO
PLAN DE ACCIÓN 2.1.	REFORZAR Y SEGMENTAR LOS CONTROLES POLICIALES
PLAN DE ACCIÓN 2.2.	IMPULSAR LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS PARA EL ANÁLISIS, CONTROL Y VIGILANCIA DE LOS COMPORTAMIENTOS DE RIESGO
ÁREA ESTRATÉGICA 3.	VÍAS SEGURAS
PLAN DE ACCIÓN 3.1.	INCORPORAR, EN LOS PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN, CRITERIOS Y ESTÁNDARES DE DISEÑO PARA GARANTIZAR UNA MOVILIDAD SEGURA
PLAN DE ACCIÓN 3.2.	GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DE ITINERARIOS CICLISTAS Y PEATONALES SEGUROS
PLAN DE ACCIÓN 3.3.	GARANTIZAR UNA MOVILIDAD SEGURA PARA TODOS LOS USUARIOS CON UNAS VÍAS EN CORRECTO ESTADO DE CONSERVACIÓN
PLAN DE ACCIÓN 3.4.	MEJORAR LA ACCESIBILIDAD MEDIANTE INTERVENCIONES EN SEGURIDAD VIAL
PLAN DE ACCIÓN 3.5.	ACTUALIZAR Y ADECUAR LAS TIPOLOGÍAS DE CALLES Y LA SEÑALIZACIÓN A LAS RECOGIDAS EN EL NUEVO REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN
PLAN DE ACCIÓN 3.6.	ANALIZAR LA SEÑALIZACIÓN Y OCUPACIÓN URBANA DE OBRAS FIJAS Y MÓVILES.
PLAN DE ACCIÓN 3.7.	IMPULSAR LAS HERRAMIENTAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL
ÁREA ESTRATÉGICA 4.	VEHÍCULOS SEGUROS
PLAN DE ACCIÓN 4.1.	REFORZAR LA VIGILANCIA Y EL CONTROL DE CONDUCTORES Y VEHÍCULOS
ÁREA ESTRATÉGICA 5.	RESPUESTA AL SINIESTRO EFECTIVA Y JUSTA
PLAN DE ACCIÓN 5.1.	ASEGURAR UNA CORRECTA ATENCIÓN Y ASISTENCIA EN CASO DE SINIESTRO.
ÁREA ESTRATÉGICA 6.	DATOS Y CONOCIMIENTO PARA UNA GESTIÓN BASADA EN RIESGOS
PLAN DE ACCIÓN 6.1.	CONTINUAR CON LA IMPLANTACIÓN Y MEJORA DE LAS HERRAMIENTAS Y SOFTWARE DESTINADO A LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL E INVESTIGACIÓN DE LOS SINIESTROS
PLAN DE ACCIÓN 6.2.	COLABORACIÓN CON PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL
ÁREA ESTRATÉGICA 7.	ADMINISTRACIONES, EMPRESAS Y ORGANIZACIONES SEGURAS
PLAN DE ACCIÓN 7.1.	MEJORAR LOS MECANISMOS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL A NIVEL MUNICIPAL
PLAN DE ACCIÓN 7.2.	MEJORAR LA COORDINACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL A NIVEL MUNICIPAL
PLAN DE ACCIÓN 7.3.	IMPULSAR LA PARTICIPACIÓN EN SEGURIDAD VIAL
PLAN DE ACCIÓN 7.4.	COORDINAR POLÍTICAS INTEGRADAS ENTRE ADMINISTRACIONES

PERSONAS FORMADAS Y CAPACES

La formación y la concienciación en materia de seguridad vial son pilares básicos para prevenir los siniestros viales y tienen como objetivo que todas las personas que participan en la movilidad comprendan y sean plenamente conscientes de sus riesgos, desarrollen hábitos seguros y asuman una responsabilidad social cuando se mueven por la ciudad, actuando de acuerdo con los valores de una movilidad segura y sostenible desde el respeto al resto de personas y el conocimiento y cumplimiento de las normas.

Por otro lado, los datos de la siniestralidad en la ciudad en los últimos años muestran como la desatención y especialmente la falta de respeto a la prioridad de paso en las intersecciones son las dos causas que con más frecuencia se repiten cuando se registra un siniestro vial.



Así mismo, el uso de dispositivos móviles, o el mero hecho de desplazarse aislado del resto de usuarios utilizando auriculares junto con otros comportamientos de riesgo como la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas no contribuyen al objetivo de alcanzar una movilidad segura en la ciudad.

Todos estos comportamientos de riesgo dejan en evidencia que el componente humano sigue siendo el factor dominante en la siniestralidad vial urbana y que las administraciones tienen la responsabilidad de crear un entorno que minimice ese riesgo desde la prevención, que incluye educación temprana, la concienciación, la educación y la divulgación.

Surge la necesidad de planificar en el tiempo una serie de acciones periódicas, que permita la actualización de conocimientos para favorecer el alcance a toda la ciudadanía y generar una cultura de seguridad vial. Por lo tanto, el reto consiste en conseguir un cambio de aquellas actitudes que llevan a los usuarios de la red viaria y del espacio público a incurrir en conductas de riesgo.

ACCIÓN 1.1. CONTINUAR CON LAS ACCIONES EDUCATIVAS Y FORMATIVAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL.

Desde el Ayuntamiento y en concreto desde la Policía Local, se han llevado a cabo acciones diversas dirigidas a diferentes grupos de usuarios vulnerables como personas mayores, peatones y usuarios de micromovilidad. También destacan las acciones orientadas a menores de edad en centros de primaria y secundaria, junto con actividades del Parque Municipal de Tráfico de Educación Vial desde la perspectiva de proporcionar conocimientos y habilidades a este colectivo como peatones y como futuros conductores.

Esta medida, dirigida a los distintos colectivos implicados en la seguridad vial, pretende aumentar los recursos destinados a educación en seguridad vial de los colectivos de menores, personas mayores y personas con discapacidad, así como actualizar conocimientos, reforzar competencias y asegurar una intervención especializada y eficaz en materia de siniestros viales.

Estas medidas se desarrollarán con mayor detalle en el Plan Vector de la Policía Local de Valencia



Centro de Educación Vial de Viveros

1.1.1. Continuar con acciones educativas en materia de seguridad vial en centros educativos.

Dar continuidad a la Educación y Formación específica en seguridad vial urbana, dirigida a distintos colectivos y grupos de edad, prestando especial atención a profesores, padres y conductores jóvenes, abordando temáticas como la circulación segura de peatones, personas mayores, personas con discapacidad, ciclistas, usuarios VMP y su coexistencia.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

1.1.2. Implantar acciones educativas dirigidas a colectivos vulnerables.

- Implantar una formación continua sobre los cambios en normativa y señalización de forma periódica.
- Impulsar acciones de reciclaje para mayores de 64 años)

POLICÍA LOCAL

1.1.3. Consolidar el uso del Centro de Educación Vial de Viveros como acción formativa de escolares.

Con la finalidad de que los escolares que están próximos a circular por las vías urbanas sean formados y practiquen utilizando para su movilidad distintos tipos de vehículos, incluyendo VMPs. La Policía Local ya se ha ce cargo de la gestión de este centro y en los últimos años ha aumentado la oferta formativa.

POLICÍA LOCAL

ACCIONES DE CONCIENCIACIÓN Y DIVULGACIÓN LLEVADAS A CABO POR EL AYUNTAMIENTO DE VLC

Programas de educación vial escolar entre 2023 y 2024, con actividades en el Parque Infantil de Tráfico y charlas en centros educativos. Más de 20.000 alumnos

Campañas como “¡Tú eres el chasis!” (2024), dirigidas a usuarios de bicicletas y patinetes, con mensajes en MUPIs, trípticos, redes sociales y controles intensivos.

Lanzamiento del Plan “València + Segura” (2025), con talleres de autoprotección, carpas informativas en barrios y pedanías, y formación ciudadana en seguridad vial y emergencias. En su primera fase, se instalaron carpas informativas en pedanías del sur (La Torre, El Forn d’Alcedo, Pinedo, El Perellonet, Castellar-l’Oliveral), abarcando 25 barrios y más de 60 entidades sociales e instituciones educativas. La segunda fase ofrecerá talleres segmentados.

Colaboración con el Centro de Gestión de Tráfico (CGT) en la activación de avisos a través de la aplicación Waze con el objetivo de mejorar la seguridad vial en las inmediaciones de 502 centros escolares (ciudad y pedanías) en funcionamiento desde el curso escolar 2025/2026.



ACCIÓN 1.2. CONSOLIDAR UNA CULTURA DE SEGURIDAD VIAL

En esta línea de acción se pretende consolidar por medio de varias acciones una cultura de seguridad vial que garantice la convivencia segura de todos los usuarios de la vía, que tenga en cuenta con especial énfasis las necesidades de algunos colectivos específicos como las personas mayores o las personas con discapacidad y que llegue a impregnar a todos los niveles de usuarios de la vía pública. En este sentido, en todas las campañas de difusión, vinculadas a la seguridad vial, el Ayuntamiento velará por el cumplimiento estricto de las condiciones de lectura fácil y accesibilidad cognitiva, orientada a garantizar que la información resulte comprensible, usable y accesible para toda la ciudadanía

1.2.1. Promover campañas de concienciación sobre movilidad segura

Con el objetivo final de transformar la actitud o conductas de riesgo de las personas usuarias de la vía, haciendo de éstos un elemento activo que amplifique el mensaje recibido por medio de las diferentes campañas a desplegar por redes sociales, MUPIs, etc.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

1.2.2. Continuar con las campañas de divulgación en materia de seguridad vial

Continuar con los trabajos de divulgación que ya se venían realizando por parte del Ayuntamiento alineadas con las campañas de difusión de la DGT dirigidas a todo tipo de usuarios, como la de la correcta interpretación de los tipos de zonas que se contemplan en el nuevo reglamento de circulación y la ordenanza de movilidad, así como del uso de las zonas de preferencia residencial existentes, etc.

Por otro lado, se dará continuidad a las acciones divulgativas en materia de seguridad vial que ya viene realizando la PLV como la organización de diferentes foros y congresos especializados.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

1.2.3. Continuar colaborando con asociaciones vinculadas con la seguridad vial y otras entidades similares

Dar continuidad a la colaboración con asociaciones como en el caso de la organización del día de víctimas de violencia vial celebrado en noviembre de 2025 en el que se instaló un monumento que recordará a partir



de ahora a las víctimas de la Violencia Vial en la Glorieta Porta de la Mar, sufragado por Ayto. de València.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

ALGUNAS DE LAS TEMÁTICAS A ABORDAR EN LAS CAMPAÑAS DE CONCIENCIACIÓN.

- los efectos negativos del consumo de alcohol y drogas y del exceso de velocidad al volante
- el impacto de las distracciones en los siniestros viales dirigidas a conductores y a usuarios vulnerables.
- el respeto a las normas de circulación
- la necesidad de convivencia pacífica entre los usuarios de diferentes modos de transporte

1.2.4. Continuar dando publicidad a través de los medios de comunicación y las redes sociales las acciones que se recogen en el Plan, así como los logros obtenidos

Mejorar la sección de seguridad vial de la página web del Ayuntamiento de València.

SERVICIO DE MOVILIDAD

Generar un apartado en la web municipal para difundir los planes, acciones y resultados en materia de seguridad vial, con datos de siniestralidad, memoria de actuaciones, etc.

SERVICIO DE MOVILIDAD



El Monumento a las víctimas de la violencia vial.

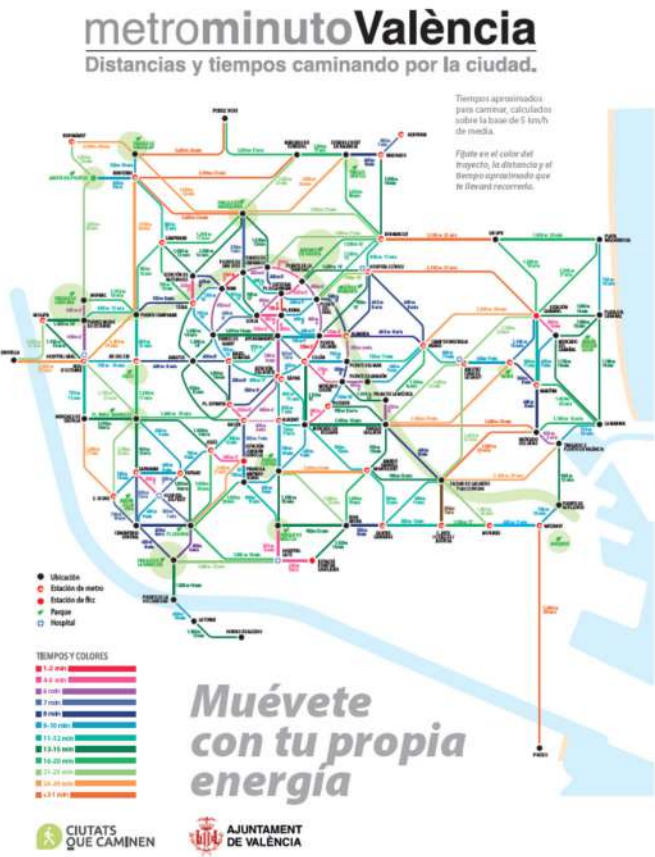
ACCIÓN 1.3. PROMOCIONAR LOS HÁBITOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

El transporte público urbano y metropolitano también ha vivido un momento de expansión. En 2025, la Empresa Municipal de Transportes (EMT) alcanzó los 120,5 millones de viajeros, mientras que Metrovalencia, con metro y tranvía, superó los 92,7 millones de desplazamientos, siendo su máximo histórico. Estas cifras confirman el papel esencial del transporte público colectivo en la reducción del uso del vehículo privado, ofreciendo una alternativa eficiente y sostenible a los desplazamientos motorizados individuales.

En este sentido, el Plan Director de la Empresa Municipal de Transportes (EMT) de Valencia para el periodo 2025-2030 es un documento estratégico de alta relevancia diseñado para reestructurar y optimizar el servicio de transporte público en un contexto de creciente demanda y desarrollo urbano, con el objetivo primordial de consolidar a la EMT como el eje central de la movilidad sostenible en la ciudad.



Con el objetivo de concienciar a la ciudadanía de la importancia de crear y promover una ciudad comprometida con el medio que la rodea, fomentando la movilidad sostenible y por tanto mejorar la salud ambiental y la calidad de vida, desde el Ayuntamiento se impulsa el uso de medios de transporte sostenible y la disuasión del uso del vehículo de motor privado, mediante actividades como la celebración, en los



1.3.1. Continuar con el fomento de la movilidad peatonal y ciclista, dirigiendo las campañas a usuarios de vehículo de motor privado.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

1.3.2. Realizar campañas informativas en los centros de ocio para promover el uso del transporte público entre los jóvenes.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL



últimos años, de la Semana Europea de la Movilidad. En el marco de esta iniciativa, el Ayuntamiento de la mano del Servicio de Movilidad con la colaboración de EMT, Policía Local y otras entidades, organiza en diferentes barrios y pedanías, talleres, jornadas técnicas, rutas guiadas y propuestas que promueven el uso del autobús, la bicicleta y los desplazamientos a pie como alternativas al vehículo privado.

También destacan otras campañas como metrominuto, en colaboración con *Ciudades que Caminan* en el año 2025 o las que promociona la Policía Local sobre hábitos de movilidad sostenible.



TOLERANCIA CERO CON COMPORTAMIENTOS DE RIESGO

La experiencia ha demostrado que las operaciones de control y vigilancia de la disciplina vial de los usuarios influyen de forma significativa en el descenso de la accidentalidad. Algunas conductas de riesgo identificadas se relacionan con el consumo de drogas o alcohol, exceso de velocidad, indisciplina en los semáforos, distracciones por uso de dispositivos móviles, cruzar por lugares no habilitados, etc. En este sentido la Policía Local de Valencia, controla estas conductas de riesgo mediante una planificación operativa según la información registrada en cada momento, así como con campañas específicas.



ACCIÓN 2.1. REFORZAR Y SEGMENTAR LOS CONTROLES POLICIALES

Se propone un modelo de actuación policial fundamentado en la evaluación continua mediante indicadores clave de rendimiento, implementando un enfoque preventivo para evolucionar hacia una intervención inteligente, predictiva y orientada a resultados. En el Plan Vector de la Policía Local, se diseñarán una serie de indicadores para conformar un sistema integral de vigilancia que abarque los principales factores implicados en la siniestralidad vial, tales como presencia de alcohol y drogas, distracciones, velocidad, uso de dispositivos móviles, condiciones de ocupación del vehículo (especialmente en VMP), uso de casco, control de vehículos, vigencia del permiso de conducir, estacionamientos indebidos etc.

POLICÍA LOCAL

La evidencia científica y estadística muestra de forma contundente que la presencia de alcohol y drogas en los conductores se asocia directamente con un incremento de la siniestralidad vial. Los conductores bajo la influencia de sustancias psicotrópicas presentan tiempos de reacción más lentos, juicio alterado y mayor probabilidad de cometer infracciones, lo que se traduce en un riesgo significativamente mayor de colisiones y siniestros viales de gravedad.

