

Propuesta de ordenanza municipal de movilidad, transporte, circulación y sus espacios para la ciudad de València

Propuesta de ordenanza municipal de movilidad, transporte, circulación y sus espacios para la ciudad de València	1
Preámbulo	3
Cap. I. Conceptos, objetivos y principios de la movilidad y objeto de esta ordenanza.	6
Art. I.1. Marco normativo (y estratégico), estatal y autonómico, en que se apoya esta ordenanza.	6
Art. I.2. Conceptos básicos.	7
Art. I.3. Objeto de esta ordenanza.	8
Art. I.4. Principios y derechos.	9
Art. I.5. Fines, objetivos y medios.	9
Art. I.6. Entidades de gestión.	10
Art. I.7. Estándares e indicadores de calidad de la movilidad.	12
Art. I.8. Planes de movilidad y transporte.	12
Art. I.9. Una fiscalidad acorde.	14
Cap. II. Los sujetos de la movilidad	15
Art. II.1. Sujetos de la movilidad según género, rol productivo o doméstico/cuidados, fase del ciclo de vida y capacidades diversas.	15
Art. II.2. Movilidad según el destino o motivo habitual.	17
Cap. III. El planeamiento urbano y el diseño del espacio público urbano en relación con la movilidad.	22
Art. III.1. Recuperación de la identidad urbana y del espacio para las personas.	22
Art. III.2. La ciudad amable: habitable y sostenible.	22
Art. III.3. La planificación urbanística y la movilidad.	23
Art. III.4. El barrio y la supermanzana como unidad básica de la organización y vida local.	23
Art. III.5. El espacio público: calles y vías.	24
Cap. IV. La gestión del transporte urbano y su circulación .	28
Art. IV.1. El sistema municipal de transportes.	28
Art. IV.2. Gestión de la demanda de los modos de transporte.	29
Art. IV.3. Intermodalidad.	30
Art. IV.4. El desplazamiento a pie y el espacio peatonal.	30
Art. IV.5. Ciclos, bicicletas.	34
Art. IV.6. Transporte público y colectivo.	38
Art. IV.7. Vehículos de Transporte Personal.	42
Art. IV.8. Automóviles.	42

Art. IV.9. Motos y ciclomotores.	45
Art. IV.10. La circulación de vehículos de servicios públicos.	45
Art. IV.11. Servicios logísticos y de distribución.	46
Art. IV.12 Vehículo eléctrico. Descarbonizar el transporte.	46
Cap. V. La gestión de la salud y seguridad vial	47
Art. V.1. La Seguridad vial. El sistema vial seguro y saludable: visión cero.	47
Art. V.2 Usuaris más seguras (factor humano).	48
Art. V.3. Planificación urbana y diseños viales saludables.	49
Art. V.4 Vehículos más seguros y menos insalubres.	51
Art. V.5. Tráfico compatible con la seguridad y salud ambiental.	51
Art. V.6 Atención médica urgente tras el siniestro.	52
Art. V.7. Condiciones socioambientales y saludables del espacio público.	52
Art. V.8. La movilidad activa y saludable.	52
Cap. VI. La fiscalidad al tráfico y la inversión para aplicar esta ordenanza.	53
Art. VI.1. Costos del tráfico a motor y sus consecuencias.	53
Art. VI.2. Fiscalidad sobre la circulación de automóviles.	54
Art. VI.3. Peaje por el uso de infraestructuras viales en entornos urbanos.	54
Art. VI.4. Destino de los ingresos viales.	55
Disposiciones Transitorias	56
Anexo I. Glosario de términos y clasificaciones	59
Ideas fuerza	63

Preámbulo

Las personas, diversas, para acceder a los diferentes bienes (servicios, actividades, relaciones, recursos...) de su interés que ofrece un territorio, necesitan desplazarse, o traer transportados los bienes, lo cual genera un tráfico.

El transporte guarda una estrecha relación con el territorio y con nuestro estilo de vida, en mutua interacción. El transporte permite el flujo de personas, mercancías y también de ideas y valores, y es fuente de riqueza y progreso. Pero cuando la cantidad de viajes motorizados supera la capacidad de carga de un territorio los problemas empiezan a superar a los beneficios. Es lo que nos está pasando desde hace unas décadas.

La regulación del tráfico, por sí sola, no es suficiente para conseguir altos niveles de seguridad y sostenibilidad, ni siquiera desde los planeamientos de Sistema Vial Seguro y Visión Cero. No es posible que el tráfico a motor siga aumentando y no genere conflictos, siniestros, enfermedades y contaminación y que, además, sea sostenible. De forma que, incluso por motivos de seguridad, se ha de incidir también en la gestión del transporte: su demanda, su distribución por modos (incluidos el andar, la bici y el transporte público).

Sin embargo, la gestión del transporte tampoco es suficiente para garantizar el acceso a los bienes de un territorio. Si la población, los servicios y las actividades económicas están dispersas en el territorio crece la necesidad de desplazamiento, crecen los viajes en distancia y en tiempo, mientras que los medios activos y el transporte público no van a poder dar una respuesta eficiente. El urbanismo de proximidad y el diseño del espacio público son también un requisito imprescindible para favorecer la satisfacción de necesidades e intereses sociales.

De ahí la necesidad de un nuevo enfoque, el de la movilidad, que tiene como objetivo el que los diferentes colectivos sociales puedan acceder al trabajo, los estudios, la sanidad, el ocio, las gestiones, el consumo/comercio, etc., integrando el planeamiento urbano, los modos de transporte y su tráfico y la sostenibilidad. La movilidad se interesa por la capacidad de acceder y, también, por el desplazamiento deseado y no posible, por el realizado, pero insatisfactorio o insuficiente, o por la hipermovilidad de unos y la inframovilidad de otros. Los modos de transporte son los medios -los vehículos- de la movilidad, pero no la movilidad misma.

