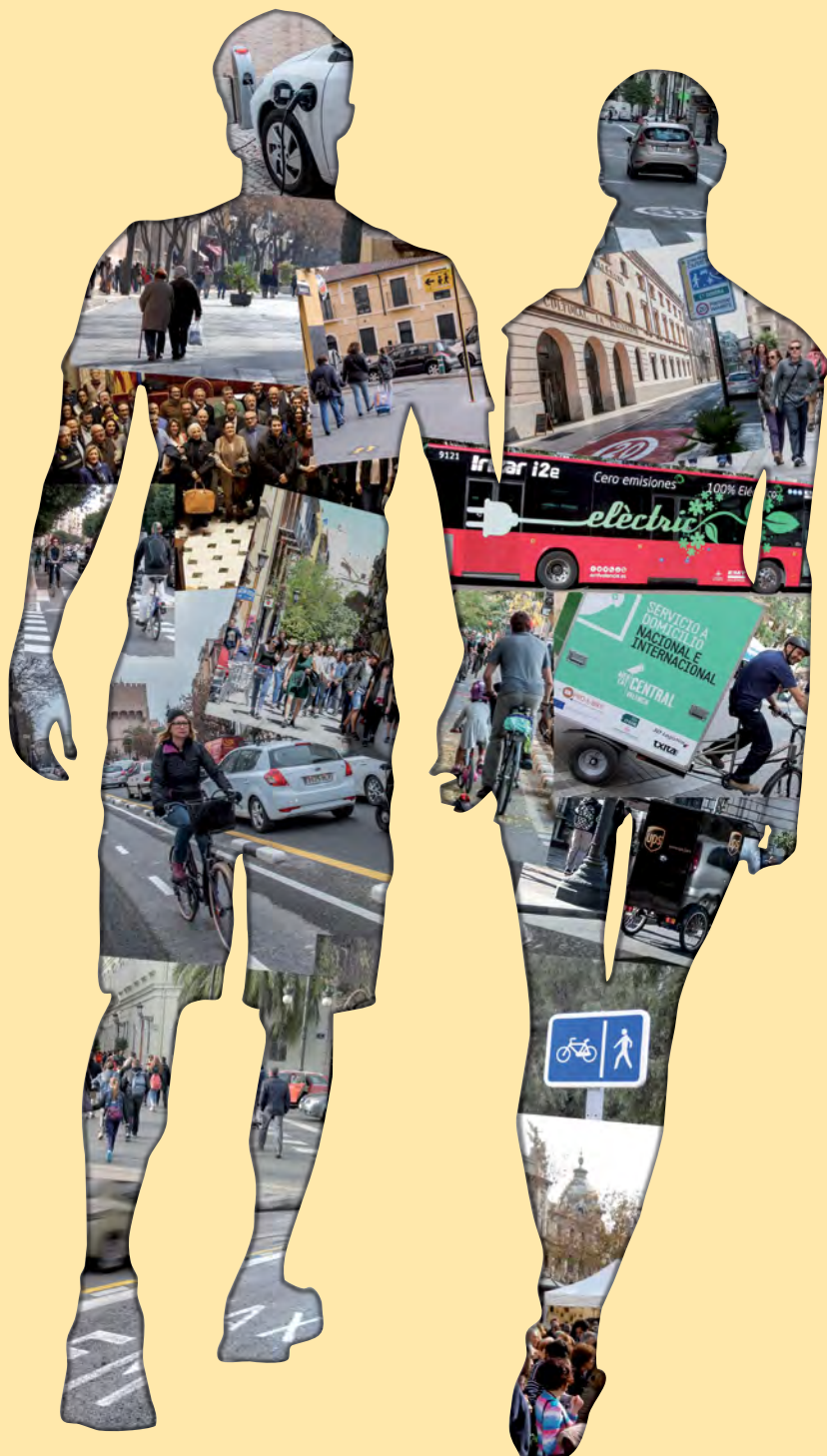


# València, cap a una mobilitat (+) sostenible

Polítiques i objectius en l'àrea  
de mobilitat i espai públic  
de l'Ajuntament de València





**Una ciutat és un espai on coexistixen diversos tipus de persones,** a més de les residents. La varietat d'activitats econòmiques, de centres administratius i de servicis, de cultura i d'oci, proporcionen moltes oportunitats, però generen una gran quantitat de desplaçaments cada dia.