ACCIÓN 2.2. IMPULSAR LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS PARA EL ANÁLISIS, CONTROL Y VIGILANCIA DE LOS COMPORTAMIENTOS DE RIESGO

2.2.1. Diseñar un plan de implantación de elementos tecnológicos

Ejecutar implantación progresiva de elementos tecnológicos para el cumplimiento de las normas viales

- a) Cinemómetros. Incrementar el control de la velocidad por radar en las vías más rápidas de la ciudad y en aquellas donde se registre un mayor número de siniestros. **Sancionadores y didácticos**
- b) Sistema “foto rojo”. Controlar de los vehículos que incumplen la fase roja en el semáforo en aquellos cruces donde se registren un mayor número de siniestros por esta causa.
- c) Aumentar el número de intersecciones dotadas de cámaras de video para el control del tráfico
- d) Cámaras de vigilancia inteligente de estacionamiento no permitido en carril BUS, aceras, etc.
- e) Otras tecnologías

Como refuerzo del compromiso del Ayuntamiento con una gestión inteligente de la movilidad basada en la accesibilidad y la equidad técnica, cualquier sistema tecnológico a implantar contemplará la movilidad de los diferentes perfiles de personas con discapacidad para evitar fallos en la detección y sesgos discriminatorios. En todo caso cualquier nueva instalación estará sujeta al cumplimiento estricto de la normativa vigente en materia de accesibilidad. Por último, el Ayuntamiento promoverá la reducción de cargas administrativas, priorizando modelos que favorezcan la interoperabilidad entre registros y el empleo de mecanismos de validación automatizada.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL



Señalización de carril BUS controlado por cámaras de video en Sevilla.

2.2.2. Avanzar con el análisis a partir de los datos obtenidos por los distintos dispositivos

Avanzar con el análisis que se realiza actualmente en el servicio de movilidad a partir de la información extraída de los dispositivos instalados pasando de solo tener datos, a convertirlos en decisiones operativas y estratégicas mediante analítica avanzada e inteligencia artificial.

SERVICIO DE MOVILIDAD

VÍAS SEGURAS

Uno de los factores más influyentes en la seguridad vial se relaciona con el estado de la infraestructura, que se no sólo se refiere a la conservación y mantenimiento de la red viaria existente, sino a otros aspectos como el grado de adecuación del diseño y el equipamiento con la función que esta red ha de desempeñar.

En los últimos años se han llevado a cabo una serie de actuaciones por parte del Ayuntamiento como aumentar visibilidad en todos los pasos de peatones de la ciudad, revisar coordinaciones semafóricas en intersecciones con ciclistas, señalizar calles de coexistencia según nuevo reglamento de circulación, etc.

En cuanto a la red viaria proyectada y en construcción se considera la aplicación de herramientas de gestión de la seguridad vial que permitan identificar de forma preventiva aquellas deficiencias en materia de seguridad vial que puedan entrañar riesgo a la circulación.

ACCIÓN 3.1. INCORPORAR EN LOS PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN, CRITERIOS Y ESTÁNDARES DE DISEÑO PARA GARANTIZAR UNA MOVILIDAD SEGURA.

3.1.1. Dar traslado a los equipos redactores de proyectos de los estándares de diseño para mejorar la seguridad vial

El Ayuntamiento ya viene elaborando guías y estableciendo criterios de diseño para mejorar la seguridad de los desplazamientos en la ciudad para todo tipo de usuarios en los últimos años. Estos criterios han de ser asumidos por todos los equipos redactores y servicios del Ayuntamiento implicados.



SERVICIO DE MOVILIDAD

3.1.2. Revisar las condiciones de seguridad vial de los nuevos proyectos

Revisar los nuevos proyectos desde la aplicación de los criterios y estándares de diseño para mejorar la movilidad segura para todos los usuarios, tal y como ya se venía haciendo desde el Ayuntamiento de València.

En cuanto a infraestructuras subterráneas, pasos inferiores y otros entornos de evacuación compleja, se prestará especial atención a estas infraestructuras tanto en proyectos futuros de las mismas como a la revisión de las actuales en términos de evacuación inclusiva y condiciones de salida accesible

SERVICIO DE MOVILIDAD

Aspectos en los proyectos de construcción en los que establecer criterios y estándares de diseño
Dimensiones geométricas
Señalización y equipamiento.
Continuidad y tipología de itinerarios.
Tipología de pasos de peatones (elevados, rebajados, etc.).
Ocupaciones del espacio público.
Elementos de calmado de tráfico.
Eliminación de barreras arquitectónicas y dispositivos para evitar aparcamientos indebidos.
Modo de coexistencia con otros usuarios en calzada, zonas peatonales, etc.
Diferencias con usuarios de VMP que comparten espacio

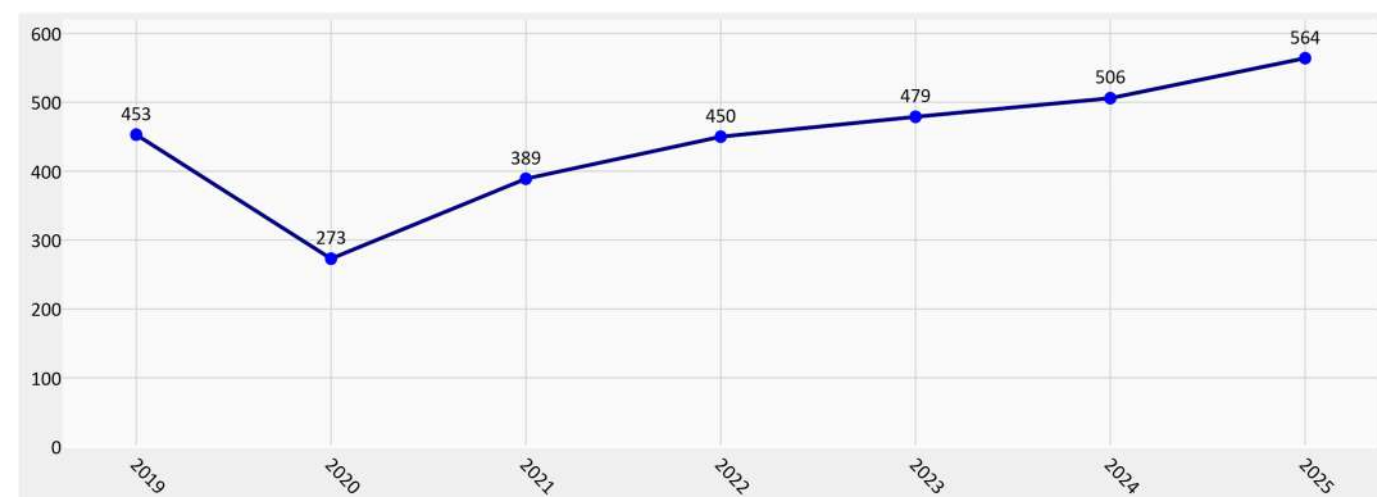


ACCIÓN 3.2. GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DE ITINERARIOS CICLISTAS Y PEATONALES SEGUROS.

SINIESTRALIDAD VIAL CON PEATONES.

En el periodo comprendido entre los años 2019 y 2025 se han registrado en la ciudad de Valencia un total de 3.114 siniestros viales en el que se ha visto implicado un **peatón**, tratándose de un atropello en el 86,2% de los casos. Así mismo, desde el año 2023, de las 33 personas de las que se registró su defunción dentro de los 30 días siguientes a la ocurrencia del siniestro, quince eran peatones. De los presuntos errores cometidos en el momento del siniestro, destaca el hecho de no ver al vehículo.

Evolución de los siniestros con peatones implicados en el período 2019-2025



FACTORES DE RIESGO MÁS FRECUENTES

- Cruzar por lugares no habilitados, hacerlo sin mirar, con el semáforo de peatones en rojo, usando auriculares o el móvil, entre vehículos estacionados, cruzar el carril bici sin precaución,
- Principalmente por ahorrar tiempo, caminar con prisa y falta de atención, sensación de impunidad, descuidos o exceso de confianza, fases semafóricas demasiado largas en rojo o cortas en verde, y la ocupación de aceras por terrazas o mobiliario urbano.
- Elevada vulnerabilidad en avenidas de alta velocidad e intensidad viales. Esta situación se agrava con fases semafóricas demasiado largas en rojo.
- Caminar por la calzada o invadirla en el caso de algunas personas con movilidad reducida, para evitar barreras arquitectónicas, detenerse en la calzada en lugar de en el paso de peatones.

INTERACCIÓN DE PEATONES CON OTROS USUARIOS

Los peatones se ven afectados principalmente por ciclistas que circulan por aceras o en dirección contraria de forma inesperada o que no ceden el paso en pasos de cebra. La presencia ocasional de turistas moviéndose por la ciudad por medio de bicicletas de alquiler en grupos numerosos, sigue generando igualmente conflictos con peatones. Por otro lado, la irrupción, cada vez en mayor proporción, de usuarios de VMP en el entorno urbano, provoca nuevas interferencias con este colectivo.

Los vehículos también entran en conflicto con los peatones a la hora de ceder el paso así como con el estacionamiento indebido en aceras y pasos peatonales, que dificultan el cruce de vías por parte de los peatones y merman la visibilidad de los conductores.



RELACIÓN DE LOS PEATONES CON LA INFRAESTRUCTURA

En la **infraestructura** se siguen detectando situaciones que afectan a la seguridad vial de los peatones.



- Pasos de peatones en avenidas en los que la pauta semafórica está orientada a favorecer la circulación de vehículos a motor
- Configuraciones en las que la parada de BUS se ubica junto al paso de peatones y se generan situaciones visibilidad reducida.
- Escasa visibilidad en algunos cruces.
- El diseño urbano no siempre tiene en cuenta las líneas de deseo peatonales. Algunos pasos de peatones inducen a cruzar por el recorrido más corto, aunque sea peligroso
- Ausencia de infraestructura peatonal

específica que facilite la comunicación entre pedanías.

Otras problemáticas incluyen aceras estrechas, eliminación o mala señalización de pasos de cebra e isletas poco protegidas o falta de iluminación en vías secundarias.

Las personas con discapacidad, física/orgánica, sensorial (auditiva/visual), intelectual/cognitiva y psicosocial, encuentran en sus desplazamientos por la ciudad vehículos estacionados en plazas reservadas, ausencia de rebajes en aceras, presencia de obstáculos o vehículos estacionados en aceras y en general falta de adaptación de las infraestructuras a su situación.

En la actualidad, el **3,39% (25 km)** de las calles son residenciales y el **11,4% (124 km)** son peatonales.



Las políticas actuales del Ayuntamiento de València en materia de seguridad vial continúan encaminadas al aumento de la seguridad vial del peatón como colectivo vulnerable.

En este sentido ya existen estándares de diseño nacionales definidos que se vienen aplicando por el Ayuntamiento de manera sistemática tales como la Orden TMA/851/2021. Esta orden establece los requisitos técnicos obligatorios para que los espacios públicos urbanizados sean accesibles y seguros para todas las personas (por ejemplo, condiciones de resbaladicidad de pavimentos, pendientes, anchos mínimos de paso, tiempos de cruce...) . Su objetivo es eliminar barreras arquitectónicas y garantizar la autonomía individual en el uso de itinerarios peatonales, mobiliario urbano y elementos de señalización.

MEDIDAS EJECUTADAS PARA PEATONES

Mejora de la accesibilidad a paradas de BUS, calles residenciales o peatonales, nuevos pasos de peatones, mejoras de la iluminación de pasos de peatones existentes.



En los últimos años se han ejecutado una media de **30 pasos peatonales al mes**, incluidos los pasos de peatones sobre carril bici –muchos de los cuales se están señalizando para facilitar el acceso de los peatones a los contenedores de residuos. Igualmente, en los dos últimos años (2024-2025) se han ejecutado 725 pasos peatonales nuevos, incluidos los pasos de peatones sobre carril bici.



Paso peatonal en Borbotó



Paso peatonal en zona Marítima

3.2.1. Continuar con la mejora de la seguridad vial en las zonas peatonales existentes.

Proponer medidas para mejorar la seguridad vial de las zonas con elevada accidentalidad con peatones implicados extensibles a toda la ciudad.

De acuerdo con los diagnósticos de la siniestralidad vial en la ciudad que de forma continua se van realizando, se propone estudiar y ejecutar medidas para mejorar la seguridad vial de las zonas con elevada accidentalidad con peatones implicados

- a) Mejorar las condiciones de visibilidad en las proximidades de los pasos de peatones impidiendo el aparcamiento de automóviles en al menos los 6 m anteriores al paso de peatones tal y como indica el Real Decreto 465/2025, de 10 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación
- b) Reubicar pasos de peatones en función de la línea de deseo.
- c) Canalizar el flujo de peatones hacia los pasos señalizados impidiendo el cruce por zonas no reguladas.
- d) Mejorar la iluminación de los pasos de peatones para dar mayor visibilidad de peatones a conductores.
- e) Estudiar la eliminación de la fase ámbar intermitente en determinadas intersecciones.
- f) Aumentar el control del estacionamiento sobre las zonas peatonales con especial atención a la movilidad compartida.

SERVICIO DE MOVILIDAD

Creación de nuevos pasos de peatones en grandes avenidas



Creación de nuevos pasos de peatones en grandes avenidas como el ejecutado en Avda. General Avilés con calle de Luis Buñuel director de cine en Campanar.

SERVICIO DE MOVILIDAD

Redacción de estudios para creación y/o mejora de itinerarios peatonales seguros.

Garantizando que los itinerarios peatonales en las actuaciones de rediseño o adecuación de plantas viarias cumplan con la normativa de accesibilidad vigente y que incluyan recursos táctiles, visuales y espaciales adecuados al contexto que facilite la continuidad y seguridad de los mismos, especialmente de las personas ciegas, con discapacidad visual, mayores o con movilidad reducida. Así mismo, los itinerarios peatonales de nueva creación contemplarán criterios de confort térmico para impulsar la movilidad peatonal.

SERVICIO DE MOVILIDAD

Continuar con la política de adaptación de los pasos de peatones para personas con discapacidad

Reforzando el compromiso del Ayuntamiento con una gestión inteligente de la movilidad basada en la accesibilidad y la equidad técnica, tal y como se ha detallado en la acción 2.2.

Ver detalle en acción 3.4.2

SERVICIO DE MOVILIDAD

Evaluar resultados de pruebas piloto de pasos peatonales inteligentes.



SERVICIO DE MOVILIDAD



MOVILIDAD CICLISTA

En los últimos años, la movilidad ciclista ha ido creciendo a lo largo de la ciudad tal y como se puede comprobar en los mapas de intensidad ciclista que publica el servicio de movilidad en los que se aprecian algunos itinerarios como el del Anillo Ciclista para la Ronda Interior con tramos que superan los 10.000 ciclistas diarios



Otra prueba del crecimiento de los desplazamientos en bicicleta en la ciudad es el sistema público de bicicletas Valenbisi, en funcionamiento desde 2010, que dispone actualmente de 2.760 bicicletas y 276 estaciones, y se ha consolidado como un medio de transporte urbano cotidiano. En 2025, se registraron alrededor de 5,4 millones de desplazamientos y cerca de 50.000 personas usuarias con abono de larga duración, según cifras publicadas por el Ayuntamiento.



La bicicleta por lo tanto, es el medio de transporte con mayor crecimiento en la ciudad. En general, la ciudad de València presenta una red ciclista extendida por todos los distritos, que en gran parte discurre por las principales vías y que interconecta en mayor o menor grado los diferentes barrios. Las tipologías abarcan desde carril bici en acera, en calzada o por el antiguo cauce del Turia; ciclocalles; calles compartidas; sentidos únicos con dirección contraria, etc.