Ahora bien, la movilidad es un concepto reciente, aún en construcción, que se viene interpretando de diferentes maneras, lo cual dificulta el desarrollo de unas políticas claras para su desarrollo.

Por movilidad (y su gestión) se viene entendiendo:

- 1) La acción de moverse, referido a la circulación y el tráfico, p.ej. movilidad urbana.
- 2) Los medios para moverse, los modos de transporte. Así se habla de peatones, ciclistas, automovilistas, usuarios del transporte público, etc. Así se habla de movilidad ciclista, movilidad eléctrica...
- 3) El objetivo/motivo del moverse por los diferentes sujetos sociales, es decir, el acceder a bienes localizados. En este sentido se habla de movilidad infantil, de movilidad al trabajo, etc.

En resumen, la movilidad incluye el hecho de moverse (circulación/tráfico) y el medio utilizado (modos de transporte), pero también el motivo: el acceso a bienes. Ésto viene respaldado tanto por la Estrategia Española para la Movilidad Sostenible ([EEMS +](#)), que define la movilidad como el “*Conjunto de procesos y acciones orientadas a desplazar personas y bienes en el territorio para acceder a las actividades y servicios*”, como por la [ley 2/2011](#) de Economía Sostenible que entre los principios de la movilidad sostenible incluye:

“El derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible.” (art. 99 a)

Es decir, la movilidad tiene: un objetivo, unos medios, unos sujetos y unos efectos.

- El objetivo es el acceso/alcance de todas las personas a los bienes (servicios, relaciones, actividades, recursos...) que nos ofrece un territorio, y hacerlo de forma saludable y sostenible.
- Los medios son, entre otros: los modos de transporte, el entorno, el tipo de urbanismo (cohesionado o disperso), los medios de comunicación, la organización...
- Los sujetos son las personas con sus diferentes características de género, ciclo de vida, actividad, roles, estilos de vida, capacidades y condiciones o circunstancias. (lugar de residencia, percepción de la seguridad...).
- Los efectos, principalmente, son debidos al tráfico a motor, y repercuten sobre la salud, la sociedad, la naturaleza, la economía, el consumo energético...

Si una ordenanza de circulación adecua para la realidad local la ley de circulación y las estrategias supramunicipales sobre seguridad vial, una ordenanza de movilidad debería hacer lo propio con la ley valenciana de movilidad y la estrategia española de movilidad sostenible (EEMS (+)), aunque también, entre otras, las leyes y estrategias de: circulación y seguridad vial, accesibilidad universal, transporte...

En esta línea, la presente ordenanza de movilidad para València, incorpora nuevos temas y enfoques, como son: el urbanismo de proximidad, o la movilidad de los diferentes sujetos de la movilidad, el desplazamiento a los centros de actividad (trabajo, formación...), la movilidad infantil, la salud y sistema vial seguro (visión cero), la sostenibilidad en los transportes, el código de la calle (frente al de circulación) y la accesibilidad universal.

Estructura de esta ordenanza.

Esta ordenanza se organiza en 6 capítulos.

El cap. I va orientado a aclarar algunos objetivos, principios y conceptos de la movilidad, así como a acotar lo que es objeto o no de esta ordenanza.

El cap. II se centra en los diversos sujetos (colectivos ciudadanos), sus condiciones y los motivos de desplazamiento a los que cabe dar respuesta desde la administración municipal.

El cap. III hace referencia al espacio público, el diseño urbano y su uso en relación con la movilidad, es decir con su disfrute por la ciudadanía, incluido el desplazamiento.

El cap. IV se refiere a los diversos modos de desplazamiento y transporte, priorizando a los modos activos, reconociendo el derecho al transporte público de calidad y también la posibilidad de usar el auto privado en caso de necesidad, en las vías habilitadas y siempre que no supere la capacidad socioambiental de la vía.

El cap. V se centra en la seguridad vial, la salud y sostenibilidad del transporte contemplando a los usuarios de la vía, el diseño urbano, los vehículos, el marco regulatorio, el sistema de transporte y la atención post-siniestro.

El cap. VI trata de la interiorización de los costes del actual sistema de tráfico y transporte, y su redistribución de cara a financiar el cambio de modelo que se plantea, un espacio público accesible, saludable y seguro para todos los colectivos sociales,

Además, se incluyen unas disposiciones transitorias donde se concretan los plazos para ir haciendo efectivo los cambios aquí planteados y una disposición final (?) que plantea la modificación puntual de otras ordenanzas de este ayuntamiento en lo que afecta a la movilidad.

Esta ordenanza se complementa con un anexo que contiene un glosario de la terminología utilizada en la misma.

Cap. I. Conceptos, objetivos y principios de la movilidad y objeto de esta ordenanza.

Art. I.1. Marco normativo (y estratégico), estatal y autonómico, en que se apoya esta ordenanza.

Las leyes de régimen local ([L.7/1985](#), i [LI.8/2010](#) gva), el [RD-L 2/2008 del suelo](#), la [Llei 6/2011 de Mobilitat de la CV](#), la Ley [34/2007](#) de calidad del aire, la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial ([RD-L 6/2015](#)), la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social ([RD-L 1/2013](#)), la Llei 5/2014 de ordenación del territorio, entre otras, otorgan/atribuyen a los municipios competencias en:

- Movilidad ([L.7/1985](#)). Inspección de los Planes de movilidad ([LI.6/2011](#)), proteger el derecho a la movilidad de las personas con discapacidad ([RD-L 1/2013](#)).
- Urbanismo: planeamiento, ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística. ([L.7/1985](#), [L.8/2010](#) y [LI 5/2014](#)).
- Medio ambiente urbano: protección (en la mayor medida posible) contra la contaminación del aire, acústica, lumínica y atmosférica en las zonas urbanas. ([L.7/1985](#), y [L.8/2010](#), [RD-L 2/2008](#))
- Salud y seguridad: Prevención adecuada de riesgos *para la seguridad y la salud públicas* ([RD-L 2/2008](#)), protección de la salubridad pública. ([L.7/1985](#), y [L.8/2010](#)).
- Accesibilidad universal en los entornos, espacios de uso público, transporte, información y comunicaciones, y facilidad de aparcamiento para personas con discapacidad.... ([RD_L 1/2013](#), [RD-L 2/2008](#), [LI 1/1998](#)).
- Infraestructura viaria y otros equipamientos de su titularidad. ([L.7/1985](#))
- Modos de transporte: Garantizando *en coste y tiempo razonable*.
 - Transporte público (y colectivo) urbano accesible. Debe gozar *de preferencia*. Su provisión es competencia de los ayuntamientos ([RD-L 2/2008](#), [LI.6/2011](#), art.22.3, [RD-L 1/2013](#), [L.7/1985](#) y [L.8/2010](#))
 - *Modos activos: potenciar/facilitar los desplazamientos peatonales y en bicicleta* ([RD-L 2/2008](#), [LI.6/2011](#), [LI 9/2009](#)) y diseñar una red itinerarios peatonales y ciclistas cómodos y seguros que recorra la ciudad. Biciaparcamientos en estaciones.
- Gestión y ordenación del tráfico de vehículos y usos de las vías urbanas ([L.7/1985](#), y [L.8/2010](#), [L.34/2007](#), [RD-L 6/2015](#))* pudiendo *adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, o de ciertos vehículos*.
- Estacionamiento de vehículos ([L.7/1985](#), [L.8/2010](#), [RD-L 1/2013](#))*, que deberán ser limitados rotativos y adecuados a personas con discapacidad, podrán exigirse en centros de trabajo y bici-aparcamientos en los estacionamientos. ([LI.6/2011](#)).
- Participación. Mediante foros de movilidad ([LI.6/2011](#)).

Así mismo, hay diversas estrategias estatales, autonómica y locales que guían las líneas de acción en este campo, entre ellas están:

- CE. (2007): [Libro verde Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana](#). COM(2007) 551. [Plan de Acción de Movilidad Urbana](#) (COM(2009) 490 final, 8.1.2010). [EEMS](#). La Estrategia Española de Movilidad sostenible. (20090429)
- [Estrategia Europea sobre Discapacidad 2010-2020](#). [Estrategia española de discapacidad 2012-2020](#) (+)

- El Pacto de Amsterdam para una Nueva Agenda Urbana de la UE. [RFSC](#). Marco Europeo de Referencia de la ciudad sostenible. [EESUL](#). [Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local \(2011\)](#). [Libro Blanco](#) de la Sostenibilidad en el Planeamiento Urbanístico Español (2010).
- [Estrategia Española de Cambio climático y energía Limpia](#). Horizonte 2007-2012-2020 (MMARM,20070209). Estrategia valenciana del cambio climático [2013-2020](#), Planes de mejora de la calidad del aire de la aglomeración ES1016. L'Horta de València y entorno metropolitano. ([ver](#)) En especial medidas 12.1-12.3. [Plan nacional de eficiencia energética 2014-2020](#). (20140430)
- [PITVI](#). Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012 - 2024. [PEIT](#). Plan Estratégico de infraestructuras y transporte 2005-2020.
- [Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020](#). (2005-2008). [Plan Tipo Seguridad Vial Urbana 2007](#). Plan director de seguridad viaria ([GVA](#)) y sus programas.
- [Estrategia española de prevención y seguridad en el trabajo 2015-2020](#). (+)

Art. I.2. Conceptos básicos.

Las personas para acceder al empleo, formación, ocio, relaciones sociales, consumo, gestiones... se desplazan/transportan (a ellos o a los bienes) a pie o utilizando medios de transporte (vehículos) que generan un tráfico y unos impactos sobre la salud, la sociedad, la economía, la naturaleza.

En el anexo I, se definen una serie de términos y clasificaciones a los efectos de esta ordenanza.

I.2.1. Movilidad, transporte y tráfico/tránsito/circulación.

El “**tráfico**”, para esta ordenanza, se entiende como resultado de la circulación de los vehículos a motor sobre las vías. La gestión del tráfico busca compatibilizar la fluidez vehicular con la seguridad humana.

Por “**transporte**” se entiende los diferentes modos de desplazamiento o viaje: a pie, en ciclo, VTA (vehículos de tracción animal), VTP (Vehículos de transporte personal), ciclomotor, moto, automóvil privado o transporte público, distribución, entre otros. La gestión del transporte se centra en los aspectos materiales y cartográficos de los viajes, y debería buscar el que la gente pueda caminar o disponer de un sistema de transporte de calidad que sea eficiente y sostenible (ambiental, sociocultural y económicamente). Incluye tanto la oferta como la demanda,

La **movilidad**, tiene como medio el transporte, pero su objetivo es el acceso de todas las personas a los bienes (servicios, relaciones, recursos, actividades...) que nos ofrece un territorio en condiciones de sostenibilidad y salud. La gestión de la movilidad busca que ésta sea realizada con éxito, para ello también se interesa por las opciones de movilidad, la movilidad latente (deseada, pero no realizada) y la movilidad vulnerable (realizada, pero insatisfactoria y/o de manera insuficiente).

Frente a la gestión del tráfico/circulación (orientada a los flujos y la seguridad vial) y la gestión del transporte (orientada a la oferta/demanda, eficiencia, sostenibilidad...), la gestión de la movilidad añade un nuevo enfoque*, y pone el acento en: a) Los grupos, colectivos como sujetos sociales b) El logro del motivo/objetivo de sus desplazamiento: el acceso a los bienes de un territorio. La gestión de la movilidad no se agota con una buena gestión del transporte (medios de moverse) y del tráfico (movimiento).

I.2.2. Sujetos de la movilidad.