A causa de la grandària de la nostra ciutat, a les facilitats donades fins ara al vehicle motoritzat i a la importància d'una àrea metropolitana que suma tanta població com la mateixa ciutat de València, el trànsit privat ha crescut fins a un volum excessiu, que causa greus problemes. Entre estos cal destacar l'accidentalitat, la contaminació de l'aire, el soroll, la penalització dels desplaçaments de vianants, la congestió en hores punta, l'ocupació pels cotxes de la major part del valuós espai urbà, l'expulsió del carrer dels grups de població més vulnerables, com són els xiquets, els majors i les persones amb dificultats de desplaçament. És necessari canviar el model de mobilitat per a evitar o reduir al mínim eixos problemes i avançar, així, cap a una ciutat més sostenible.

**JOAN RIBÓ. Alcalde de València**



**L'actual equip de govern municipal s'ha trobat amb la necessitat d'afrontar moltes tasques pendents des de fa dècades** a la nostra ciutat, imprescindibles per a millorar la qualitat de vida i la competitivitat urbana. Açò passa, com s'ha demostrat ja en moltes ciutats del nostre entorn, per afavorir la mobilitat de vianants i amb bicicleta, per potenciar un transport públic atractiu i no contaminant, i consegüentment, per reduir el pes dels vehicles motoritzats privats (cotxes i motos) en la mobilitat urbana.

Hi ha activitats imprescindibles per a la vida de la ciutat, que impliquen necessàriament transport, com la distribució comercial, els servicis públics, les emergències...; però hi ha alternatives tècniques provades que permeten minimitzar els costos i els impactes ambientals d'este transport: la gestió dels aparcaments, la millora de la informació, la utilització de vehicles elèctrics o tricicles de càrrega. Els residents tenen dret a accedir als seus domicilis i garatges, i els compradors i visitants poden accedir als aparcaments comercials o públics, dels quals hi ha una oferta important. Però cal establir prioritats, admetre algunes limitacions d'accés i recuperar una part de la via pública per als usuaris fins ara marginats: vianants, ciclistes, transport públic. Per a aconseguir una mobilitat més sostenible és necessària la comprensió, la participació i l'impuls des de la societat civil.

**GIUSSEPPE GREZZI. Regidor de Mobilitat Sostenible**

## CRÈDITS

Idea i textos: Vicent Torres  
Disseny: Jorge Soriano (Locandia Estudio)  
Fotografia: Pilar Albelda

Secció de Normalització Lingüística  
Documental i Imatge Corporativa  
de l'Ajuntament de València

EDITA



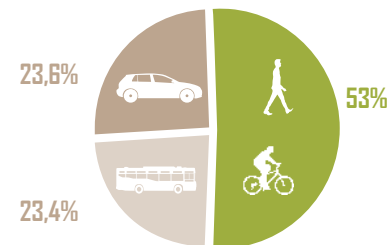
Desembre 2017

## La mobilitat a València

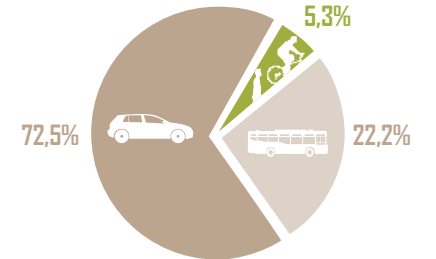
Les dades disponibles mostren que quasi la meitat dels desplaçaments interns a la ciutat de València es fan a peu, una part reduïda (però visiblement creixent) es fa amb bicicleta, una altra part important amb transport públic, i només un de cada 5 es fa amb cotxe o amb moto. No obstant això, en els desplaçaments cap a o des de les poblacions de l'àrea metropolitana, el vehicle privat (cotxe i moto) n'és el mitjà predominant: quasi 3 de cada 4 desplaçaments. La falta de previsió i la dispersió del creixement urbanístic, així com la falta d'inversions en transport públic, en són els responsables. Cal aconseguir

reorientar esta mobilitat cap al transport públic, millorar la coordinació, afavorir la intermodalitat, oferir tarifes unificades i millorar els horaris i la freqüència del servici. Per a això és imprescindible aconseguir un finançament just des del Govern central, que fins ara ha eludit subvencionar el transport valencià en la mateixa mesura que ho fa a Madrid o a Barcelona, i poder contractar més conductors, cosa que en els últims anys no ha permés el Govern. També és convenient afavorir l'ús compartit del cotxe i crear una xarxa ciclista metropolitana, per a poder usar la bicicleta entre les poblacions pròximes a la ciutat.