A esto se le añade el numero grupo de empresas de alquiler de bicicletas principalmente a turistas, que ofrecen visitas organizadas, a veces con punto de inicio y fin en el propio puerto de Valencia con la intención de captar a los turistas procedentes de los diferentes cruceros que llegan a la ciudad. Este tipo de ciclista totalmente ocasional, normalmente circula en grupos y no está nada familiarizado con la infraestructura ciclista y el entorno de la ciudad, por lo que en ocasiones no es raro verlos circulando por lugares no habilitados para ello como aceras



SINIESTRALIDAD VIAL CON CICLISTAS

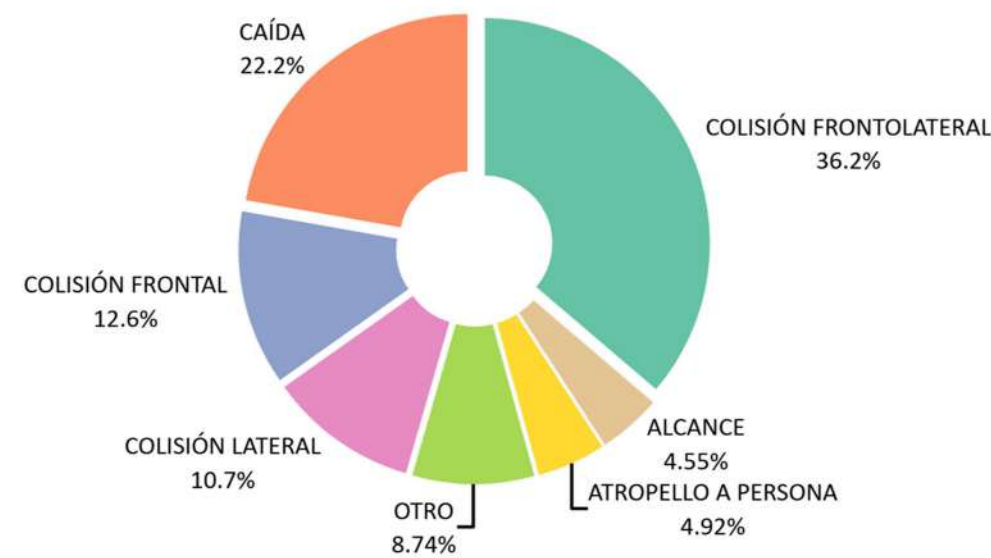
Por lo que respecta a ciclistas, en el periodo comprendido entre los años 2019 y 2025 se han registrado en la ciudad de Valencia un total de 3.614 siniestros viales con bicicletas implicadas. Así mismo, desde el año 2023, de las 33 personas de las que se registró su defunción dentro de los 30 días siguientes a la ocurrencia del siniestro, dos eran ciclistas.

Evolución de los siniestros con bicicletas implicadas en el período 2019-2025



En la mayoría de los siniestros con bicicletas se ve involucrado también otra bicicleta, un vehículo de movilidad personal o un peatón, fruto de la utilización del mismo ecosistema viario por la micromovilidad.

Las colisiones frontolaterales en los cruces y las caídas son las circunstancias que más incidencia tienen en los siniestros con ciclistas generados en su mayoría por no respetar, alguna de las unidades de tráfico implicadas, las preferencias de paso en los cruces.



FACTORES DE RIESGO MÁS FRECUENTES

- No respetar normas de prioridad en cruces y pasos de peatones y no mantener el intervalo de seguridad
- Circular por aceras o alterando entre calzada y acera.
- Circular a velocidades inadecuadas, realizar adelantamientos indebidos o no señalizar maniobras.
- Invadir parcialmente el sentido prohibido, en algunos casos relacionado con ciclistas que circulan en contradirección en calles de un solo carril, normalmente ubicadas en barrios de poco tráfico o en el centro histórico, lo que puede generar conflictos con usuarios de vehículos a motor sobre todo en calles con posibilidad de aparcamiento.
- Circular de noche sin luces ni elementos reflectantes o, en algunas ocasiones, hacerlo mientras se usan auriculares o dispositivos móviles.
- Circular en grupo con poco conocimiento del itinerario y de las particularidades del tráfico en la ciudad.

INTERACCIÓN DE CICLISTAS CON OTROS USUARIOS

Los peatones suelen cruzar o caminar por el carril bici sin tomar medidas de precaución, mientras que los vehículos motorizados destacan por circular con exceso de velocidad, realizar adelantamientos sin distancia de seguridad y en general, falta de respeto al ciclista.

RELACIÓN DE LOS CICLISTAS CON LA INFRAESTRUCTURA

Configuraciones pendientes de estudio y análisis para su mejora

- Carril bici entre marquesina de parada de BUS y borde de calzada. A veces los peatones se adelantan, aunque no esté el BUS pues lo ven venir de lejos y acaban invadiendo el carril bici, cuando el ciclista aún tiene la preferencia de paso. De hecho, en estos casos el ciclista ni siquiera ha podido percatarse de la aproximación del BUS a la parada pues éste circula detrás de él.
- Pasos de peatones pintados en carril bici, separados del paso de peatones semaforzado en calzada por una isleta que coincide en la mayoría de los casos con la franja de aparcamiento. Muchos viandantes entienden que tienen preferencia de paso no vinculada al semáforo y optan por cruzar el carril bici y situarse en estas isletas, provocando conflictos entre ciclistas y las personas que se mueven a pie.



En algunas situaciones, sí que hay indicaciones que advierten al peatón con el mensaje “espere verde”



Marca vial Espere Verde en Calle Xàtiva

- Carriles bici de doble sentido, en los que no se perciben los semáforos de la vía que están orientados al tráfico y no es posible saber si el semáforo se encuentra en fase verde para peatones
- Cruces con giro de vehículos a motor y regulación semafórica con fase ámbar para advertir del con paso de peatones y carril bici (marginal derecha, calle Xàtiva con calle Jesús, etc.)
- Problemas de visibilidad, especialmente en intersecciones y pasos de peatones



MEDIDAS EJECUTADAS PARA CICLISTAS

Refuerzo de señalización en la infraestructura ciclista



Plan director de la Bicicleta publicado en 2023 y que plantea actuaciones en la infraestructura, así como acciones para fomentar el uso de la bicicleta y la convivencia entre los usuarios.



En este sentido el Ayuntamiento de manera sistemática ya define estándares de diseño tales como la Guía de recomendaciones para el diseño de la infraestructura ciclista elaborado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Esta guía ofrece directrices técnicas para diseñar vías ciclistas seguras, conectadas y cómodas, priorizando su integración en el entorno urbano y la coexistencia con otros medios. Incluye indicaciones sobre diseños de intersecciones, confluencias con paradas de autobús, anchos mínimos, pavimentos, etc.

Desde 2018 se han ejecutado más de **70 km** de carril bici y más de **18 km** de ciclocalles.



MOVILIDAD DE USUARIOS VMP

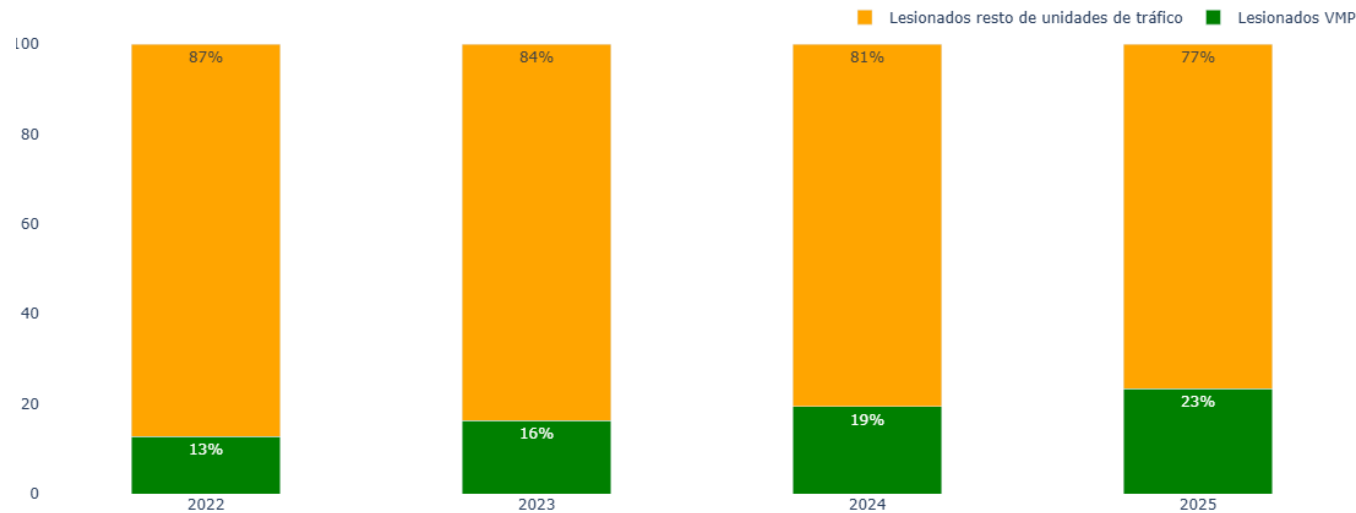
Esta tipología de vehículo continúa en fase de desarrollo en lo relativo a sus requisitos de seguridad, pese a su implantación hace más de cinco años. Cabe destacar el impacto del fenómeno emergente de la movilidad personal, orientado a satisfacer necesidades de desplazamiento urbano mediante vehículos más económicos, ágiles y accesibles. Los vehículos de movilidad personal se han consolidado como parte estable del sistema de transporte urbano. Su uso se concentra en zonas urbanas densamente pobladas, rutas universitarias, centros comerciales, áreas turísticas y a lo largo del Jardín del Turia. Los principales usuarios son jóvenes, trabajadores urbanos y turistas que buscan desplazamientos rápidos sin depender del transporte público o del coche particular



SINIESTRALIDAD VIAL CON USUARIOS VMP

La irrupción de los vehículos de movilidad personal ha generado un cierto desorden en la convivencia entre los distintos usuarios de la vía pública. Los datos ponen de manifiesto un preocupante incremento tanto de la siniestralidad como de la lesividad entre los usuarios de este tipo de vehículos en relación con el resto.

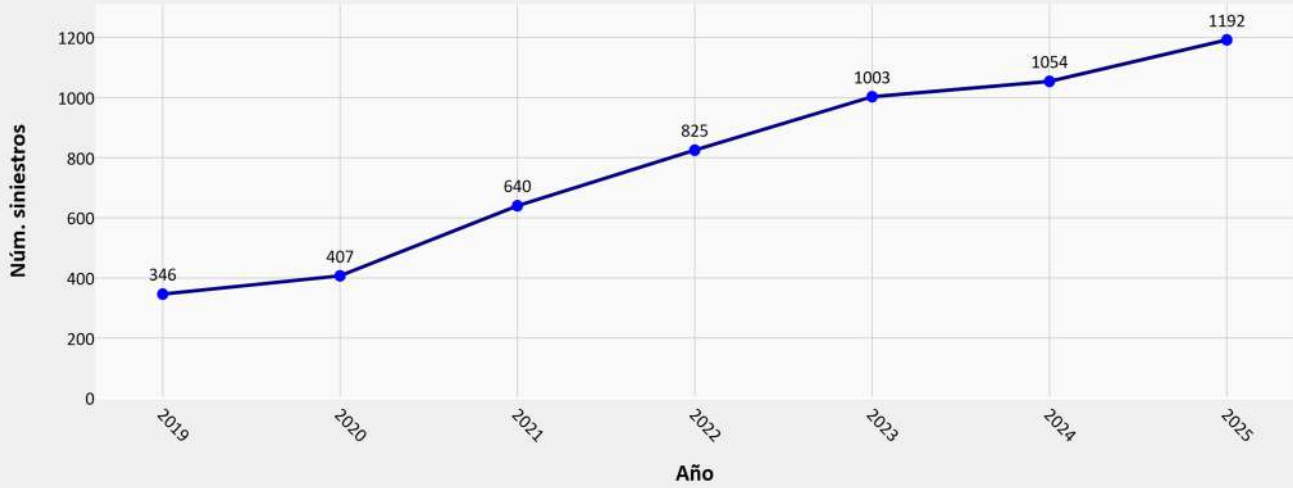
Porcentaje de lesionados de gravedad VMP en relación con el resto de unidades de tráfico



En el periodo comprendido entre los años 2019 y 2025 se han registrado en la ciudad de Valencia un total de 5.467 siniestros viales en el que se ha visto implicado un **usuario de VMP** de las que el 42% son colisiones frontolaterales, debidas en su mayoría a no respetar, alguno de los implicados, las preferencias de paso en los cruces. Le siguen las caídas con cerca de un 25% que se deben mayoritariamente, a la inestabilidad del vehículo ante maniobras reactivas del usuario ante un peligro Desde el año 2023, de las 33 personas fallecidas en siniestro vial, cuatro eran usuarios de VMP.

Evolución de los siniestros con usuarios VMP implicados en el período 2019-2025

Distribución de Siniestros por Año



FACTORES DE RIESGO MÁS FRECUENTES USUARIOS VMP

- Circular con una velocidad por encima de la máxima permitida (art.45 O.M), o no adecuándola a las circunstancias de la vía, como en las aproximaciones a cruces del carril bici con el resto del viario urbano con una velocidad mucho mayor que la de las bicicletas, aumentando la distancia de visibilidad de cruce que necesitan los conductores, principalmente de turismos para cruzar el carril bici.
- No respetar la prioridad de paso indicada por el semáforo
- Circular por lugares prohibidos como aceras peatonales o en sentido contrario en calles de un solo sentido o de forma imprudente en carriles bici compartidos estrechos, especialmente en intersecciones y giros
- Falta de visibilidad por parte del resto de vehículos, especialmente en condiciones de baja iluminación.
- Uso del móvil y/o auriculares mientras se conduce, adelantamientos por la derecha o zigzaguo entre peatones y bicicletas.
- Exceso de ocupación del propio VMP para más de una persona

INTERACCIONES DE USUARIOS VMP CON OTROS USUARIOS

- En la Interacción con otros usuarios, los usuarios de VMP suelen circular en carriles bici y, en ocasiones, en calles con tráfico motorizado, (cuando la normativa lo permite), generando puntos de conflicto con peatones y ciclistas

3.2.2. Continuar con la mejora de la seguridad vial en los itinerarios ciclistas existentes.

Proponer medidas específicas de seguridad vial en zonas de elevada siniestralidad con ciclistas y/o usuarios de VMP implicados extensibles a toda la ciudad.

Proponer y ejecutar medidas específicas de seguridad vial para la circulación de ciclistas y/o usuarios de VMP de acuerdo a mejores prácticas como la Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista del MITMS.

- a) Mejorar visibilidad en intersecciones de carriles bici con vías de circulación de vehículos a motor.
- b) Reforzar la señalización en intersecciones no reguladas y revisar las fases semafóricas en intersecciones reguladas.
- c) Estudiar la eliminación de la fase ámbar intermitente en determinadas intersecciones.
- d) Analizar la problemática de la circulación ciclista en zonas de peatones y proponer medidas de mejora.
- e) Estudiar interacciones de carriles bici con pasos de peatones y con zonas de acceso a contenedores de residuos.
- f) Estudiar, interacciones en zonas de confluencia de carriles bici en el entorno de paradas de autobús y pasos de peatones
- g) Mejorar visibilidad en cruces de itinerarios ciclistas con itinerarios peatonales.
- h) Reducir el riesgo de ciclistas en calzada en ausencia total o parcial de carriles bici o vías señalizadas.
- i) Dar continuidad a los itinerarios ciclistas inconexos y mejorar las transiciones entre distintos tipos de itinerarios ciclistas.



SERVICIO DE MOVILIDAD

Continuar con la implantación de las actuaciones previstas en el plan director de la bici

SERVICIO DE MOVILIDAD

Continuar creando carriles bici segregados

SERVICIO DE MOVILIDAD



MOVILIDAD DE ESCOLARES

La movilidad de los escolares que se desplazan diariamente a los centros educativos debe garantizarse en máximas condiciones de seguridad y comodidad en sus recorridos. Ello implica por un lado descongestionar el tráfico y reducir la velocidad en el entorno escolar y por otro, fomentar los desplazamientos a pie, en bicicleta o transporte público creando hábitos de movilidad sostenibles entre los más pequeños, de forma que éstos puedan acceder por sus propios medios al colegio.

Además, desde la creación de la Policía de Barrio en la década de los años 90 la Policía Local tiene presencia policial en los colegios con agentes que se encargan de velar por la seguridad de los escolares y sus acompañantes regulando el tráfico rodado y canalizando a través de los pasos de peatones a los escolares, evitando conductas de riesgo tanto de personas como de vehículos.



3.2.3. Continuar con la mejora de los entornos escolares

Continuar con el Proyecto "Ruta segura al cole" por parte del Ayuntamiento de València

Continuar con el Proyecto "Ruta segura al cole" planificando y redactando proyectos para la creación de rutas escolares, corralitos, conexión con vías ciclistas, involucrando también a con colegios de pedanías.

Desde 2018 se han ejecutado **117 caminos escolares** nuevos y se ha recuperado alrededor de **3.000 m2** de espacio peatonal en los accesos a los centros escolares.



SERVICIO DE MOVILIDAD

Estudiar la implantación de medidas complementarias al Proyecto "Ruta segura al cole".