Los sujetos de la movilidad son las personas, grupos sociales, hogares, etc. definido por sus características: a) género. b) actividad/rol productivo o doméstica/cuidados. c) etapa del ciclo de vida (niño, joven, hogar joven, adulto, mayor...). d) estilo de vida. e) funcionalidades/capacidades (psicosociales, físicas, sensoriales, cognitivas, económicas...). y f) motivos del desplazamiento habitual (laboral/escolar, cultural, sanidad, ocio, consumo/compras, viaje/turismo, sanidad, gestiones, socio-relacional, distribución...).

No cabe confundir los sujetos de la movilidad, con los usuarios de los diferentes modos de transporte: peatón, jinete, ciclista, viajero del transporte público, automovilista, usuario del VTP, profesional de la logística y distribución, etc.

I.2.3. El espacio público: calles y vías.

A efectos de la movilidad, los espacios públicos se clasifican en: calles o vías.

Las *calles* (incluidas las plazas, parques, paseos, etc.) se refieren a espacios públicos, extensión del hogar, de uso exclusivo o preferente para las personas, sea como lugares de estancia sea para el desplazamiento a pie o con modos activos.

Las *vías* urbanas se refieren a los espacios de uso público donde, además, se permite el tránsito de vehículos a motor, si bien en coexistencia y supeditados a la presencia de personas a pie, modos activos o en vehículos de transporte personal (VTP) o animal (VTA).

Art. I.3. Objeto de esta ordenanza.

El Ayuntamiento de València, mediante esta ordenanza, en el marco de las competencias que le atribuye la legislación aplicable, ejercerá la regulación de los usos y actividades de disfrute de las calles y vías urbanas y la movilidad en condiciones de sostenibilidad, equidad y salud.

I.3.1. Esta ordenanza tiene por objeto:

- a) Concretar, para las áreas urbanas de València y para su población residente o vinculada, las competencias que le conceden diversas normativas y estrategias en lo que afecta a la gestión de la movilidad, incluyendo al espacio público, los modos de transporte, el tráfico y sus impactos.
- b) La autoorganización del propio ayuntamiento (y sus diferentes departamentos de forma integrada) en relación a la movilidad.

I.3.2. No serán objeto de esta ordenanza.

- a) El uso del espacio público para fiestas y espectáculos, así como las actividades deportivas o de ocio que vienen reguladas por su propia normativa: la ley de espectáculos, actividades deportivas, etc.
- b) Las manifestaciones.
- c) La accesibilidad en lo que no se refiera a los espacios públicos y modos de transporte.
- d) La ordenación del taxi y la EMT, por disponer de su propia normativa.
- e) Aquellas otras que tengan su propia regulación específica, excepto si afecta directamente a la movilidad, transporte y circulación.

Tampoco es objeto de esta ordenanza realizar una pormenorizada transcripción de la legislación vigente en materia de espacio público, movilidad, transportes, circulación y tráfico, sino que se han recogido en ella aspectos que se han considerado más relevantes o

debían ser adaptados a la realidad de nuestra ciudad, remitiendo a dichas normas en lo no detallado en esta ordenanza.*

Art. I.4. Principios y derechos.

Los principios que inspiran esta ordenanza y que otorgan derechos a las que residen o visitan València son:

- Prioridad de las personas sobre los vehículos, especialmente las más vulnerables (PMR, niños, mayores...). Los diversos indicadores se harán principalmente en referencia a las personas y los colectivos sociales.
- La accesibilidad universal, salud, seguridad y calidad ambiental como valores a los que se supeditará el diseño urbano y la regulación del transporte y tráfico. El tráfico no podrá superar la capacidad ambiental de las vías ni poner en riesgo a las personas.
- Sostenibilidad (económica, sociocultural, ambiental y política): uso eficiente del suelo y la energía, equidad, desarrollo socio-económico integral.
- Principio de legalidad y de jerarquía jurídica.
- Derecho a acceder a los recursos, servicios y actividades que ofrece el municipio mediante un servicio de transporte público y modos de desplazamiento activo.
- Derecho a la ciudad.
- Derecho a elegir el modo de transporte *entre aquellos disponibles* siempre que sea limpio, seguro y no supere la capacidad socioambiental de la vía y la ciudad.
- Acceso libre y fácil a la información sobre movilidad que sea generada o conocida por la administración.
- Participación en la toma de decisiones y regulación en relación con la movilidad y transporte.

Art. I.5. Fines, objetivos y medios.

La finalidad de esta ordenanza es garantizar que todas las personas y colectivos (atendiendo a sus diversas necesidades, capacidades y condiciones) puedan disfrutar de su derecho a la ciudad, a la movilidad (entendida como acceso a los bienes localizados) y al transporte saludable, inclusivo, accesible, sostenible... de personas y bienes.

Esta ordenanza, busca tanto reducir la movilidad obligada y la hipermovilidad como el que ninguna persona o colectivo quede limitado en su derecho efectivo al desplazamiento cómodo y saludable.

I.5.1. Objetivos.

En línea con esta finalidad, son objetivos de la misma: *

- Asegurar que todas las personas puedan acceder/llegar a sus destinos en la ciudad, por modos activos o públicos, con comodidad, facilidad y de forma eficiente, saludable y autónoma.
- Garantizar que nadie, por el hecho de estar en el espacio público o desplazarse, especialmente mediante modos activos, corra riesgo para su integridad física y su salud.
- Recuperar el urbanismo de proximidad y los barrios y la ciudad compactos.
- Recuperar el espacio público para la convivencia y ganar libertad de desplazamiento peatonal, activo y en transporte público reduciendo la dependencia del automóvil.
- Reducir el impacto del tráfico motorizado a niveles por debajo de lo que los estándares internacionales consideran admisible: visión cero en siniestralidad, baja

emisión de ruido, contaminación y Gases Efecto Invernadero, inclusión social, etc. Es decir, adaptar el tráfico motorizado a la capacidad socioambiental de las vías y de la ciudad y el territorio.