MOVIMENTS  
INTERNES



MOVIMENTS  
EXTERNOS



Font: PMUS 2013

## El PMUS de València

Un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) és una ferramenta utilitzada en tots els països del nostre entorn, per a ajudar les ciutats a canviar el seu model de mobilitat actual i orientar-lo cap a patrons més sostenibles i eficients. Per a això, s'analitza la situació existent i els seus problemes, i es proposen diferents estratègies de mobilitat, que marquen noves directrius que s'han de seguir en el desenvolupament de polítiques, actuacions i infraestructures de transport en la ciutat.

Açò s'ha de traduir en un conjunt de propostes coherents i coordinades, que orienten un canvi d'hàbits, i facen més atractives les formes de mobilitat més sostenibles. L'Ajuntament de València va aprovar al desembre de 2013 un PMUS. Ja és el moment de desenvolupar-lo, de transformar les intencions en realitats, en actuacions i en canvis en la gestió de la mobilitat.







# La ciutat

## que camina

**LA MAJORIA DELS DESPLAÇAMENTS EN LA CIUTAT ES FAN A PEU, per això cal protegir la mobilitat dels vianants i facilitar uns itineraris segurs i lliures d'obstacles.**



### REEQUILIBRAR L'ESPAI ALS CARRERS

- En favor dels vianants, que fins ara estaven discriminats.
- Ampliant i protegint gradualment els carrers i eixos per als vianants.

### AMPLIAR PROGRESSIVAMENT L'ESPAI PER ALS VIANANTS

- Eixamplant les voreres i alliberant-les d'obstacles.
- Creant itineraris segurs i còmodes per als vianants, tant dins dels barris com cap al centre urbà.
- Creant rutes segures per als accessos a peu a les escoles.



### MILLORAR ELS ENCREUAMENTS

- Ampliant el temps de verd als passos per a vianants.
- Creant nous passos de vianants en les zones on siga necessari
- Eliminant els passos superiors per a vianants, amb escales o rampes substituint-los per passos a nivell protegits (Avinguda del Cid, i Ausiàs March).
- Millorant la connexió de vianants a través dels túnels actuals entre les grans vies.

*“El vianant té dret a viure en centres urbans o rurals organitzats a mesura de l'home i no de l'automòbil, i a disposar d'infraestructures a les quals es puga accedir fàcilment a peu o amb bicicleta... té dret exclusiu a trajectes curts, lògics i segurs enllaçats entre si... a una mobilitat completa i lliure, que pot realitzar-se per mitjà de l'ús integrat dels mitjans de transport.”*

Carta Europea dels Drets del Vianant (Parlament Europeu 1988)



### CREAR CARRERS DE TRÀNSIT LIMITAT

- Amb preferència per als residents.
- Introduint vegetació i mobiliari urbà.
- Creant xicotets espais de descans i trobada
- Reduint el trànsit en els entorns escolars.

### ORDENAR L'ACCÉS ALS DIFERENTS BARRIS DE CIUTAT VELLA

- Per mitjà de bucles d'entrada i eixida.
- Evitant les travessies del centre.
- Reservant l'estacionament per als residents.
- Aplicant sistemes de control d'accés, incloent-hi càmeres.



### PLANTEJAR ACTUACIONS DE CONJUNT ALS BARRIS

- Ordenant el trànsit interior per a prioritzar els residents.
- Limitant les velocitats.
- Introduint el tractament dels barris com a “superilles”, amb carrers interiors amb trànsit limitat a residents i servicis.
- Recuperant i humanitzant els espais públics urbans i les xicotetes àrees centrals de cada barri.





# La ciutat de la bicicleta

ES TRACTA DE  
FACILITAR L'ÚS  
NORMAL DE LA  
BICICLETA COM

A FORMA

de transport quotidià i  
habitual de la població.

Fer de València la capital  
mediterrània de la  
bicicleta, ja que la nostra  
ciutat té unes condicions  
òptimes per al seu ús.  
Per a això, es pretén:

## ASSEGURAR UNA INFRAESTRUCTURA CICLISTA ADEQUADA

- Creant una xarxa per a bicicletes que arribe a tota la ciutat.
- Amb un disseny adequat, directe i segur.
- Estenent la xarxa ciclista a nous barris.
- Augmentant la dotació d'aparcabicis.
- Connectant la ciutat amb les poblacions de l'àrea metropolitana.