- Peatonalizar al máximo posible las zonas alrededor de los colegios.
- Ampliar el proyecto "Ruta segura al cole" a las zonas de ocio infantil.
- Completar la red de carriles bici en el entorno escolar conectada con la malla ciclista de la ciudad.
- Estudiar medidas contra los aparcamientos indebidos para dejar o recoger a los escolares.
- Potenciar la presencia de agentes de la Policía Local para regular el tráfico de vehículos y peatones en aquellos colegios sin "Ruta segura al cole"



Desde junio de 2023 se han puesto en servicio **39 caminos escolares nuevos**.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

MOVILIDAD DE MOTORISTAS

Se trata de un medio de transporte ágil y eficiente para desplazamientos rápidos por la ciudad. Se concentran en avenidas principales, rutas de acceso a universidades, zonas industriales y calles de alta densidad viales. Su flexibilidad permite superar congestiones, lo que las hace atractivas para reparto urbano, desplazamientos laborales y salidas de ocio. La presencia de motos compartidas eléctricas (motosharing) ha aumentado y está generando debates sobre regulación y estacionamiento

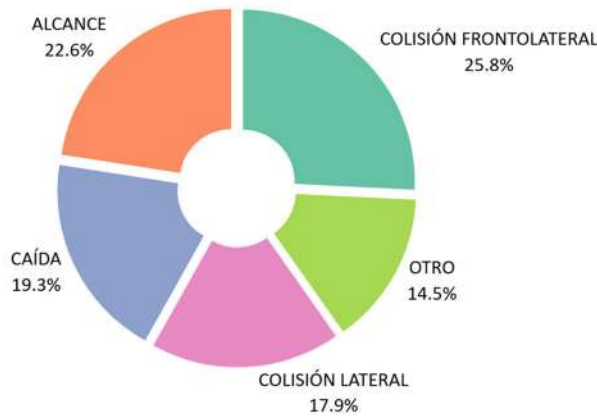
SINIESTRALIDAD VIAL CON MOTORISTAS

Por lo que respecta a los motoristas, en el periodo comprendido entre los años 2019 y 2025 se han registrado en la ciudad un total de 12.138 siniestros viales con motoristas implicados. Así mismo, desde el año 2023, de las 33 personas de las que se registró su defunción dentro de los 30 días siguientes a la ocurrencia del siniestro, ocho eran motoristas.

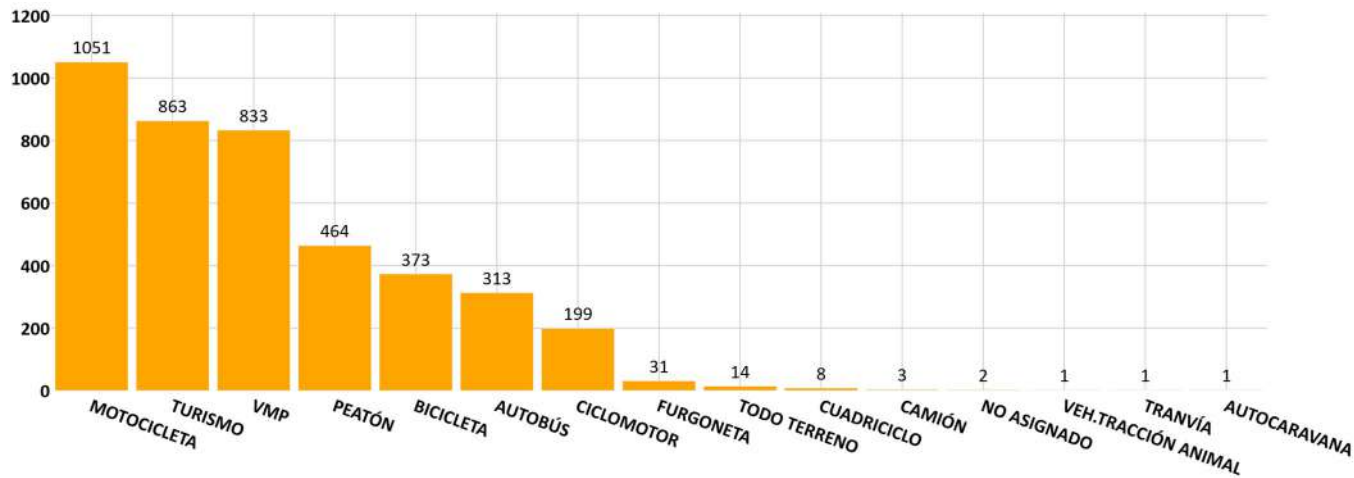
Evolución de los siniestros con motoristas implicados en el período 2019-2025



Al observar la distribución de personas lesionadas por unidad de tráfico implicadas en la siniestralidad en el período comprendido entre los años 2023 y 2025, destacan los usuarios de motocicletas. En cuanto a la al tipo de siniestro, la colisión frontolateral, los alcances y las caídas se sitúan ligeramente por encima de las colisiones laterales..



Personas lesionadas en siniestros con motoristas implicados en el año 2025



INTERACCIÓN DE MOTORISTAS CON OTROS USUARIOS

En cuanto a la interacción con otros usuarios, los vehículos motorizados y resto de usuarios en la vía generan riesgos al adelantar sin distancia de seguridad, cambiar de carril sin señalizar, invadir el carril por el que circulan las motocicletas o ciclomotores o mostrar conductas impacientes especialmente con ciclomotores.

FACTORES DE RIESGO MÁS FRECUENTES MOTORISTAS

Los factores de riesgo que ocasionan siniestros con motocicletas implicados son:

- Realizar maniobras como adelantamientos indebidos, circular entre vehículos, rebasar vehículos parados con semáforo en rojo o adelantar la salida de un cruce semaforizado antes de la fase verde,
- Girar o cambiar de sentido incorrectamente o sin señalizar, circular de forma negligente o temeraria o en zig-zag
- Circular con velocidades superiores a las permitidas, o por espacios exclusivos para peatones (aceras y calles peatonales) o por el carril BUS.
- No respetar la fase ámbar en cruces semaforizados, no mantener el intervalo de seguridad y no respetar la norma genérica de prioridad.
- Falta de percepción por terceros: es decir, por parte de conductores de turismos y autobuses, especialmente en intersecciones y durante la noche.

RELACIÓN DE LOS MOTORISTAS CON LA INFRAESTRUCTURA

Las principales deficiencias en la **infraestructura** que afectan a la seguridad vial de los motoristas son:

- Falta de visibilidad en intersecciones.
- Defectos en la superficie de la calzada por pavimento pulido en rotondas y por juntas de pavimento que encarrilan el neumático
- Otras deficiencias de menor relevancia, presencia de socavones y/o de elementos que sobresalen en la calzada (arquetas, pozos de registro, alcantarillas, rejillas, etc.).

MEDIDAS EJECUTADAS PARA MOTORISTAS

Bajada de motos de las aceras. De hecho, desde 2023 se han incrementado en 2.048 las plazas de estacionamiento para motos. La ciudad cuenta ahora con un total de 14.766 plazas

Desde 2018 se han ejecutado más de **6.000 plazas** de estacionamiento para motos



Adaptación global de las plazas de estacionamiento contiguas a los pasos de peatones para ganar **visibilidad en los cruces**. Una medida que ya se venía implementado por parte del consistorio municipal desde 2018 pero que, desde septiembre de 2025, pasa a ser de obligado cumplimiento según el nuevo Reglamento General de Circulación (RD 465/2025, de 10 de junio) en materia de señalización de tráfico.



ACCIÓN 3.3. GARANTIZAR UNA MOVILIDAD SEGURA PARA TODOS LOS USUARIOS CON UNAS VÍAS EN CORRECTO ESTADO DE CONSERVACIÓN.

Uno de los factores más influyentes en la seguridad vial se relaciona con el estado de la infraestructura, que se vincula, aunque no únicamente, a la conservación y mantenimiento de la red viaria existente. En este sentido, las labores de conservación de la red viaria y de la señalización, contribuyen de forma directa en la seguridad vial del tráfico motorizado.

Por otro lado, dada la importancia de realizar una correcta conservación no solo de la vía pública sino también del sistema de saneamiento, el servicio municipal del Ciclo Integral del Agua ya ejecuta dentro de sus competencias, una revisión periódica de los imbornales y efectúa la limpieza de los mismos de manera regular. De la misma manera el servicio de limpieza y recogida de residuos efectúa la limpieza viaria de manera periódica.3.3.1. Evaluar el estado de conservación de la red viaria existente.

En este sentido el Ayuntamiento ya toma en consideración todos los registros generados de responsabilidad patrimonial y de actas de atestados con el objetivo de realizar una correcta evaluación del estado de conservación detectando los puntos prioritarios de intervención.

3.3.1. Evaluar el estado de conservación de la red viaria existente.



3.3.2. Ejecutar medidas para mejorar el estado de conservación de la red viaria existente

En el año 2025 se reasfaltaron las vías principales con asfaltos de nueva generación, que reducen hasta un 25 % el ruido y mejoran la adherencia y visibilidad de las marcas viales.

ÁREA DE URBANISMO

3.3.3. Atender los trabajos de conservación de la red viaria existente derivados de la elaboración de diagnósticos de seguridad vial en colaboración con la Policía Local.

ÁREA DE URBANISMO

3.3.4. Aumentar número de plazas de estacionamiento para motos adaptando existentes.

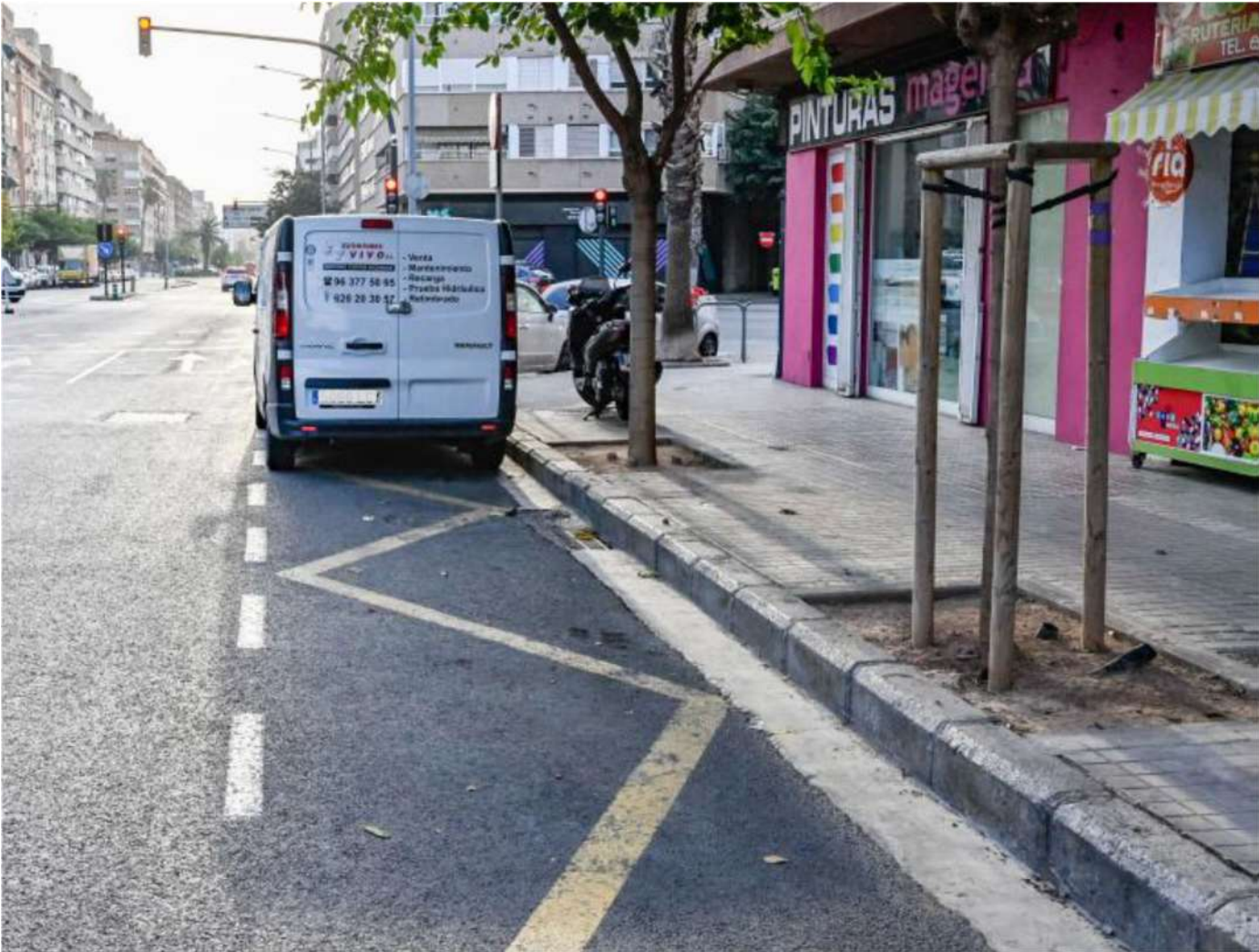
SERVICIO DE MOVILIDAD

3.3.5. Analizar la seguridad de la distribución urbana de mercancías (DUM) con especial atención a las zonas peatonales

La Distribución Urbana de Mercancías (DUM) debe garantizar un reparto seguro y eficiente, minimizando las interferencias con el resto de usuarios de la vía. Para ello, por parte del Ayuntamiento se establecerán mecanismos que aseguren que el reparto a domicilio se realice bajo condiciones de seguridad, atendiendo a las necesidades específicas de los diversos entornos urbanos e impulsando modelos de logística urbana que prioricen la convivencia, la reducción de la indisciplina viaria y la protección de los itinerarios peatonales accesibles, prestando especial atención a la indebida ocupación de las plazas PMR. En este sentido, las medidas adoptadas garantizarán la detectabilidad perceptible, señalización activa, limitación de maniobras peligrosas y la protección de itinerarios peatonales sensibles.

SERVICIO DE MOVILIDAD

Las plazas de carga y descarga aumentan en un 16% desde 2023. A fecha de diciembre de 2025 existen un total de 2.851 plazas.



ACCIÓN 3.4. MEJORAR LA ACCESIBILIDAD MEDIANTE INTERVENCIONES EN SEGURIDAD VIAL



Las personas con movilidad reducida y las de edad avanzada, son uno de los colectivos más vulnerables ante los vehículos a motor, por lo que requieren de un tratamiento específico. Las personas mayores de 65 años superan ya el 21% de la población de la ciudad a 1 de enero de 2025.

Desde el PDSVV se quiere impulsar la seguridad de las personas mayores y las personas con discapacidad. Para ello se plantean las siguientes propuestas de actuación desde las áreas de trabajo de Infraestructura y de Gestión de la Seguridad Vial, cumpliendo las directrices de la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

Oficina de estadística del Ayuntamiento de Valencia

3.4.1. Colaborar con las organizaciones representantes de personas mayores y personas con discapacidad para garantizar su movilidad segura.

Generando las adaptaciones necesarias en la infraestructura.

Realizar jornadas de sensibilización/concienciación con visitas a campo dirigidas al personal del Ayuntamiento perteneciente a las áreas implicadas en la movilidad y la seguridad vial, en compañía de representantes de asociaciones como AVAPACE, ONCE, ASPACE, COCEMFE, etc.

DIRECCIÓN GENERAL DE DISCAPACIDAD

Realizar jornadas de sensibilización/concienciación con visitas a campo dirigidas a la ciudadanía en general, en compañía de representantes de asociaciones que integran el CERMI, como AVAPACE, ONCE, ASPACE, COCEMFE, etc.

DIRECCIÓN GENERAL DE DISCAPACIDAD

3.4.2. Ejecutar actuaciones dirigidas a mejorar la seguridad vial de personas mayores y con discapacidad.

Adaptando los pasos de peatones existentes a personas con discapacidad (descontadores, avisadores acústicos, texturas, contrastes), priorizando aquellos cruces ubicados en las vías con mayor volumen de tráfico rodado e integrarlos, como criterio general, en los nuevos proyectos de nueva implantación, sustitución, renovación integral o reforma. También se analizará la implantación de cámaras y pasos de peatones inteligentes, y se reforzará el control de ocupaciones de barreras arquitectónicas con objeto de garantizar itinerarios peatonales accesibles.

En este sentido, la Orden TMA/851/2021, que se viene aplicando por defecto en todas las actuaciones ejecutadas por el Ayuntamiento, contempla unos niveles mínimos de luminosidad en los itinerarios peatonales y obliga a que la señalización visual no genere deslumbramientos.

Desde 2023 instalados **1.830 avisadores acústicos para invidentes** y **1.198 descontadores semafóricos**



- a) Continuar con la instalación de descontadores y señales acústicas para la fase en verde del peatón en pasos de peatones semaforizados. (vinculada con acción 3.2.1)
- b) Continuar completando las bandas de los pasos de peatones semaforizados con carril bici adosado.
- c) Continuar con medidas para mejorar las condiciones de acceso a las plazas de aparcamiento reservadas a PMRs prestando especial atención al cumplimiento de la normativa vigente en materia de accesibilidad y, en concreto, a garantizar un adecuado espacio de transferencia y conexión con itinerarios peatonales seguros y accesibles. Además de implantar diseños accesibles en las plazas de alta rotación como los Kiss&go.
- d) Usar texturas y contrastes altamente reconocibles.
- e) Eliminar barreras arquitectónicas por distritos.
- f) Mejorar y ensanchar las aceras.

Las **plazas PMR** aumentan en un 21,3% desde 2023. A fecha de dic' 2025 existen un total de 3.080 plazas.