- Asegurar estos objetivos en un tiempo récord, ya que hay vidas y derechos básicos en juego.

El logro de estos objetivos se buscará mediante los siguientes medios:

I.5.2. Medios.

- A. La creación de agencias y estructuras que permitan el conocimiento, la gestión cualificada (basada en evidencias científicas, en las mejores prácticas y en metodologías participativas de calidad) y la evaluación (económica, sociocultural, ambiental y político-legal) de los programas y medidas diseñados e implementados. Según se determina en el artículo 1.6.
- B. El establecimiento, de obligado cumplimiento, de condiciones y estándares de calidad en el diseño e implementación del sistema urbano y de transportes, y del espacio público, acordes a los criterios de movilidad sostenible, que incluyan, entre otros: la capacidad ambiental, la caminabilidad y ciclabilidad, la accesibilidad universal, la sostenibilidad, la proximidad, la eficiencia... Según se especifica en el art. 1.7
- C. El diseño e implementación de planes y estrategias de movilidad orientada a los diferentes colectivos, modos de desplazamiento/transporte y espacios públicos. Según se determina en el artículo 1.8.
- D. Una fiscalidad acorde a estos planteamientos según se desarrolla en el capítulo VI.

Art. I.6. Entidades de gestión.

Para el cumplimiento de los objetivos de esta ordenanza se recurrirá a los siguientes instrumentos de gestión: una agencia de movilidad y una mesa/foro de movilidad, que diseñarán y ejecutarán planes y programas de movilidad.

I.6.1. Agencia o Área Municipal de la Movilidad de València (AMMV).

Se crea la agencia/área municipal de movilidad de València que contará, entre otros, con los siguientes servicios:

- a) El Observatorio de la movilidad. Que incluirá funciones de investigación, estudios y proyectos. Que incluirá el diseño, ensayo e implementación de planes y programas de movilidad saludable y sostenible para los diferentes colectivos sociales.
- b) El Aula de formación y sensibilización en movilidad y modos activos.
- c) El Consejo técnico interdepartamental de movilidad que coordine toda la política municipal en relación a la movilidad.
- d) El Área de gestión, propiamente dicha, que incluirá programas destinados a:
 - las necesidades de movilidad para los diferentes colectivos sociales y su satisfacción;
 - los diferentes modos de transporte (andar, bici, VTP, moto, auto, transporte público, tr. animal. etc.) y sus infraestructuras viales;
 - la circulación, su seguridad y sostenibilidad.

I.6.1 a) El observatorio de movilidad será el encargado de realizar un análisis/diagnóstico orientado a la gestión, que contendrá, entre otros, referencias a:

- el espacio público. En los términos a los que hace referencia el artículo I.7;

- los diferentes colectivos/sujetos sociales y sus necesidades, según sus características, definidas en el artículo I.2.2.;
- los diversos modos de transporte, su oferta y demanda metropolitana, sus políticas y programas, su calidad y adecuación a las necesidades y sus impactos. En concreto:
 - el peatonal, ciclista, VTA, VTP -incluida la silla de ruedas-, el transporte público y colectivo, el privado a motor...
 - *“los servicios de transporte reiterado de colectivos específicos”**, como son el transporte escolar, universitario, laboral, de personas usuarias de servicios sociales o de una determinada instalación de ocio, y similares;
 - los servicios discrecionales de pasajeros, y el servicio público en turismos;*
 - los servicios de logística y distribución, así como los profesionales, emergencias, etc.
- el tráfico y su regulación. La situación y tendencias del tráfico (urbano y metropolitano);
- los beneficios, impactos y costos (incluyendo las externalidades) sobre la salud, la naturaleza y la economía. Incluyendo:
 - la siniestralidad por lesiones y traumatismos contemplará: los sujetos implicados, la infraestructura vial, los vehículos, el sistema de transporte y la normativa y su aplicación. Y analizará el riesgo en función de la exposición, probabilidad y gravedad del atropello o colisión;
 - la contaminación atmosférica, por ruido y GEI;
 - la exclusión social de personas y colectivos que no se desplazan por dificultades en el espacio público y el transporte, por incomodidad y/o por temor, etc.*

I.6.2. Mesa/foro de la Movilidad.

Se constituye la Mesa de la Movilidad de València como órgano autónomo de consulta y asesoramiento del ayuntamiento de València en temas de movilidad.

Su consulta será preceptiva por parte del ayuntamiento previa a la aprobación de normas o la realización planes o estrategias en relación a la movilidad.

Esta mesa buscará implicar a la sociedad civil en el debate ciudadano y la toma de decisiones sobre movilidad local y a construir consensos para alcanzar un pacto de movilidad que dé lugar a un marco normativo y estrategias propicias.

La mesa estará constituida por representantes de: a) el movimiento asociativo de Valencia representativo de todos los colectivos sociales de la ciudad, b) entidades profesionales y académicas relacionadas con la movilidad y c) un foro de ciudadanos por la movilidad formado por personas interesadas (art.20.5 [lei 6/2011](#)).

Una representación de sus miembros serán los encargados de redactar sus estatutos y reglamento de régimen interior, que será aprobado por su asamblea y ratificado por el pleno del ayuntamiento.

La presidencia de esta mesa será propuesta por los miembros de la misma y aprobado por la alcaldía-presidencia de la ciudad.

Las decisiones tenderán a tomarse por consenso, a través de la negociación, la clarificación de argumentos y el acercamiento de posturas. Intentado este sin lograrse, la decisión será aquella que mejor responda a los principios y objetivos de la movilidad recogidos en esta ordenanza.

Contará con un presupuesto propio asignado por el ayuntamiento y un funcionario a jornada completa a su servicio. Los cargos no serán remunerados.