## MANTINDRE I MILLORAR LA XARXA EXISTENT

- Eliminant les inefficiències i els dissenys no adequats.
- Baixant els carrils bici de les voreres.
- Completant els enllaços pendents.
- Protegint els trams viaris amb major trànsit motoritzat.
- Regulant millor les **ciclovies**, trams de carrers que són part d'itineraris ciclistes, però compartits amb els automòbils amb control de les velocitats.
- Senyalitzant els itineraris ciclistes a través de la ciutat, per als usuaris habituals i per als turistes.



## PROMOURE APARCAMENTS PER A BICIS PRÒXIMS I SEGURS

- Estenent contínuament els aparcabicis a la calçada.
- Afavorint la creació d'aparcabicis tancats en els establiments públics

- i en els edificis particulars.
- Afavorint la connexió del transport públic amb la bicicleta, creant aparcabicis al costat de les estacions i intercanviadors de transport.



“Totes les persones, inclosa la població infantil, tenen dret a circular amb bicicleta... Resulta necessari que les ciutats es doten de vies ciclistes segures, còmodes i útils, on es pugui circular evitant conflictes amb altres usuaris de la via pública...”

Declaració de Sevilla  
(Xarxa de Ciutats per  
la bicicleta, 2009)





# El transport públic:

**CAL MILLORAR LA COMPETITIVITAT DEL SERVICI DE L'EMT** perquè incremente la seua participació en la mobilitat urbana en substitució dels desplaçaments en vehicles privats. I açò significa millores i reformes en la gestió, i una coordinació amb la resta del transport públic de l'àrea metropolitana.



Un bon transport públic ajuda a les ciutats a prosperar i a materialitzar les seues aspiracions econòmiques, mediambientals i socials... la gent pot accedir als centres urbans i, al mateix temps... l'espai públic pot utilitzar-se també per a passejar, anar amb bicicleta, relaxar-se i gaudir de les nostres ciutats.

Unió Internacional de Transport Públic (UITP, 2009)

## que mereix València

### ADAPTAR LA XARXA DE L'EMT A LES NOVES NECESSITATS

- Estudiant les demandes de mobilitat dels ciutadans.
- Reordenant la xarxa d'autobusos, fent-la menys radial.
- Millorant l'accessibilitat a les parades d'autobusos.
- Renovant la flota amb vehicles "nets", sense emissions contaminants: autobusos híbrids i elèctrics.
- Millorant la informació i el coneixement dels usuaris de la xarxa d'autobusos.

### ESTABLIR INTERCANVIADORS ENTRE LÍNIES, EN L'ENTORN DE CIUTAT VELLA

- Afavorint el transbord entre autobusos.
- Evitant la repetició de línies en les mateixes rutes d'accés al centre.
- Prevenint el bloqueig de les parades per la coincidència d'autobusos.

### MILLORAR LA VELOCITAT COMERCIAL DE L'EMT

- Protegint la circulació dels autobusos, en els eixos principals, per mitjà de carrils segregats,
- Fent efectiva la prohibició de circulació i estacionament sobre el carril bus,
- Buscant alternatives a l'aparcament nocturn en carril bus,
- Introduint la preferència semafòrica per al transport públic, tant per a l'EMT com per al tramvia.



### POTENCIAR LA INTERMODALITAT, LA COORDINACIÓ I LA INTEGRACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC URBÀ I INTERURBÀ

- Establint un organisme de coordinació entre tots els sistemes de transport públic.
- Integrant els autobusos metropolitans (METROBÚS) en la ciutat.
- Creant intercanviadors d'autobusos interurbans amb el metro i l'EMT.
- Col·laborant en un Pla de transport metropolità.

•Aconseguint transferències de l'Estat que permeten la millora i renovació de la flota i la plantilla de l'EMT i resta de sistemes públics.

### RECOLZAR AL SECTOR DEL TAXI

- Facilitant el seu accés a zones restringides al trànsit general.
- Potenciant-ne l'ús compartit.
- Possibilitant el seu ús complementari del transport col·lectiu.







## Vehicle de motor:

**AUTOMÒBILS I MOTOS  
SEGUIRAN PRESENTS  
EN LA CIUTAT,  
pero però hauran de  
ressituar-se en un nou  
escenari urbà, disminuir-ne  
el número substancialment,  
circulant a velocitats  
regulades i respectar els  
altres usuaris. El seu ús ha  
de ser més eficient,  
net i segur.**

## un ús més racional

### REDISTRIBUIR I ORGANITZAR LA XARXA VIÀRIA URBANA DE FORMA MÉS JUSTA

- Entre tots els usuaris: més espai per als vianants, el transport públic i els ciclistes.
- Encara que açò signifie la reducció de carrils de circulació general
- Reordenant el trànsit, de manera que el centre o els carrers residencials deixen de ser itineraris de pas.
- Facilitant l'accés als aparcaments públics i dels centres comercials existents en el centre, però pel camí de menor impacte, des de les rondes.