SERVICIO DE MOVILIDAD

3.4.3. Garantizar la accesibilidad de las paradas de transporte público

En este sentido, el Ayuntamiento ha mejorado la accesibilidad de 760 paradas de la EMT mediante pavimento podo táctil y ha ampliado las plataformas de autobuses articulados. Más del 90% de las paradas de transporte público en València quedan adecuadas. También se han ejecutado trece pasos de peatones de accesibilidad a paradas en vías especialmente concurridas.

Las medidas pueden incluir el refuerzo de los mensajes acústicos en los autobuses urbanos para avisar sobre los riesgos de los pasajeros en la bajada (por ejemplo, cruces con carriles bici), así como la revisión de la señalización y configuración geométrica de la parada para reforzar la prioridad peatonal en el cruce y la delimitación de los itinerarios peatonales seguros con especial atención a personas ciegas, personas con discapacidad visual, personas mayores y personas con movilidad reducida. En todas las intervenciones se velará por analizar e integrar la conexión intermodal accesible, con el objetivo de desarrollar éstas de forma simultánea.



Paso peatonal en Avenida Peris y Valero

SERVICIO DE MOVILIDAD

3.4.4. Garantizar la seguridad y la accesibilidad en los entornos de acceso a centros sanitarios, sociales y asistenciales

Así como en otros equipamientos dedicados al cuidado, reforzando así la protección de los usuarios en estos puntos estratégicos de la ciudad.

SERVICIO DE MOVILIDAD

ACCIÓN 3.5. ACTUALIZAR Y ADECUAR LAS TIPOLOGÍAS DE CALLES Y LA SEÑALIZACIÓN A LAS RECOGIDAS EN EL NUEVO REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN.

Una red vial en la que el diseño y el equipamiento de cada vía sea concordante con la función que ha de desempeñar contribuye a que los usuarios adapten su forma de conducir al entorno en el que se encuentran y por tanto a que la circulación en su conjunto sea más ordenada, con unas velocidades más adecuadas y por tanto aumentando el nivel de seguridad vial.

Las vías con mayor siniestralidad, se corresponden con las arterias principales, con más de un carril de circulación por sentido separados por medianas, que conectan distritos, zonas comerciales y se relacionan con la entrada y salida de la ciudad y los cinturones de ronda, diseñados para soportar un flujo importante. En este sentido, uno de los principales problemas de seguridad vial que presenta la ciudad es la circulación con exceso de velocidad o con velocidad inadecuada.

MEDIDAS EJECUTADAS

Implantación en 2022 del Área de Prioridad Residencial de Ciutat Vella, restringiendo el acceso al tráfico de paso y favoreciendo el tránsito peatonal y ciclista.

Peatonalización progresiva de áreas históricas y entornos singulares como la Lonja de la Seda, plaza del Mercado y otras plazas centrales.

Instalación desde 2023 de **29 bandas sonoras** (de un total de 62), **17 pasos sobreelevados** (de un total de 44) y **17 reductores de velocidad** (de un total de 113).

Instalación de radares en diferentes puntos de la ciudad para disuadir a los conductores del exceso de velocidad en la zona urbana, tanto en rondas, avenidas y accesos a la ciudad.

Instalación en 2025 de cuatro radares de velocidad informativos que se suman a los tres ya existentes.



3.5.1. Continuar adecuando el diseño geométrico y el equipamiento en función de la existencia de desequilibrios entre el uso actual de las vías, sus características, su jerarquía o la velocidad asignada.

Evaluar la efectividad de las zonas de limitación de velocidad a 30 km/h y de las zonas de preferencia residencial existentes

SERVICIO DE MOVILIDAD

Proponer medidas para mejorar el grado de adecuación de una zona antes de la implantación de una limitación de velocidad a 20 km/h, zona 30 y/o zonas de coexistencia

- a) Posibilidad de eliminar el estacionamiento en vías principales con la finalidad de aumentar la capacidad y fluidez tanto del transporte público como de otros modos de transporte sostenibles.
- b) Refuerzo de equipamiento y señalización.
- c) Reordenación de sentidos de circulación.
- d) Implantación de elementos de calmado del tráfico.
- e) Ampliación de aceras.

SERVICIO DE MOVILIDAD



Ejecutar medidas adicionales para refuerzo de la percepción de las zonas de limitación de velocidad a 20 km/h, de las zonas 30 y de las zonas de coexistencia actuales.

SERVICIO DE MOVILIDAD

Continuar con la revisión de nuevas coordinaciones semafóricas en función de las características de la vía en las que está trabajando el Ayuntamiento de València.

SERVICIO DE MOVILIDAD

3.5.2. Elaborar una guía de recomendaciones de uso de elementos físicos o diseños viarios destinados al calmando del tráfico para la ciudad

Tomando como referencia las recomendaciones del Ministerio de Transportes, tal que permita incorporar al diseño urbano instrumentos de calmando del tráfico

- a) Pasos de peatones elevados, elevaciones de calzada (mesetas y plataformas).
- b) Rotondas, estrechamiento de carriles, desviaciones del eje de la trayectoria.
- c) Badenes, bandas sonoras, almohadas, cojines.
- d) Reordenación de sentidos.
- e) Nuevas marcas viales
- f) Diseño del espacio de la calzada, ondas verdes a baja velocidad, etc.
- g) Ondas verdes calmadas.

En cada propuesta de instalación se analizarán las velocidades de los vehículos, la intensidad y composición del tráfico, el comportamiento de los usuarios y la ubicación, prestando especial atención a la ubicación de soluciones que puedan generar ruido como las bandas transversales de alerta y evitando ubicarlas en zonas habitadas, tal y como se prescribe en la Orden FOM/3053/2008 del MITMA.

SERVICIO DE MOVILIDAD



ACCIÓN 3.6. ANALIZAR LA SEÑALIZACIÓN Y OCUPACIÓN URBANA DE OBRAS FIJAS Y MÓVILES.

En una ciudad como Valencia la ocupación del viario público por obras resulta muy frecuente y sólo se dispone de protocolos o planos de señalización provisional cuando se trata de una obra de cierta envergadura en la que el proyectista o el contratista de las obras ha estudiado previamente este aspecto. Sin embargo, son las ocupaciones puntuales o de períodos cortos de tiempo las que pueden incurrir en riesgos para la circulación por ausencia de normas o recomendaciones sobre cómo señalizar adecuadamente la afección a los usuarios de la vía, tanto para usuarios de vehículos a motor como para la micromovilidad.

3.6.1. Asegurar el cumplimiento de la señalización de desvíos y ocupación de obras.

Revisar las condiciones de seguridad vial de las obras viarias en construcción tal y como ya se venía haciendo desde el Ayuntamiento de València. En este sentido se reforzará el control de ocupaciones por obras tal que se garanticen itinerarios peatonales accesibles

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

3.6.2. Elaborar un Manual de Recomendaciones de Señalización Urbana de Obras Fijas y Móviles para València.

De forma que sirva de referencia para aquellas actuaciones que impliquen ocupación de la vía y afección al tráfico de todo tipo de usuarios y no presenten un estudio previo.



SERVICIO DE MOVILIDAD

ACCIÓN 3.7. IMPULSAR LAS HERRAMIENTAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

Las herramientas de gestión de la seguridad vial se pueden enfocar desde un punto de vista preventivo y desde un punto de vista reactivo. En el primer grupo destacan las auditorías de seguridad vial, que se pueden definir como una comprobación sistemática, pormenorizada, técnica e independiente de las condiciones de seguridad de un proyecto una obra o un tramo en servicio, teniendo en cuenta la perspectiva de todos los usuarios de la vía con especial atención a usuarios vulnerables, personas con discapacidad, personas mayores, personas con movilidad reducida y otros colectivos de especial vulnerabilidad peatonal.

En el año 2024 se llevaron a cabo las primeras Auditorías de Seguridad Vial en la ciudad, en cuatro intersecciones de mayor siniestralidad, en concreto, en la intersección de la Avenida Blasco Ibáñez con la Avenida Cardenal Benlloch, Avenida Cardenal Benlloch con Avenida del Puerto, Plaza de Zaragoza y Gran Vía Fernando el Católico con la Calle Àngel Guimerà.



Las herramientas reactivas se corresponden con aquellos procedimientos que se ponen en marcha una vez se ha registrado un siniestro vial.

3.7.1. Consolidar los procedimientos de Auditorías de Seguridad Vial en la fase de operación

SERVICIO DE MOVILIDAD

3.7.2. Ampliar la realización de Auditorías de Seguridad Vial a las fases de construcción en obras de relevancia y en proyecto de construcción

SERVICIO DE MOVILIDAD

3.7.3. Revisar los procedimientos de actuación ante incidentes del Centro de Gestión de Tráfico, en colaboración con la Policía Local de Valencia.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL DE VALENCIA

3.7.4. Potenciar la colaboración entre el departamento de análisis viario y el servicio de movilidad

Para la profundización en los diagnósticos de seguridad vial y propuesta conjunta de mejoras en la red

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

VEHÍCULOS SEGUROS

Desde el año 2005, el Departamento de Transporte y Documentoscopia se encarga de supervisar el transporte en el ámbito urbano, comprobar la validez de la documentación y prestar apoyo técnico a otras unidades policiales en consultas relacionadas con transporte, documentación y actuaciones con conductores y vehículos de origen extranjero.

Asimismo, la Policía Local tiene la facultad de vigilar, controlar y sancionar a los vehículos que circulen por el municipio sin tener la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) en vigor. En este contexto, la seguridad de los vehículos guarda una relación directa con la siniestralidad y con la gravedad de las lesiones que pueden sufrir las personas implicadas en los accidentes. La incorporación de sistemas de seguridad, tanto activos como pasivos —como los frenos ABS, los airbags o el control de estabilidad—, junto con un adecuado estado mecánico del vehículo, influye de forma importante en la capacidad de prevenir accidentes o de disminuir sus consecuencias.

ACCIÓN 4.1. REFORZAR LA VIGILANCIA Y EL CONTROL DE CONDUCTORES Y VEHÍCULOS

4.1.1. Realizar control de vehículos de mercancías

De forma que se evite la circulación de vehículos de gran tonelaje en zonas restringidas y la entrada de mercancías peligrosas sin autorización y se dé cumplimiento de las medidas de seguridad en el transporte, estiba, peso de la carga, y tiempos de descanso, así como de la ordenanza de movilidad además de la realización de comprobaciones técnicas de los vehículos. (vinculada con acción 2.1)

POLICÍA LOCAL



4.1.2. Realizar control de ITV y del Seguro Obligatorio de Automóviles (SOA)

Monitorear el cumplimiento normativo en cuanto a vigencia de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) y del SOA, asegurando que los vehículos circulen en condiciones seguras y con la cobertura necesaria para atender las responsabilidades inherentes a la siniestralidad.

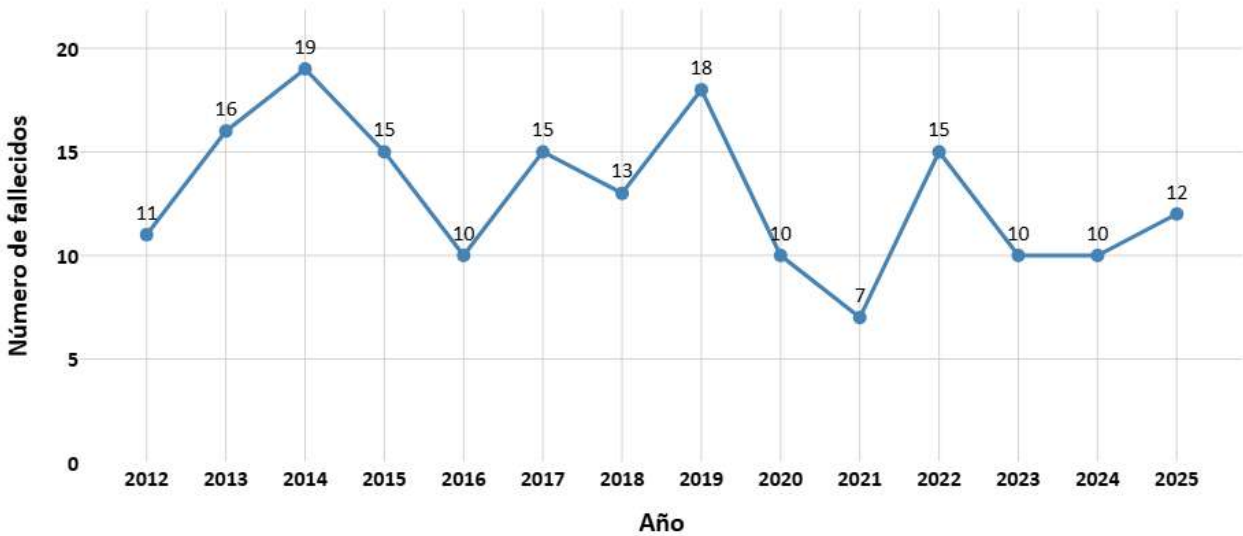
POLICÍA LOCAL



RESPUESTA AL SINIESTRO EFECTIVA Y JUSTA

La siniestralidad vial ha de entenderse desde un punto de vista integral, que comprenda desde la prevención hasta el acompañamiento a las víctimas de los siniestros de forma que se pueda ofrecer una respuesta institucional eficiente y empática.

Evolución de fallecidos por año (2012-2025)



Desde septiembre de 2024, la Sección de Motoristas de la Policía Local de Valencia ha asumido como tarea principal la atención especializada a los siniestros viales.

ACCIÓN 5.1. ASEGURAR UNA CORRECTA ATENCIÓN Y ASISTENCIA EN CASO DE SINIESTRO.



POLICÍA LOCAL

5.1.1. Garantizar una atención rápida y eficaz a los siniestros viales ocurridos en vía pública
Mejorando la coordinación operativa con el resto de servicios de emergencia

5.1.2 Profesionalizar la investigación de siniestros viales
Garantizando un enfoque técnico-jurídico en la determinación de causas y responsabilidades.
POLICÍA LOCAL

5.1.3. Continuar profundizando en el análisis de aquellos siniestros con consecuencias graves
En el año 2022, dentro de la Sección de Policía Judicial de Tráfico, se creó un departamento específico de Reconstrucción de Siniestros Viales para la elaboración de los informes técnicos requeridos.



POLICÍA LOCAL

5.1.4. Proporcionar atención personalizada a las víctimas y familiares de siniestros viales.
Acompañando a las víctimas en la gestión de trámites desde el momento del siniestro.

En 2022 se constituye el Departamento de Atención y Ayuda a la Víctima (DAYA) dentro de la Sección de Policía Judicial de Tráfico, para la atención integral a las víctimas de siniestros viales y a sus familias

POLICÍA LOCAL

DATOS Y CONOCIMIENTO PARA UNA GESTIÓN BASADA EN RIESGOS

Para mejorar la investigación relacionada con la seguridad vial, es necesario disponer de una base de datos amplia, georreferenciada, que recopile toda la información posible y permita conocer con precisión el fenómeno de la accidentalidad en la ciudad.

En el seno de la Policía Local de Valencia, en julio de 2024, se crea el Sistema Inteligente de Análisis de Siniestros Viales (SIASV) como plataforma integral diseñada para transformar más de una década de datos de siniestralidad vial en conocimiento operativo, estratégico y predictivo. Surge tras un proceso exhaustivo de integración, depuración y normalización de todas las fuentes históricas disponibles, logrando por primera vez una base de datos única, fiable y consolidada.