Esta mesa funcionará en pleno y en grupos/comisiones de trabajo, entre las que se encontrará, al menos: Salud vial (calidad ambiental y seguridad vial), Espacio público y accesibilidad, Transporte público e intermodalidad, Modos de transporte activo, Colectivos

vulnerables (infancia, mayores, pmr...), Transporte a centros de actividad, Logística y distribución comercial, etc.

Art. I.7. Estándares e indicadores de calidad de la movilidad.

La calidad de la movilidad se hará siempre en relación a cada uno de los diferentes sujetos sociales, a través de índices referidos al territorio y al espacio público (capacidad socioambiental), los diferentes modos de transporte (caminabilidad y ciclabilidad, por red y por zona), el tráfico (salud y sistema seguro).

El análisis se hará a escala espacial de ciudad, distrito, barrio y calle y vía, para los diferentes sujetos sociales y para los diferentes modos de transporte (por redes y zonas), según se definen en el capítulo I.2.

Como mínimo incluirá indicadores, estándares y variables en relación a:

- Hipermovilidad o inmovilidad. Movilidad potencial, deseada y real. Movilidad suficiente, satisfactoria y exitosa.
- Calidad socioambiental (contaminación, GEI, ruido, paisaje... diseño).
- Sostenibilidad: tener en cuenta el [sistema municipal de indicadores de sostenibilidad](#) en relación a la movilidad.*
- Inclusión, amabilidad, conectividad interna y metropolitana, adecuación, diversidad de usos, comodidad....
- Capacidad socioambiental de cada vía y/o espacio.
- Accesibilidad universal: accesible, asequible, seguro y estable.
- Modelo DOT del sistema de transporte: Densidad (n.º hogares y oficinas por hectárea), Diversidad (de usos del suelo), Diseño (calidad del entorno, árboles, mobiliario urbano), Destino (fácil acceso a los principales destinos) y Distancia (proximidad a pie o transporte público).
- Caminabilidad real y potencial. Ciclabilidad (transitividad en ciclo) real y potencial. Análisis con HEAT (Health economic assessment tool) de la OMS
- Servicios de transporte público: intermodalidad e interconexión de los sistemas de transporte, su eficiencia, puntualidad, frecuencia, cobertura y respuesta a las necesidades de los colectivos ciudadanos.
- Los impactos del tráfico-transporte en la salud/seguridad, el ambiente, la economía y equidad social. Estrés del tráfico, Seguridad (percibida y estadística),
- Y otros.

Compete al ayuntamiento el desarrollo y concreción de estos (y otros) indicadores orientados a establecer las estrategias y medidas necesarias para la mejora del espacio público.

En base a ellos, elaborará cada 5 años, un diagnóstico del espacio público y un plan de acción, que será evaluado cada 2 años, si bien cada año se dará cuenta a la ciudadanía de su desarrollo. Este diagnóstico y el plan de acción formarán parte del *Plan estratégico integral de movilidad y ciudad amable*.

Art. I.8. Planes de movilidad y transporte.

I.8.1. *Plan integral de movilidad saludable y ciudad amable.*

La gestión de la movilidad debe ser planificada. La AMMV coordinará la elaboración e implementación de un plan integral de movilidad saludable y ciudad amable que incluya programas de:



- Espacio público en relación a la movilidad saludable y sostenible y su accesibilidad * universal. Incluirá un diagnóstico de la calidad y capacidad socioambiental de cada calle/vía, así como el análisis de la “cadena de accesibilidad de toda la red”, y las estrategias de acción.
- Colectivos sociales de la movilidad definidos en I.2.2 en respuesta a sus necesidades.. Especial referencia a la Movilidad autónoma infantil (ver II.1.2), de mayores y pmr, el transporte a los centros de actividad (centros de trabajo, educativos, comerciales, de ocio...), con perspectiva de género y al rol doméstico/cuidados.
- Transporte urbano sostenible. En relación a los diversos modos de transporte, a que se refiere el art. I.2.3
 - Modos activos: a pie, en ciclo o VTP activos (de impulso humano), prevención de robos de ciclos, normas técnicas para itinerarios peatonales y vías ciclistas.
 - Transporte público metropolitano sostenible, inclusivo e intermodal (con sistema integrado*) y sus infraestructuras, que recoja la diversidad de formatos (bici pública, taxi, comunitario, bus pequeño, bus estándar, BRT, lanzaderas, tranvía, metro, ferrocarril... y su integración y conexiones).
 - Automóvil. Contemplará las condiciones en las que se permitirá su uso y las restricciones a su circulación y aparcamiento por motivos de congestión, ambientales, sociales y de salud.
 - Movilidad eléctrica y VTP (vehículos de transporte personal) no activos.
- Sistema vial saludable y seguro para prevenir enfermedades y siniestralidad vial y promover la movilidad activa, que esté basado en las evidencias técnicas. Con medidas como el calmado del tráfico y comodidad del desplazamiento.
- Logística urbana (art.86 [llei 6/2011](#)) y distribución comercial y de mercancías.
- La red de vías de paso, distribución o metropolitana de tráfico motorizado.

En su diseño e implementación* participarán los agentes públicos -de las diversas administraciones competentes-, y privados, de interés, y para su aprobación será preceptiva la valoración positiva por parte de la mesa de la movilidad.

Este plan tendrá una vigencia de 5 años y se evaluará cada dos. Si bien, anualmente el ayuntamiento elaborará y hará público un informe sobre el grado de avance de las actuaciones en él previstas y sobre la programación para el siguiente ejercicio. (art. 10.8 [llei 6/2011](#))

Dicho plan tendrá en cuenta aquellos planes sectoriales (de calidad acústica, atmosférica, accesibilidad, seguridad vial y laboral...) en aquello que le afecte.*

Este plan incluirá como mínimo: un diagnóstico de la situación, los objetivos a conseguir, las medidas a adoptar, y los mecanismos de financiación y programa de inversiones, mecanismos de seguimiento y evaluación, y sus criterios técnicos y sociales que en todo caso incluirán los análisis de costes y beneficios.*

El plan contará con diversas fases: análisis de situación y de las mejores prácticas, estudio de alternativas, ensayo/pruebas piloto, consulta ciudadana, valoración técnica, y consolidación.