*"...caldrà motivar a l'usuari perquè opte per un vehicle més respectuós amb el medi ambient i més eficaç en termes de consum energètic, per modes alternatius de transport, inclosos els modes "verds" i per un ús racional del vehicle"... L'objectiu hauria de ser convertir el cotxe en una opció més, i no en una necessitat creada, imposada de fet sobre l'individu"*

Llibre Verd sobre  
l'impacte del transport  
(Comissió Europea, 1992)

### AMB UNA POLÍTICA ACTIVA D'APARCAMENT

- Reorganitzant l'estacionament en superfície amb preferència a les persones amb mobilitat reduïda, als residents i a la càrrega i descàrrega
- Incentivant l'aprofitament dels aparcaments subterranis ara infrautilitzats.



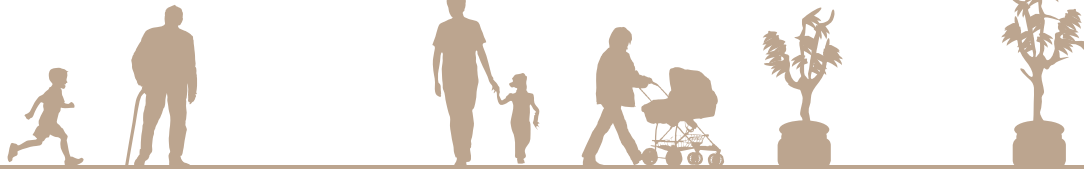
- Reservant aparcament per a motos en la calçada, baixant-les de les voreres.
- Incentivant la reserva de places per a motos en els aparcaments públics.

### AFAVORIR LA RENOVACIÓ TECNOLÒGICA

- Incentivant la transició de cotxes i motos a la mobilitat elèctrica.
- Afavorint la creació de sistemes de recàrrega per a vehicles elèctrics.







# La mobilitat més segura

ES TRACTA D'ESTABLIR ACCIONS I PROPOSTES PER A ACONSEGUIR una circulació més tranquil·la i segura i el respecte a les velocitats adequades per a cada carrer, reduint al mínim els riscos i els impactes del trànsit en la seguretat i en la salut. Açò inclou reduir la contaminació urbana, que provoca més morts i problemes de salut que els mateixos accidents de trànsit, ja que afecta les vies respiratòries, produïx danys físics i agreuja les malalties cròniques.



## GENERALITZAR LES TÈCNiques DE "PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT"

- Incloent modificacions en el disseny viari i en la senyalització.
- Aconseguint una major disciplina viària per part de tots els usuaris.
- Aconseguint entorns de trànsit escàs i calmat en els entorns de centres escolars.

## EVITAR ELS GREUS EXCESSOS DE VELOCITAT QUE ESTAN EN LA BASE DE LA MAJORIA D'ACCIDENTS MORTALS

- Estant les limitacions de velocitat a 30 km/h en el centre i en barris.
- Augmentant les zones 30, de prioritat de vianants.

## APLICAR LA VISIÓ ZERO EN L'ANÀLISI DELS ACCIDENTS GREUS

- Marcant l'objectiu de zero morts per accident.



- Buscant l'objectiu de zero accidentats greus amb seqüeles.
- Canviant el disseny viari perquè l'accident no pugui repetir-se.

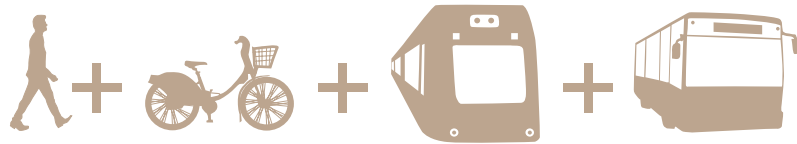
## MILLORAR LA QUALITAT DE L'AIRE URBÀ I REDUIR LA CONTAMINACIÓ

- Controlant la qualitat de l'aire en tota la ciutat.

- Reposant les estacions de mesurament de la contaminació que s'havien retirat de les àrees centrals.
- Informant de manera continuada a la població.
- Reduint el trànsit no imprescindible.
- Plantejant restriccions d'accés per als vehicles més contaminants.
- Redactant un protocol d'actuació per a possibles episodis de contaminació més greu.