El SIASV permite analizar la siniestralidad con una visión completa y multicapas: descriptiva (qué ocurre), comparativa (cómo evoluciona), predictiva (qué podría ocurrir) y geoespacial (dónde ocurre). Su diseño modular facilita diferentes niveles de análisis:

ACCIÓN 6.1. CONTINUAR CON LA IMPLANTACIÓN Y MEJORA DE HERRAMIENTAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL E INVESTIGACIÓN DE LOS SINIESTROS

6.1.1. Continuar con la mejora del desarrollo informático para el registro y tratamiento de datos de siniestros viales, desarrollando nuevas aplicaciones de explotación de los datos

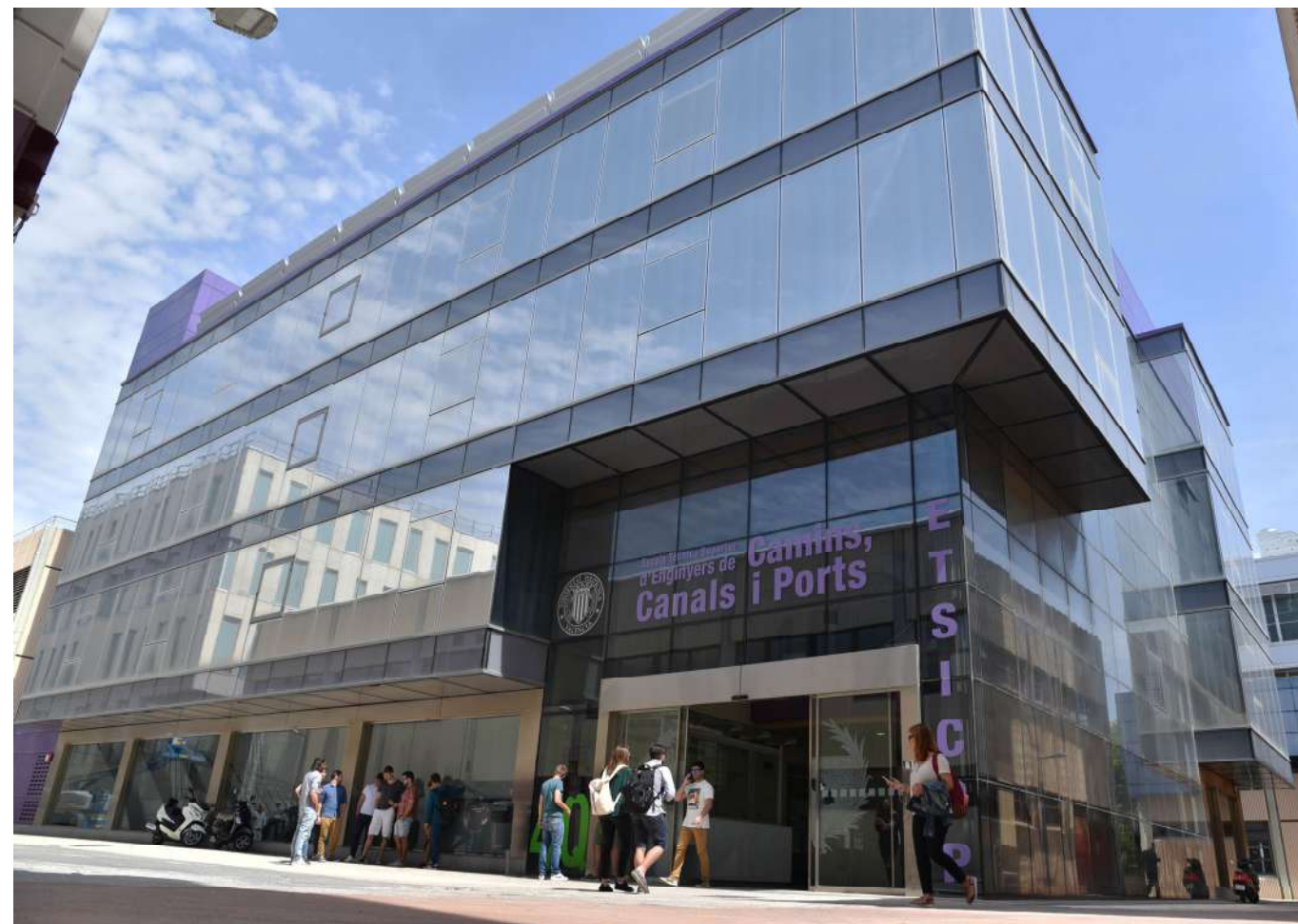
- Incorporar datos de la red vial clasificada por tipo de vía y resto de características disponibles y de las intensidades viales, tal que permita realizar nuevos análisis de la siniestralidad
- Desarrollar aplicaciones para el cálculo de indicadores de siniestralidad en los que se vinculen los datos de siniestros con los de la intensidad viales de las vías.
- Desarrollar aplicaciones que permitan visualizar en un mapa los resultados de las consultas a la base de datos de siniestros

POLICÍA LOCAL

ACCIÓN 6.2. COLABORAR CON PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL

Estableciendo convenios de colaboración con diferentes entidades, como universidades, centros tecnológicos, hospitales o empresas para desarrollar proyectos de investigación en seguridad vial. En estos proyectos se incorporarán también perfiles cinemáticos y funcionales de personas con discapacidad, personas mayores o usuarios vulnerables.

Estas colaboraciones se podrán formalizar mediante convenios, acuerdos de investigación o proyectos piloto



Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos (UPV), edificio 4Q. Autor: CAMINOSUPV. Fuente: Wikimedia Commons.

SERVICIO DE MOVILIDAD

ADMINISTRACIONES, EMPRESAS Y ORGANIZACIONES SEGURAS

Para una mayor eficacia de la gestión de la seguridad vial, es recomendable que los distintos servicios municipales y entidades relacionadas, mantengan una coordinación continua y permanente poniendo en común su actividad y valiéndose de la puesta en marcha de nuevas herramientas de diagnóstico de la siniestralidad.

En este sentido, el Servicio de Movilidad que coordine las diferentes iniciativas en materia de Seguridad Vial del Ayuntamiento, así como el seguimiento de las actuaciones del Plan.

ACCIÓN 7.1. MEJORAR LOS MECANISMOS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL A NIVEL MUNICIPAL

7.1.1 Establecer un cuadro de mando que permita realizar el seguimiento de las actuaciones del PDSVV a través de indicadores de desempeño

SERVICIO DE MOVILIDAD

7.1.2 Elaborar una memoria anual de la siniestralidad vial en la ciudad para presentar en la Comisión de Seguridad Vial de la Mesa de la Movilidad

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

7.1.3 Continuar con la oferta formativa en seguridad vial dirigida a Policía Local y a los técnicos del Servicio de Movilidad y del resto de Áreas implicadas en la Seguridad Vial del Ayuntamiento.

Con una oferta variada por medio de talleres, cursos, seminarios, tal que permitan profundizar en los temas clave de seguridad vial: normativa, investigación de siniestros viales, movilidad sostenible, accesibilidad universal, VMPs, nuevos riesgos urbanos.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL



SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

7.1.4 Realizar planes específicos de movilidad en determinados momentos del año con elevada afluencia (por ejemplo: Navidad o Fallas)

Que garanticen la accesibilidad de los itinerarios peatonales seguros. Para ello se añadirá al servicio de Bomberos y Protección Civil como entidades competentes.

ACCIÓN 7.2. MEJORAR LA COORDINACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL A NIVEL MUNICIPAL

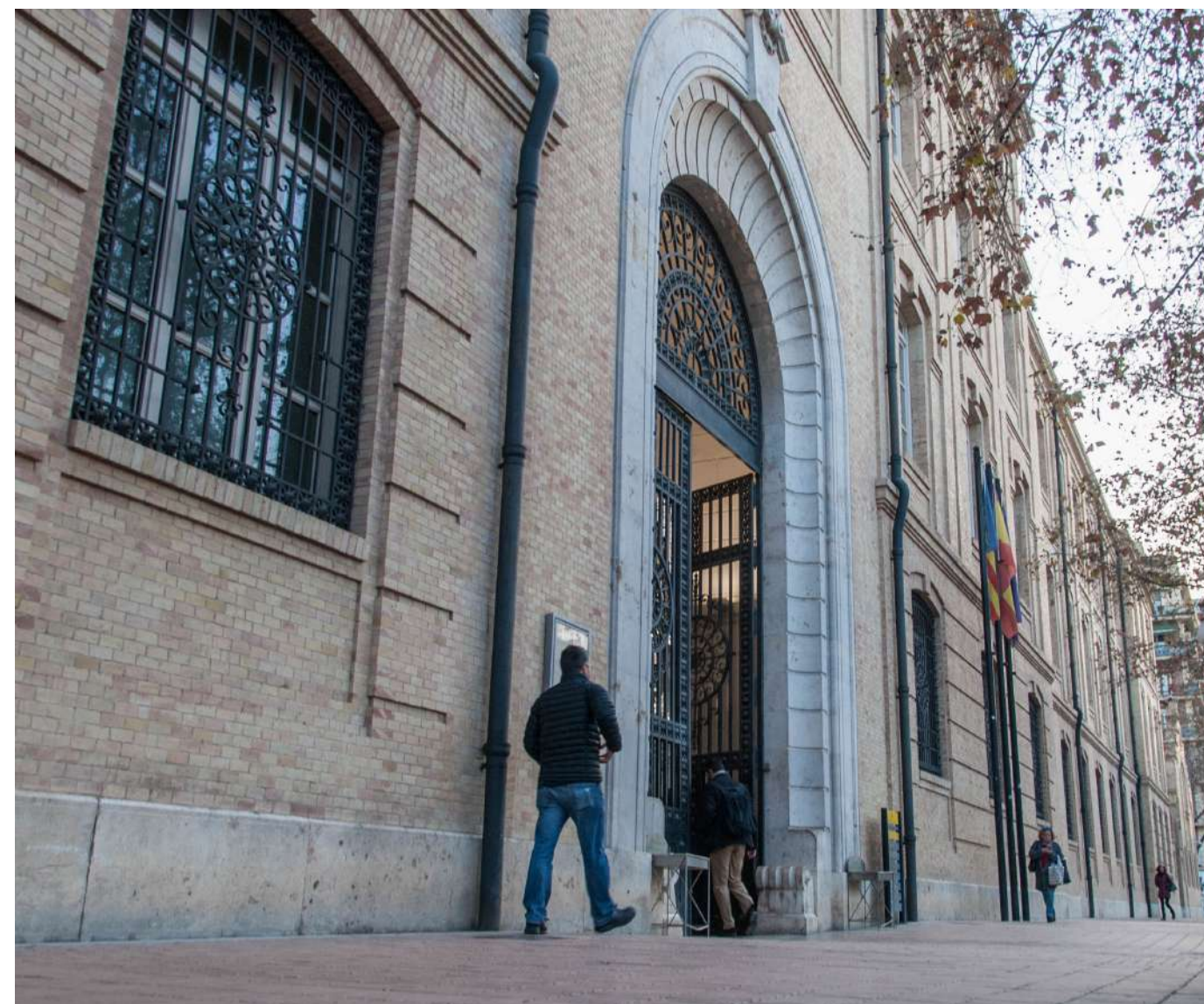
7.2.1. Coordinar los trabajos en materia de Seguridad Vial y las actuaciones derivadas del PDSVV dentro del Servicio de Movilidad.

SERVICIO DE MOVILIDAD

7.2.2. Continuar con reuniones periódicas entre el servicio de movilidad y la Policía Local para hacer seguimiento de las actuaciones llevadas a cabo para la mejora de la seguridad vial, incluyendo a otros servicios implicados.

Vinculada con 3.7.4.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL



ACCIÓN 7.3. IMPULSAR LA PARTICIPACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

7.3.1. Dar cuenta del seguimiento de las actuaciones del PDSVV a la Comisión de Seguridad Vial de la Mesa de Movilidad.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

7.3.2. Continuar colaborando con asociaciones de víctimas de siniestros viales

Vinculada a actuación 1.2.3.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

7.3.3. Implicar a las entidades vinculadas con la distribución urbana de mercancías (DUM) en la seguridad vial de la ciudad.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

7.3.4. Implicar a vendedores y empresas de alquiler de vehículos a motor, bicicletas y VMP en la divulgación en materia de seguridad vial urbana.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL



ACCIÓN 7.4. COORDINAR POLÍTICAS INTEGRADAS ENTRE ADMINISTRACIONES

7.4.1. Firma de un Convenio de colaboración con la DGT

Firma de un Convenio con la Dirección General de Tráfico, para fomentar la colaboración en materia de seguridad vial urbana que regule cómo ambas administraciones cooperan para mejorar el tráfico, prevenir siniestros viales y gestionar sanciones. En una primera fase el acuerdo tendría como objetivo establecer los mecanismos que faciliten el intercambio de información, como vehículos y conductores, imágenes de las cámaras de los accesos de la ciudad, etc. En fases posteriores se pueden explorar otras vías de colaboración como el apoyo técnico en gestión de sanciones, campañas de seguridad vial conjuntas, formación para policía local,

SERVICIO DE MOVILIDAD



7 RESUMEN ACTUACIONES Y RESPONSABLES

ACCIÓN 1.1. CONTINUAR CON LAS ACCIONES EDUCATIVAS Y FORMATIVAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL.

1.1.1. Continuar con acciones educativas en materia de seguridad vial en centros educativos.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

1.1.2. Implantar acciones educativas dirigidas a colectivos vulnerables.

POLICÍA LOCAL

1.1.3. Consolidar el uso del Centro de Educación Vial de Viveros como acción formativa de escolares.

POLICÍA LOCAL

ACCIÓN 1.2. CONSOLIDAR UNA CULTURA DE SEGURIDAD VIAL

1.2.1. Promover campañas de concienciación sobre movilidad segura

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

1.2.2. Continuar con las campañas de divulgación en materia de seguridad vial

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

1.2.3. Continuar colaborando con asociaciones vinculadas con la seguridad vial y otras entidades similares

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

1.2.4. Continuar dando publicidad a través de los medios de comunicación y las redes sociales las acciones que se recogen en el Plan, así como los logros obtenidos

Mejorar la sección de seguridad vial de la página web del Ayuntamiento de València.

SERVICIO DE MOVILIDAD

Generar un apartado en la web municipal para difundir los planes, acciones y resultados en materia de seguridad vial, con datos de siniestralidad, memoria de actuaciones, etc.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

ACCIÓN 1.3. PROMOCIONAR LOS HÁBITOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

1.3.1. Continuar con el fomento de la movilidad peatonal y ciclista, dirigiendo las campañas a usuarios de vehículo de motor privado

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

1.3.2. Realizar campañas informativas en los centros de ocio para promover el uso del transporte público entre los jóvenes.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

ACCIÓN 2.1. REFORZAR Y SEGMENTAR LOS CONTROLES POLICIALES

POLICÍA LOCAL

ACCIÓN 2.2. IMPULSO DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS PARA EL ANÁLISIS, CONTROL Y VIGILANCIA DE LOS COMPORTAMIENTOS DE RIESGO

2.2.1. Diseñar un plan de implantación de elementos tecnológicos

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

2.2.2. Avanzar con el análisis a partir de los datos obtenidos por los distintos dispositivos

SERVICIO DE MOVILIDAD

ACCIÓN 3.1. INCORPORAR EN LOS PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN, CRITERIOS Y ESTÁNDARES DE DISEÑO PARA GARANTIZAR UNA MOVILIDAD SEGURA.

3.1.1. Dar traslado a los equipos redactores de proyectos de los estándares de diseño para mejorar la seguridad vial

SERVICIO DE MOVILIDAD

3.1.2. Revisar las condiciones de seguridad vial de los nuevos proyectos

SERVICIO DE MOVILIDAD

ACCIÓN 3.2. GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DE ITINERARIOS CICLISTAS Y PEATONALES SEGUROS.

3.2.1. Continuar con la mejora de la seguridad vial en los pasos de peatones existentes.

Proponer medidas para mejorar la seguridad vial de las zonas con elevada accidentalidad con peatones implicados extensibles a toda la ciudad.

SERVICIO DE MOVILIDAD

Creación de nuevos pasos de peatones en grandes avenidas

SERVICIO DE MOVILIDAD

Redacción de estudios para creación y/o mejora de itinerarios peatonales seguros.

SERVICIO DE MOVILIDAD

Continuar con la política de adaptación de los pasos de peatones para personas con discapacidad

SERVICIO DE MOVILIDAD

Evaluar resultados de pruebas piloto de pasos peatonales inteligentes.

SERVICIO DE MOVILIDAD

3.2.2. Continuar con la mejora de la seguridad vial en los itinerarios ciclistas existentes.

Proponer medidas específicas de seguridad vial en zonas de elevada siniestralidad con ciclistas y/o usuarios de VMP implicados extensibles a toda la ciudad.

SERVICIO DE MOVILIDAD

Continuar con la implantación de las actuaciones previstas en el plan director de la bici

SERVICIO DE MOVILIDAD

Continuar creando carriles bici segregados

SERVICIO DE MOVILIDAD

3.2.3. Continuar con la mejora de los entornos escolares

Continuar con el Proyecto "Ruta segura al cole" por parte del Ayuntamiento de València

SERVICIO DE MOVILIDAD

Estudiar la implantación de medidas complementarias al Proyecto "Ruta segura al cole".

SERVICIO DE MOVILIDAD

ACCIÓN 3.3. GARANTIZAR UNA MOVILIDAD SEGURA PARA TODOS LOS USUARIOS CON UNAS VÍAS EN CORRECTO ESTADO DE CONSERVACIÓN.

3.3.1. Evaluar el estado de conservación de la red viaria existente.

ÁREA DE URBANISMO

3.3.2. Ejecutar medidas para mejorar el estado de conservación de la red viaria existente

ÁREA DE URBANISMO

3.3.3. Atender los trabajos de conservación de la red viaria existente derivados de la elaboración de diagnósticos de seguridad vial en colaboración con la Policía Local.

ÁREA DE URBANISMO

3.3.4. Aumentar número de plazas de estacionamiento para motos adaptando existentes.

SERVICIO DE MOVILIDAD

3.3.5. Analizar la seguridad de la DUM con especial atención a las zonas peatonales.

SERVICIO DE MOVILIDAD

ACCIÓN 3.4. MEJORAR LA ACCESIBILIDAD MEDIANTE INTERVENCIONES EN SEGURIDAD VIAL

3.4.1. Colaborar con las organizaciones para garantizar su movilidad segura generando las adaptaciones necesarias en la infraestructura.

Realizar jornadas de sensibilización/concienciación con visitas a campo con áreas implicadas en movilidad y seguridad vial, en compañía de representantes de asociaciones.