I.8.2. Planes y programas de movilidad específicos, por otras entidades.

Las empresas, organizaciones o entidades cuya actividad genere o atraiga un alto número de desplazamientos (superior a ... viajes a la semana) deberán elaborar y ejecutar un plan de movilidad. El ayuntamiento, a través de la AMMV, según sea el caso, supervisará, redactará y/o colaborará en el diseño y desarrollo de planes y programas de movilidad específicos, tanto en el ámbito municipal como supramunicipal y/o metropolitano.

Entre estos planes de movilidad están:*

- Planes de transporte a los centros de actividad. Las instalaciones productivas, zonas y polígonos empresariales o comerciales (superiores a 500 viajes / día) sitos en el término municipal de València deberán elaborar planes de movilidad en relación a los desplazamientos habituales de su personal -incluidos sus clientes y distribuidores- de los que darán cuenta a la AMMV. La AMMV colaborará en el diseño del plan y en opciones de transporte para aquellas áreas productivas fuera del término de València, hasta 15 km.
- Los centros de formación primaria, secundaria o universitaria, o afines, de más de 400 estudiantes dispondrán de un plan de movilidad en relación tanto con los desplazamientos de dichos estudiantes, como del personal docente y no docente.
- Planes de movilidad para los centros históricos, las zonas de concentración terciaria, los estadios deportivos, las zonas comerciales, las zonas de turismo y de ocio nocturno, las zonas acústicamente saturadas, etc.

Estos planes serán públicos y deberán ser aprobados por el ayuntamiento de València. Anualmente se informará sobre los avances de su implementación. Sus programas serán evaluados cada dos y los planes reelaborados cada 5 años.

Art. 1.9. Una fiscalidad acorde.

Este ayuntamiento desarrollará, en los términos del capítulo VI, una fiscalidad que permita la reconversión del modelo actual de transporte y tráfico hacia una movilidad sostenible.

Cap. II. Los sujetos de la movilidad

La movilidad se refiere a personas (y en su caso mercadería). Los modos de transporte son su medio, pero el interés se centra en que los diferentes colectivos sociales, cada uno con sus características y condiciones, alcancen los bienes de su interés localizados en un territorio.

Art. II.1. Sujetos de la movilidad según género, rol productivo o doméstico/cuidados, fase del ciclo de vida y capacidades diversas.

II.1.1. La movilidad desde la perspectiva de género, del cuidado y doméstica.

Las pautas de movilidad asociadas a la actividad productiva son diferentes a las asociadas a la actividad doméstica y/o de cuidados. En la gestión (análisis, diseño, implementación y evaluación) de los diversos sistemas de transporte y especialmente de provisión y localización de los servicios públicos se tendrá muy en cuenta a las personas que tengan por actividad principal el cuidado y las tareas domésticas.

Además, se tendrá en cuenta la perspectiva feminista y de género para dar respuesta a las necesidades de acceso, espacio público y transporte y evitar discriminaciones negativas. Para ello se buscará: a) la paridad de mujeres en todos los espacios de consulta y decisión en relación a la movilidad. b) Que el personal técnico responsable del diseño y gestión de la movilidad cuente con la sensibilización y formación suficiente para incorporar la perspectiva de género en el desarrollo de estrategias y directrices operativas.

Entre las medidas a aplicar están las siguientes:*

- El transporte público, de cada red/modalidad y del conjunto de redes, que circule por Valencia deberá cumplir los siguientes requisitos:
 - Sus horarios, frecuencia de paso, fiabilidad horaria y precios se adecuarán a las diversas personas con capacidades diversas, y distintos roles y ocupaciones: productivas, cívicas o de cuidados.
 - Tendrán en consideración la mayor combinación de viajes (etapas y modos) asociados a las prácticas domésticas/cuidados.
 - Ofrecerán una mayor diversidad las modalidades (bici pública, autobuses, microbuses, etc.).
 - Asegurará el fácil acceso y transporte de sillas de ruedas, carritos de bebés, carros de la compra, etc.
 - Mejorará la sensación de seguridad: en concreto, se permitirá, a demanda de la persona pasajera subir/bajar fuera de las paradas señaladas en recorridos nocturnos o lugares apartados.
- En la planificación del transporte público y el planeamiento y diseño urbano:
 - se consultará la opinión de las usuarias, de todas las edades, en condiciones de paridad.
 - se buscará pasar del modelo de transporte público lineal y uniforme a otro flexible, cómodo y asequible más acorde a la multiplicidad de horarios de las personas.

- se orientará a un urbanismo de proximidad, compacto, donde todos los barrios cuenten con los servicios sociales (escolares, sanitarios, sociales...), deportivos, comercio, jardines, de ocio infantil, etc. básicos. De forma que disminuyan los desplazamientos necesarios (en número, tiempo y distancia) tanto para las actividades productivas como para las doméstica y del cuidado.

II.1.2. Niñas y niños. Las personas chicas.

Se reconoce el derecho de nuestra infancia a un entorno seguro* y a poder moverse con autonomía (no con libertad vigilada) por los barrios, calles y vías de València -a pie, patinete o ciclo-, y a jugar en ellas.*

Las niñas y niños tienen derecho a codecidir la ciudad, el barrio y las calles que quieren. Para ello se procederá a un proceso consultivo con la ciudadanía infantil de cada barrio, a través de los centros escolares y de tiempo libre y también de sesiones con familias y con los propios niños, mediante metodologías apropiadas para estos.

El ayuntamiento elaborará un plan de movilidad autónoma infantil, con la participación activa de los interesados, que incluirá un diagnóstico de situación y las medidas a implementar..