# La mobilitat intel·ligent

ES TRACTA DE CANVIAR LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT, per a possibilitar una accessibilitat general sense exclusions. Es tracta de facilitar l'activitat econòmica a la ciutat, reduint l'impacte de la distribució comercial. Es tracta d'aprofitar les noves tecnologies per a una mobilitat més sostenible, millor gestionada i a escala metropolitana.

## AVANÇAR EN LA DESCARBONITZACIÓ DEL TRANSPORT

- Facilitant la substitució dels vehicles moguts per hidrocarburs per altres que utilitzen energia "neta".
- Apostant clarament pels vehicles elèctrics.
- Donant suport a la implantació d'estacions de recàrrega dels vehicles elèctrics.



·Renovant la flota dels servicis municipals i del transport públic amb la incorporació de vehicles nets.

## PRIORITZAR LA MOBILITAT VINCULADA A L'ACTIVITAT ECONÒMICA

- Assegurant la distribució de mercaderies en la ciutat i millorant-la perquè siga més eficient i sostenible.
- Reservant espai suficient per a la càrrega i descàrrega als carrers comercials, o en la proximitat a les zones de major demanda (comerç i oci) i així alliberar d'esta funció els carrers de vianants.

"Donarem prioritat als mitjans de transport respectuosos amb el medi ambient (en particular, els desplaçaments a peu, amb bicicleta o per mitjà dels transports públics) i situarem en el centre dels nostres esforços de planificació una combinació d'estos mitjans."

Carta d'Aalborg  
(Ciutats Europees cap a la sostenibilitat, 1994)



## APROFITAR LES NOVES TECNOLOGIES DE LA INFORMACIÓ

- Estant i integrant les tecnologies (smart city).
- Facilitant al viatger el coneixement sobre la mobilitat a la ciutat.
- Millorant les facilitats d'adquisició de títols de viatge.

## COORDINAR LA PLANIFICACIÓ I LA GESTIÓ DEL TRANSPORT

·Col·laborant amb la Generalitat en la creació d'un organisme

coordinador de la mobilitat i un pla de transport de l'àrea metropolitana.

- Aconseguint la planificació i la gestió de tots els sistemes de transport metropolitans, amb bitllets i bons unificats.
- Avançant cap a una oferta unificada de servicis de mobilitat.
- Integrant el disseny urbà, la planificació territorial i la de les infraestructures amb els criteris de mobilitat sostenible.







# La mobilitat participativa

ES TRACTA DE  
COMUNICAR I  
PROMOURE ENTRE LA  
POBLACIÓ

la necessitat d'una  
mobilitat més sostenible  
millorant la informació.

També d'impulsar i  
possibilitar la participació  
ciutadana en l'elaboració de  
projectes i polítiques.

## INFORMAR LA POBLACIÓ DE LES PROPOSTES MUNICIPALS

- Fomentant la participació ciutadana en la definició dels projectes.
- Introduint esta participació fins i tot abans de la seua redacció, per a arreplegar millor les necessitats de la població.

## MANTINDRE UNS INSTRUMENTS DE PARTICIPACIÓ CONTINUADA

- continuant els treballs de la Mesa de la Mobilitat de València, que funciona des de novembre de 2015, amb més de 80 entitats participants.
- Incorporant tot tipus de sectors d'interés: usuaris, transportistes, comerciants, administracions..., escoltant els altres i compartint els projectes de ciutat.
- Funcionant en sessions plenàries i en meses sectorials (Ciutat Vella, transport públic, mobilitat escolar, distribució comercial, seguretat viària, la bicicleta...).



- Avançant cap a un pacte per la mobilitat sostenible.

## POSSIBILITANT ALTRES SISTEMES DE COMUNICACIÓ I DE PROPOSTA D'INICIATIVES

- Processant i contestant consultes, crítiques i suggeriments ciutadans

a través de tots els sistemes de comunicació.  
•Possibilitant la proposta i l'aprovació ciutadanes de microprojectes d'inversió en barris, per mitjà dels pressupostos participatius, molts dels quals estan relacionats amb una mobilitat més sostenible.



La Mesa de la Mobilitat pretén fomentar el debat sobre la mobilitat de persones i mercaderies a la ciutat de València, sobre les necessitats i problemes generats, i la prevenció de problemes previsibles com a conseqüència de les actuacions municipals, així com de les altres Administracions, i dels agents privats.

Convocatòria de la Mesa de la Mobilitat (Ajuntament de València, 2015)





# Per a UNA CIUTAT SOSTENIBLE, la mobilitat ha de ser :