DIRECCIÓN GENERAL DE DISCAPACIDAD

Realizar jornadas de sensibilización/concienciación con visitas a campo dirigidas a la ciudadanía en general, en compañía de representantes de asociaciones que integran el CERMI

DIRECCIÓN GENERAL DE DISCAPACIDAD

3.4.2. Ejecutar actuaciones dirigidas a mejorar la seguridad vial de personas mayores y con discapacidad.

SERVICIO DE MOVILIDAD

3.4.3. Garantizar la accesibilidad de las paradas de transporte público

SERVICIO DE MOVILIDAD

3.4.4. Garantizar la seguridad y la accesibilidad en los entornos de acceso a centros sanitarios, sociales y asistenciales

SERVICIO DE MOVILIDAD

ACCIÓN 3.5. ACTUALIZAR Y ADECUAR LAS TIPOLOGÍAS DE CALLES Y SEÑALIZACIÓN A LAS RECOGIDAS EN EL NUEVO REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN.

- 3.5.1. Continuar adecuando el diseño geométrico y el equipamiento en función de la existencia de desequilibrios entre el uso actual de las vías, sus características, su jerarquía o la velocidad asignada.**

Evaluar la efectividad de las zonas de limitación de velocidad a 30 km/h y de las zonas de preferencia residencial existentes

SERVICIO DE MOVILIDAD

Proponer medidas para mejorar el grado de adecuación de una zona antes de la implantación de una limitación de velocidad a 20 km/h, zona 30 y/o zonas de coexistencia

SERVICIO DE MOVILIDAD

Ejecutar medidas adicionales para refuerzo de la percepción de las zonas de limitación de velocidad a 20 km/h, de las zonas 30 y de las zonas de coexistencia actuales.

SERVICIO DE MOVILIDAD

Continuar con la revisión de nuevas coordinaciones semafóricas en función de las características de la vía en las que está trabajando el Ayuntamiento de València.

SERVICIO DE MOVILIDAD

3.5.2. Elaborar una guía de recomendaciones de uso de elementos físicos o diseños viarios destinados al calmado del tráfico para la ciudad

SERVICIO DE MOVILIDAD

ACCIÓN 3.6. ANALIZAR LA SEÑALIZACIÓN Y OCUPACIÓN URBANA DE OBRAS FIJAS Y MÓVILES.

- 3.6.1. Asegurar el cumplimiento de la señalización de desvíos y ocupación de obras.**

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

3.6.2. Elaborar un Manual de Recomendaciones de Señalización Urbana de Obras Fijas y Móviles para València.

SERVICIO DE MOVILIDAD

ACCIÓN 3.7. HERRAMIENTAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

- 3.7.1. Consolidar procedimientos de Auditorías de Seguridad Vial en la fase de operación**

SERVICIO DE MOVILIDAD

3.7.2. Ampliar la realización de Auditorías de Seguridad Vial a las fases de construcción en obras de relevancia y en proyecto de construcción

SERVICIO DE MOVILIDAD

3.7.3. Revisar procedimientos de actuación ante incidentes del Centro Gestión de Tráfico

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

3.7.4. Colaboración entre el departamento de análisis viario y el servicio de movilidad

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

ACCIÓN 4.1. VIGILANCIA Y CONTROL DE CONDUCTORES Y VEHÍCULOS

- 4.1.1. Control de vehículos de mercancías**

POLICÍA LOCAL

4.1.2. Control de ITV y del Seguro Obligatorio de Automóviles (SOA)

POLICÍA LOCAL

ACCIÓN 5.1. ASEGURAR UNA CORRECTA ATENCIÓN Y ASISTENCIA EN CASO DE SINIESTRO.

- 5.1.1. Garantizar una atención rápida y eficaz a los siniestros viales en vía pública**

POLICÍA LOCAL

5.1.2 Profesionalizar la investigación de siniestros viales

POLICÍA LOCAL

5.1.3. Continuar profundizando el análisis de siniestros con consecuencias graves

POLICÍA LOCAL

5.1.4. Proporcionar atención personalizada a las víctimas y familiares de siniestros viales.

POLICÍA LOCAL

ACCIÓN 6.1. CONTINUAR CON LA IMPLANTACIÓN Y MEJORA DE HERRAMIENTAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL E INVESTIGACIÓN DE LOS SINIESTROS

6.1.1. Continuar con la mejora del desarrollo informático para el registro y tratamiento de datos de siniestros viales, desarrollando nuevas aplicaciones de explotación de los datos

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

ACCIÓN 6.2. COLABORAR CON PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL

SERVICIO DE MOVILIDAD

ACCIÓN 7.1. MEJORAR LOS MECANISMOS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL A NIVEL MUNICIPAL

7.1.1. Establecer un cuadro de mando que permita realizar el seguimiento de las actuaciones del PDSVV a través de indicadores de desempeño

SERVICIO DE MOVILIDAD

7.1.2. Elaborar una memoria anual de la siniestralidad vial en la ciudad para presentar en la Comisión de Seguridad Vial de la Mesa de la Movilidad

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

7.1.3. Continuar con la oferta formativa en seguridad vial dirigida a Policía Local y a los técnicos del Servicio de Movilidad y del resto de Áreas implicadas en la Seguridad Vial del Ayuntamiento.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

7.1.4. Realizar planes específicos de movilidad en determinados momentos del año con elevada afluencia (por ejemplo: Navidad o Fallas)

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

ACCIÓN 7.2. MEJORAR LA COORDINACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL A NIVEL MUNICIPAL

7.2.1. Coordinar los trabajos en materia de Seguridad Vial y las actuaciones derivadas del PDSVV dentro del Servicio de Movilidad.

SERVICIO DE MOVILIDAD

7.2.2. Continuar con reuniones periódicas entre el servicio de movilidad y la Policía Local para hacer seguimiento de las actuaciones llevadas a cabo para la mejora de la seguridad vial, incluyendo a otros servicios implicados.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

ACCIÓN 7.3. IMPULSAR LA PARTICIPACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

7.3.1. Dar cuenta del seguimiento de las actuaciones del PDSVV a la Comisión de Seguridad Vial de la Mesa de Movilidad.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

7.3.2. Continuar colaborando con asociaciones de víctimas de siniestros viales

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

7.3.3. Implicar a las entidades vinculadas con la distribución urbana de mercancías (DUM) en la seguridad vial de la ciudad.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

7.3.4. Implicar a vendedores y empresas de alquiler de vehículos a motor, bicicletas y VMP en la divulgación en materia de seguridad vial urbana.

SERVICIO DE MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL

ACCIÓN 7.4. POLÍTICAS INTEGRADAS

7.4.1. Firma de un Convenio de colaboración con la DGT

SERVICIO DE MOVILIDAD

8 EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN

El Plan Director de Seguridad Vial de la ciudad de València tiene un Objetivo Global con actuaciones enmarcadas en Planes de Acción dentro de cada Área Estratégica de Intervención a desarrollar para reducir el impacto y las consecuencias de los siniestros viales en la ciudad en los próximos años.

La **evaluación** de la siniestralidad en la ciudad permitirá evaluar cuantitativa y cualitativamente la eficacia de las actuaciones llevadas a cabo. El cálculo de los indicadores definidos ofrecerá la información necesaria para comprobar la evolución y el grado de cumplimiento de los Objetivos Locales. También permitirá la reformulación de objetivos y adaptación de propuestas a lo largo del desarrollo del Plan, creando un instrumento dinámico y vivo. Para ello se utilizarán indicadores numéricos de siniestralidad que permitan evaluar el nivel de cumplimiento de los planes de acción, así como obtener referencias válidas con otras fuentes externas como otras ciudades, estadísticas nacionales o comunitarias.

A continuación, se muestra una batería de indicadores de siniestralidad calculados para los años 2022, 2023 y 2024.

	2022	2023	2024	Dif. anual 2023-2022	Dif. anual 2024-2023
Siniestros Viales	7.467	8.547	8.960	14%	5%
Siniestros Viales con heridos	3.108	3.037	3.173	-2%	4%
Siniestros mortales	14	10	10	-29%	0%
Personas fallecidas	15	10	10	-33%	0%
Personas heridas hospitalizadas	23	80	176	248%	120%
Personas heridas no hospitalizadas	3.325	3496	3.456	5%	-1%
Total personas víctimas	3.363	3586	3.642	7%	2%
Personas fallecidas por millón de habitantes ³	18,93	12,38	12,11	-35%	-2%
Personas heridas hospitalizadas por millón de habitantes	29,02	99,05	213,09	241%	115%
Promedio diario de personas fallecidas	0,04	0,03	0,03	-25%	0%
Promedio diario de personas hospitalizadas	0,06	0,22	0,48	267%	118%
Índice de letalidad ⁴	0,45	0,28	0,27	-38%	-4%
Índice de lesividad ⁵	41,62	35,53	35,41	-15%	0%
Parque móvil	-	450.936	453.312	-	-1%
Personas fallecidas por millón de vehículos del parque de vehículos	-	22,18	22,06	-	-1%

En relación con los datos relativos a las personas heridas hospitalizadas por millón de habitantes y al promedio diario de personas hospitalizadas, es necesario aclarar que con anterioridad al año 2023 no se utilizaba el criterio establecido por la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la

³ El número de fallecidos por millón de habitantes garantiza la homogeneidad con la DGT y otros referentes

⁴ El índice de letalidad calculado como el número de personas fallecidas por cada 100 personas víctimas

comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico para clasificar a los heridos hospitalizados. La catalogación previa era: Leve, Grave y Muy Grave, considerándose como "Muy Grave" únicamente a aquellas personas con lesiones especialmente severas. Tras la alineación con la Orden y la atención individualizada del Departamento de Atención a las Víctimas (DAYA), dentro de esta categoría se empezaron a contabilizar todas las personas que han requerido ingreso hospitalario superior a 24 horas. Este cambio explica el incremento observado en los años 2023 y 2024, que no indica necesariamente un aumento tan desproporcionado como podría interpretarse según la tabla y el gráfico.

En la comparativa con algunas de las ciudades más pobladas de España, se observa que Valencia es la que tiene menor índice tiene en algunos indicadores importantes de siniestralidad:

Municipio	Valencia	Málaga	Sevilla	Zaragoza	Barcelona
Habitantes	807.693	586.384 (-27%)	684.025 (-15%)	682.513 (-15%)	1.660.122 (106%)
Parque móvil	509.974	430.691 (-16%)	484.430 (-5%)	381.287 (-25%)	931.983 (83%)
Siniestros viales con heridos	3.037	2.955 (-3%)	2.152 (-29%)	903 (-70%)	6.329 (108%)
Fallecidos	10	6 (-40%)	14 (40%)	11 (10%)	30 (200%)
Heridos no hospitalizados	3.496	3.785 (8%)	2.888 (-17%)	958 (-73%)	7.746 (122%)
Heridos hospitalizados	80	97 (21%)	150 (88%)	136 (70%)	213 (166%)
Siniestros viales con heridos por millón de habitantes	3.760	5.039 (34%)	3.146 (-16%)	1.323 (-65%)	3812 (1%)
Fallecidos por millón de habitantes	12	10 (-17%)	20 (67%)	16 (33%)	18 (50%)
Siniestros viales por millón de vehículos	5.955	6.861 (15%)	4.442 (-25%)	2.368 (-60%)	6.791 (14%)
Fallecidos por millón de vehículos	20	14 (-30%)	29 (45%)	29 (45%)	32 (60%)
Heridos no hospitalizados por millón habitantes	4.328	6.455 (49%)	4.222 (-2%)	1.404 (-68%)	4.666 (8%)
Heridos hospitalizados por millón habitantes	99	165 (67%)	219 (121%)	199 (101%)	128 (29%)
Heridos no hospitalizados por millón vehículos	6.855	8.788 (28%)	5.962 (-13%)	2.513 (-63%)	8.311 (21%)
Heridos hospitalizados por millón vehículos	157	225 (43%)	310 (97%)	357 (127%)	229 (46%)

El **seguimiento** de la implantación del Plan Director de Seguridad Vial de la ciudad de València ha de permitir constatar el éxito o fracaso de las actuaciones realizadas para poder adaptar las actuaciones siguientes si fuera necesario.

La definición de indicadores de seguimiento será la base para analizar la evolución de las actuaciones realizadas, tanto en su desarrollo como ya finalizadas. La lectura y análisis de estos indicadores permitirá valorar el cumplimiento de los objetivos planteados, las posibles desviaciones observadas, y replantear propuestas de actuación si fuera necesario.

Para facilitar la tarea de seguimiento se ha configurado una tabla de comprobación donde se ha definido una serie de indicadores asociados a cada acción.

⁵ El índice de lesividad calculado como el porcentaje de siniestros viales con víctimas respecto del total.

PERSONAS FROMADAS Y CAPACES

ACCIÓN 1.1. Acciones educativas y formativas en seguridad vial

1.1.1 Acciones educativas en materia de seguridad vial en centros educativos

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Sesiones educativas en centros escolares	Nº sesiones	Nº actividades realizadas	—	90/año	Policía Local	Anual
Resultado	Centros educativos participantes	%	(Centros participantes / total centros) ×100	—	95%	Educación	Anual
Resultado	Alumnos formados en seguridad vial	Nº alumnos	Nº participantes en programas	—	8.000	Educación	Anual
Impacto	Mejora del nivel de concienciación en seguridad vial del alumnado	%	Evaluación antes/después	—	90%	Educación	Anual

1.1.2 Formación dirigida a colectivos vulnerables

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Acciones formativas dirigidas a colectivos vulnerables	Nº acciones	Nº actividades realizadas	—	40	Policía Local	Anual
Resultado	Personas vulnerables formadas	Nº personas	Nº participantes	—	2.000	Policía Local	Anual
Impacto	Reducción de siniestros en colectivos vulnerables	%	Comparación anual	—	-40%	Policía Local	Anual

1.1.3 Centro de Educación Vial de Viveros

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Visitas escolares al Centro de Educación Vial	Nº visitas	Nº visitas organizadas	—	150	Policía Local	Anual
Resultado	Escolares participantes en actividades del centro	Nº alumnos	Nº participantes	—	5.000	Policía Local	Anual
Resultado	Centros educativos visitantes	%	(Centros visitantes / total centros) ×100	—	85%	Policía Local y Educación	Anual
Impacto	Mejora de conductas seguras en alumnado	%	Evaluación práctica en circuito	—	90%	Policía Local	Anual

ACCIÓN 1.2. Consolidar una cultura de seguridad vial

1.2.1 Campañas de concienciación

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Campañas de concienciación realizadas	Nº campañas	Nº campañas ejecutadas	—	8	Comunicación	Anual
Resultado	Impactos en redes sociales	Nº impactos	Nº visualizaciones	—	200.000	SERTIC	Trimestral

1.2.2 Campañas de divulgación en seguridad vial

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Acciones divulgativas realizadas	Nº acciones	Nº charlas, jornadas, eventos	—	40	Comunicación	Anual
Resultado	Participantes en acciones divulgativas	Nº personas	Nº asistentes	—	3.000	Comunicación	Anual

1.2.3 Colaboración con asociaciones

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Convenios o colaboraciones con asociaciones	Nº convenios	Nº acuerdos firmados	—	15	Alcaldía	Anual
Resultado	Actividades conjuntas realizadas	Nº actividades	Nº acciones realizadas	—	20	Alcaldía	Anual

1.2.4 Difusión del Plan en medios y redes

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Publicaciones en medios y redes sociales	Nº publicaciones	Nº contenidos difundidos	—	150	Comunicación	Trimestral
Resultado	Impactos en redes sociales	Nº impactos	Nº visualizaciones	—	600.000	SERTIC	Trimestral

Transparencia y web municipal de seguridad vial

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Creación del portal web de seguridad vial	Documento	Existencia portal	—	Portal operativo	Movilidad	Puntual
Resultado	Actualizaciones de contenidos de seguridad vial	Nº actualizaciones	Nº publicaciones	—	20	Movilidad y SERTIC	Anual
Resultado	Visitas a la sección web de seguridad vial	Nº visitas	Nº accesos	—	40.000	SERTIC	Anual

ACCIÓN 1.3. Promoción de hábitos de movilidad sostenible

1.3.1 Promoción de movilidad peatonal y ciclista

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Campañas de promoción de movilidad sostenible	Nº campañas	Nº campañas realizadas	—	6	Movilidad	Anual
Resultado	Participantes en campañas	Nº personas	Nº participantes	—	12.000	Comunicación	Anual
Resultado	Plazas de aparca - bici	Nº Plazas	Nº Plazas de aparca bicis	22.638	25.000	Urbanismo	Anual
Resultado	Paneles contadores de intensidad en infraestructura ciclista	Nº Paneles	Nº Paneles	3	9	Urbanismo	Anual
Impacto	Incremento de desplazamientos a pie	% viajes	Encuesta movilidad	—	40%	Movilidad	Anual
Impacto	Incremento de desplazamientos en vehículo privado	% viajes	Aforos en red viaria principal	+1,3 %	-5%	Movilidad	Anual
Impacto	Incremento de desplazamientos en bici/VMP	% viajes	Aforos en principales carriles bici	+3,4%	+5%	Movilidad	Anual

1.3.2 Promoción del transporte público entre jóvenes

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Campañas informativas en centros de ocio	Nº campañas	Nº campañas realizadas	—	5	Área juventud	Anual
Resultado	Jóvenes alcanzados por las campañas	Nº personas	Nº jóvenes participantes	—	10.000	Comunicación	Anual
Resultado	km de carril EMT – Taxi	km	Km de carril EMT – Taxi	106 km	150	Urbanismo	Anual
Resultado	km de carril EMT – Taxi segregado	km	Km de carril EMT – Taxi segregado	18,4 km	25	Urbanismo	Anual
Impacto	Incremento uso transporte público en población joven	% viajes	Encuesta movilidad	—	40%	Movilidad	Anual

TOLERANCIA CERO

ACCIÓN 2.1. Reforzar y segmentar los controles policiales⁶

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula de cálculo	Línea base (ej.)	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Controles policiales de seguridad vial realizados	Nº controles	Nº controles ejecutados por Policía Local	—	—	Policía Local	Anual
Actividad	Campañas específicas de control (velocidad, alcohol, distracciones, etc.)	Nº campañas	Nº campañas policiales realizadas	—	—	Policía Local	Anual
Actividad	Controles específicos en zonas de alto riesgo	Nº controles	Nº controles realizados en puntos de siniestralidad	—	—	Policía Local	Anual
Resultado	Conductores sometidos a controles de alcohol y drogas	Nº pruebas	Nº pruebas realizadas	—	—	Policía Local	Anual
Resultado	Infracciones detectadas en controles	Nº infracciones	Nº sanciones registradas	—	—	Policía Local	Anual
Impacto	Reducción de siniestros asociados a comportamientos de riesgo	%	Comparación anual	—	—	Policía Local	Anual

ACCIÓN 2.2. Impulsar nuevas tecnologías para análisis, control y vigilancia

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Elaboración del plan municipal de implantación tecnológica	Documento	Existencia del plan	No existente	Plan aprobado	Movilidad	Puntual
Resultado	Dispositivos tecnológicos de control implantados. Radares informativos	Nº radares	Nº radares informativos	7	20	Movilidad	Anual
Resultado	Dispositivos tecnológicos de control implantados. Cámaras CCTV	Nº cámaras	Nº cámaras CCTV	819	900	Movilidad	Anual
Resultado	Puntos o zonas monitorizadas	Nº puntos	Nº intersecciones o tramos monitorizados	—	50	Movilidad y Policía Local	Anual
Impacto	Reducción de infracciones en zonas monitorizadas	%	Comparación anual	—	-30%	Policía Local	Anual

⁶ Estos indicadores se desarrollan con más detalle en el Plan Vector de la Policía Local

VÍAS SEGURAS

ACCIÓN 3.1. Incorporar criterios de diseño seguro en proyectos de construcción

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Difusión de estándares de diseño seguro a equipos redactores	Nº equipos	Nº equipos informados/formados	—	100% equipos	Movilidad	Anual

ACCIÓN 3.2. Garantizar continuidad de itinerarios peatonales y ciclistas seguros

3.2.1. Seguridad peatonal

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Pasos de peatones intervenidos	Nº pasos	Nº actuaciones ejecutadas	—	120/año	Urbanismo	Anual
Resultado	Nuevos pasos en grandes avenidas	Nº pasos	Nº nuevos pasos	—	25	Urbanismo	Anual
Impacto	Reducción de atropellos	%	Comparación anual	—	-50%	Policía Local	Anual

3.2.2. Seguridad ciclista y de usuarios VMP

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Km de carriles bici contruidos	km	Longitud anual ejecutada	225 km	250 km	Urbanismo	Anual
Actividad	Km de ciclocalles	km	Longitud ejecutada	18 km	75 km	Urbanismo	Anual
Actividad	Alfombras rojas señalizadas en carriles bici	Nº alfombras	Nº alfombras ejecutadas	786	1000	Urbanismo	Anual
Actividad	Pasos de peatones sobre carril bici de acceso a contenedores	Nº pasos	Nº pasos de peatones de acceso a contenedores sobre carril bici	3	100	Urbanismo	Anual
Resultado	Actuaciones del Plan Director de la Bicicleta ejecutadas	%	(Actuaciones ejecutadas / previstas) ×100	—	100%	Movilidad	Anual
Impacto	Reducción de siniestros con ciclistas/VMP	%	Comparación anual	—	-50%	Policía Local	Anual

3.2.3. Entornos escolares

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Resultado	Rutas escolares seguras	Nº rutas	Nº caminos escolares	117	100	Educación	Anual
Resultado	Superficie recuperada para espacio peatonal	m²	m² espacio recuperado	3.000 m²	5.000	Urbanismo	Anual
Impacto	Reducción de siniestros en entorno escolar	%	Comparación anual	—	-60%	Policía Local	Anual

ACCIÓN 3.3. Conservación de la red viaria

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Evaluaciones del estado de la red viaria	Nº evaluaciones	Nº diagnósticos realizados	—	Diagnóstico anual	Urbanismo	Anual
Actividad	Estudios de seguridad vial en distribución urbana de mercancías (DUM)	Nº estudios	Nº análisis realizados	—	6	Movilidad	Anual
Resultado	Plazas de estacionamiento para motos	Nº plazas	Nº plazas de estacionamiento para motos	14.766	20.000	Urbanismo	Anual
Resultado	Plazas carga descarga	Nº plazas	Nº plazas carga/descarga	2.851	3.500	Urbanismo	Anual
Impacto	Reducción siniestros relacionados con estado de la vía	%	Comparación anual	—	-40%	Policía Local	Anual

ACCIÓN 3.4. Accesibilidad universal y seguridad vial

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Jornadas con asociaciones de discapacidad	Nº jornadas	Nº jornadas realizadas	—	10	Movilidad	Anual
Resultado	Pasos con descontadores semafóricos	Nº dispositivos	Nº de dispositivos instalados	1.198	1.500	Movilidad	Anual
Resultado	Pasos con avisador acústico para invidentes	Nº dispositivos	Nº de dispositivos instalados	1.830	2.500	Movilidad	Anual
Resultado	Plazas PMR	Nº plazas	Nº de plazas para PMR	3.080	4.000	Urbanismo	Anual
Resultado	Paradas accesibles mediante pavimento podotáctil	%	% (paradas adecuadas / total de paradas)	90%	100%	Urbanismo	Anual
Impacto	Reducción siniestros con personas mayores y con discapacidad	%	Comparación anual	—	-40%	Policía Local	Anual

ACCIÓN 3.5. Adaptación de calles y señalización al Reglamento de Circulación

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Resultado	Calles 20 y residenciales	%	(km vías ≤30 / km red urbana) ×100	3%	10%	Urbanismo	Anual
Resultado	Áreas recuperadas para uso peatonal	km²	km² áreas recuperadas	96	150	Urbanismo	Anual
Resultado	Calles 30	%	(km vías ≤30 / km red urbana) ×100	64%	95%	Urbanismo	Anual
Resultado	Calles peatonales	%	(km calles peatonales / km red urbana) ×100	11%	25	Urbanismo	Anual
Resultado	Bandas sonoras	Nº tramos con bandas sonoras	Nº tramos con bandas sonoras	62	120	Urbanismo	Anual
Resultado	Reductores de velocidad	Nº reductores	Nº reductores de velocidad	113	150	Urbanismo	Anual
Resultado	Pasos sobreelevados	Nº pasos sobreelevados	Nº pasos sobreelevados	44	100	Urbanismo	Anual
Impacto	Reducción siniestros en zonas 30 / coexistencia / residenciales	%	Comparación anual	—	-50%	Policía Local	Anual

ACCIÓN 3.6. Señalización de obras

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Resultado	Manual municipal de señalización de obras	Documento	Existencia del manual	No	Manual aprobado	Movilidad	Puntual
Impacto	Reducción de incidentes en zonas de obra	%	Comparación anual	—	-40%	Policía Local	Anual

ACCIÓN 3.7. Herramientas de gestión de seguridad vial

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Proyectos con auditoría de seguridad vial	Nº auditorías	Nº Auditorías de proyectos auditados relevantes	—	10	Movilidad	Anual
Actividad	Auditoría de seguridad vial en tramos en servicio	Nº auditorías	Nº Auditorías en tramos críticos en servicio	4	30	Movilidad	Anual
Resultado	Procedimientos del Centro de Gestión de Tráfico actualizados	Documento	Existencia protocolo actualizado	No	Actualizado	Movilidad	Puntual
Resultado	Reuniones de coordinación análisis viario–movilidad	Nº reuniones	Nº reuniones realizadas	—	6/año	Movilidad	Anual

VEHÍCULOS SEGUROS

ACCIÓN 4.1. Vigilancia y control de conductores y vehículos⁷

4.1.1 Control de vehículos de mercancías

Tipo		Indicador	Unidad		Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente de verificación	Periodicidad
Actividad		Controles específicos a vehículos de mercancías	Nº controles	Nº controles policiales realizados		—	600/año	Policía Local	Anual
		Campañas de control de transporte de mercancías	Nº campañas	Nº campañas realizadas		—	6	Policía Local	Anual
Resultado		Vehículos de mercancías inspeccionados	Nº vehículos	Nº vehículos sometidos a control		—	3.500	Policía Local	Anual
Resultado		Infracciones detectadas en transporte de mercancías	Nº infracciones	Nº sanciones registradas		—	-30%	Policía Local	Anual
Impacto		Reducción de siniestros con vehículos de mercancías implicados	%	(Siniestros año base – actuales) / año base ×100		—	-40%	Policía Local	Anual

4.1.2 Control de ITV y Seguro Obligatorio de Automóviles (SOA)⁷

Tipo		Indicador	Unidad		Fórmula	Línea base (ej.)	Meta 2030	Fuente de verificación	Periodicidad
Actividad		Controles de ITV y seguro obligatorio realizados	Nº controles	Nº controles policiales realizados		—	2.000	Policía Local	Anual
		Vehículos inspeccionados con ITV o seguro irregular	Nº vehículos	Nº vehículos detectados sin ITV o seguro		—	-50%	Policía Local	Anual
Impacto		Reducción de circulación de vehículos sin ITV o seguro	%	Comparación anual		—	-60%	Policía Local	Anual
Impacto		Reducción de siniestros relacionados con fallos mecánicos o irregularidades administrativas	%	Comparación anual		—	-30%	Policía Local	Anual

⁷ Estos indicadores se desarrollan con más detalle en el Plan Vector de la Policía Local

RESPUESTA AL SINIESTRO EFECTIVA Y JUSTA

ACCIÓN 5.1. Atención y asistencia en caso de siniestro vial

5.1.1 Garantizar una atención rápida y eficaz a los siniestros viales⁸

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base (ej.)	Meta 2030	Fuente de verificación	Periodicidad
Actividad	Intervenciones en siniestros viales	Nº intervenciones	Nº actuaciones realizadas	—	3.000/año	Policía Local	Anual
Resultado	Coordinación entre servicios de emergencia	Nº reuniones	Nº reuniones de coordinación realizadas	—	6/año	Policía Local	Anual
Impacto	Reducción del tiempo de atención a siniestros	%	Comparación anual	—	-30%	Policía Local	Anual

5.1.2 Profesionalizar la investigación de siniestros viales⁸

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Agentes formados en investigación de siniestros	Nº agentes	Nº agentes con formación especializada	—	40	Policía Local	Anual
Resultado	Informes técnicos de investigación de siniestros elaborados	Nº informes	Nº investigaciones realizadas	—	200	Policía Local	Anual

5.1.3 Análisis de siniestros con consecuencias graves

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Estudios de siniestros graves realizados	Nº estudios	Nº análisis técnicos elaborados	—	40	Policía Local	Anual
Resultado	Recomendaciones de mejora derivadas del análisis	Nº recomendaciones	Nº medidas propuestas	—	60	Policía Local	Anual

5.1.4 Atención personalizada a víctimas de siniestros viales⁸

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Servicios de atención a víctimas de siniestros viales	Nº servicios	Nº intervenciones de atención especializada	—	200	Policía Local	Anual
Resultado	Víctimas atendidas mediante programas de apoyo	Nº personas	Nº víctimas o familiares atendidos	—	400	Policía Local	Anual
Impacto	Nivel de satisfacción de víctimas con la atención recibida	% satisfacción	Encuestas de satisfacción	—	95%	Policía Local	Bienal

⁸ Estos indicadores se desarrollan con más detalle en el Plan Vector de la Policía Local

DATOS Y CONOCIMIENTO PARA UNA GESTIÓN BASADA EN RIESGOS

ACCIÓN 6.1. Implantación y mejora de herramientas de gestión de la seguridad vial e investigación de siniestros

6.1.1 Desarrollo de sistemas informáticos para el registro y análisis de datos de siniestros

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente de verificación	Periodicidad
Actividad	Desarrollo de nuevos módulos informáticos para gestión de siniestros viales	Nº herramientas	Nº aplicaciones o módulos desarrollados	—	5	Movilidad	Anual
Resultado	Informes de análisis de indicadores de siniestralidad vial	Nº informes	Nº informes técnicos publicados	—	6/año	Movilidad	Anual

ACCIÓN 6.2. Colaboración con proyectos de investigación en seguridad vial

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Convenios de colaboración con entidades investigadoras	Nº convenios	Nº acuerdos firmados	—	10	Movilidad y Policía Local	Anual
Resultado	Estudios técnicos realizados en colaboración con centros de investigación	Nº estudios	Nº informes técnicos elaborados	—	15	Movilidad	Anual
Resultado	Proyectos piloto de innovación en seguridad vial	Nº proyectos	Nº pilotos implementados	—	6	Movilidad	Anual
Impacto	Medidas de seguridad vial implementadas a partir de investigación	% medidas	(Medidas implementadas / medidas propuestas en investigaciones) ×100	—	80%	Movilidad	Anual

ADMINISTRACIONES, EMPRESAS Y ORGANIZACIONES SEGURAS

ACCIÓN 7.1. Mejorar los mecanismos de gestión de la seguridad vial a nivel municipal

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente de verificación	Periodicidad
Actividad	Cuadro de mando de seguimiento del PDSVV implantado	Sistema	Existencia de plataforma operativa	No existente	Sistema operativo	Movilidad	Puntual
Resultado	Memoria anual de siniestralidad elaborada	Nº informes	Nº informes anuales publicados	1	1/año	Policía Local	Anual
Actividad	Acciones formativas en seguridad vial dirigidas a personal municipal	Nº cursos	Nº cursos realizados	—	8	Movilidad	Anual
Resultado	Personal municipal formado en seguridad vial	Nº personas	Nº participantes en formación	—	150	Movilidad	Anual
Resultado	Planes especiales de movilidad elaborados (Fallas, Navidad, etc.)	Nº planes	Nº planes específicos desarrollados	—	2	Movilidad	Anual

ACCIÓN 7.2. Mejorar la coordinación de la gestión de la seguridad vial

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Reuniones de coordinación entre Movilidad y Policía Local	Nº reuniones	Nº reuniones realizadas	—	12/año	Movilidad	Anual
Actividad	Reuniones de coordinación con otros Servicios del Ayuntamiento	Nº reuniones	Nº reuniones realizadas	—	4/año	Movilidad	Anual

ACCIÓN 7.3. Impulsar la participación en seguridad vial

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Informes de seguimiento presentados en la Comisión de Seguridad Vial	Nº informes	Nº presentaciones realizadas	—	2/año	Movilidad	Anual
Resultado	Acciones conjuntas con entidades de distribución urbana de mercancías	Nº acciones	Nº iniciativas realizadas	—	15	Movilidad	Anual
Resultado	Empresas de alquiler o venta de vehículos implicadas en campañas de seguridad vial	Nº empresas	Nº empresas colaboradoras	5	30	Movilidad	Anual

ACCIÓN 7.4. Políticas integradas

Tipo	Indicador	Unidad	Fórmula	Línea base	Meta 2030	Fuente	Periodicidad
Actividad	Convenio firmado con la DGT para intercambio de información	Documento	Existencia convenio	No	Convenio firmado	Alcaldía	Puntual



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA
SEGURETAT I MOBILITAT

PLAN DIRECTOR DE SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE VALÈNCIA 2026-2030

PROMOTOR



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA
SEGURETAT I MOBILITAT

EQUIPO REDACTOR

DIRECCIÓN

JOSÉ ALBERTO CEBALLOS LAGUNA, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

SOPORTE TÉCNICO

GEMA SORIANO SORIANO, Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos

ROSA INÉS SALCEDO LUQUE, Grado Ingeniería Civil, Máster en Transporte, Territorio y Urbanismo

MARÍA RODILLA LOZANO, Grado Ingeniería Civil

CPS Infraestructuras, Movilidad y Medio Ambiente, S.L.

VERSIÓN

Julio 2026