En la revisión del planeamiento urbano se contará con un informe de impacto sobre la infancia y el punto de vista de esta sobre el mismo.

La autonomía infantil en sus desplazamientos urbanos se garantizará mediante:

Medidas en el espacio urbano.

- El diseño de todas las calles (peatonales) y vías (con tráfico a motor) con perspectiva de edad.
- Todos los barrios contarán de itinerarios infantiles a las zonas o centros de actividad infantil (parques, ludotecas, zonas de juegos.... centros escolares o de tiempo libre) u otros destinos de su interés (casa de la abuela...). Estos itinerarios contarán con medidas de seguridad reforzada, ampliación de aceras, apaciguamiento de tráfico a motor y mejora de la visibilidad, y preferencia peatonal de las vías y cruces, señales informativas, diseño vial llamativo, mobiliario acorde....
- Los entornos de los centros de interés infantil gozarán de un grado de calidad ambiental (acústica, climática, atmosférica...) y seguridad significativamente más exigente que lo establecido legalmente.

Gestión del tráfico.

- La regulación del tráfico y la velocidad que contemple el menor ritmo y atención que pueden prestar los niños a los riesgos.
- La eliminación de cualquier obstáculo visual que impida ver niños a cierta distancia en los cruces con las vías.
- Las vías de circulación podrán convertirse en determinados días y/o a determinadas horas en zonas de estancia social y/o de juego infantil. El ayuntamiento elaborará un protocolo para que cualquier vecino o asociación pueda fácilmente solicitarlo.
- Los niños podrán circular con sus vehículos (triciclos, patinetes...) por todas las calles y zonas pacificadas. Los demás conductores deberán extremar las precauciones ante la presencia de niños en las vías.

Gestión del transporte.

- El ayuntamiento, junto con las comunidades escolares de cada barrio, elaborará programas de “caminando a la escuela”, orientados a la autonomía infantil en sus desplazamientos. Estos programas incluirán medidas urbanísticas, de diseño vial, pacificación del tráfico, apoyo social, preferencia de paso, señalización...
- La EMT de València en sus tarifas contemplará la gratuidad de los desplazamientos para menores de 12 años y una bonificación del 50% para menores de 18 años o

más si se trata de estudiantes en activo. Así mismo se permitirá a los niños el ir con sus bicis, patinetes, etc.

- Los taxis podrán aceptar el transporte de niños en los asientos traseros sin necesidad de sistemas de retención infantil en sus trayectos en la zona metropolitana, salvo en las autovías. (ver art. 117 y 119 del RGC).
- Las bicis-juguetes (aquellas de menos de 435 mm de altura [RD 1205/2011](#)) no están sujetas al RGC. Estas bicis, así como los patines infantiles y similares, llevadas por los niños, podrán ser usados también por las aceras, respetando al resto de peatones.

II.1.3. Personas con capacidades diversas, con movilidad reducida, personas mayores...

Al respecto se tendrá en cuenta el [RD-L 1/2013](#), la [Llei 9/2009](#), la [Llei 1/1998](#), la ordenanza municipal de accesibilidad y en especial la [Orden VIV/561/2010](#) de condiciones básicas de accesibilidad.

Las personas vulnerables tienen derecho a que la ciudad constituya un lugar de socialización y no de empeoramiento de su situación de debilidad.* y tienen derecho a poder llegar con comodidad y seguridad a sus destinos: el espacio urbano, todas las rutas peatonales, los sistemas públicos de transporte y los accesos a estaciones y terminales deben cumplir con los criterios de la accesibilidad universal (accesible, asequible, seguro y estable), garantizando que la cadena de la accesibilidad sea completa, sin “eslabones” rotos o barreras puntuales.

El ayuntamiento elaborará un plan de movilidad de personas vulnerables, de cuya implementación dará cuentas anualmente*. Este plan contará, entre otros temas, con un diagnóstico de todas las barreras o dificultades al desplazamiento peatonal y un plazo corto para subsanarlos. Así mismo, en su plan de salud y seguridad vial, diseñará medidas preventivas con especial atención a las personas con discapacidad. ([RD-L 1/2013](#), art. 11)

En el diseño del espacio público, del sistema de transportes y del plan de movilidad de personas vulnerables se contará con la participación de las asociaciones de personas con movilidad reducida y las entidades profesionales del sector y se tendrá en cuenta los diversos estándares y normas internacionales.*

Los vehículos de uso privado que transporten personas con discapacidad o mayores de 80 años: a) podrán aparcar el tiempo **necesario**, aunque supere el autorizado en los lugares de tiempo limitado; b) dispondrán de plazas reservadas donde lo necesiten y, especialmente, cerca de los centros de trabajo, estudio, domicilio, edificios públicos y edificios de pública concurrencia ([Llei 1/1998](#), art.10.g.2); c) podrán aparcar en cualquier lugar de la vía pública -aún en lugares no autorizados- durante el tiempo imprescindible y siempre que no se entorpezca la circulación de vehículos o el paso de peatones; ([Llei 1/1998](#), art. 15.2).

II.1.4. La movilidad en los hogares.*

Los cambios en la ubicación de bienes (servicios, recursos..) y en las ofertas de transporte afectan a las pautas de desplazamiento de personas, que repercuten en el resto de miembros de su hogar. Los planes de movilidad tendrán en cuenta estas afecciones en sus residentes.

Art. II.2. Movilidad según el destino o motivo habitual.

II.2.1. A los centros escolares.

Los entornos de los centros escolares gozarán de un alto grado de calidad ambiental (acústica, climática, atmosférica...) y de seguridad. Así mismo contarán con itinerarios

escolares de seguridad reforzada para su recorrido a pie, VTP-Activo o en ciclo, donde se aplicarán medidas de restricción y/o calmado de tráfico, y cuya aplicación podrá ser permanente o temporal, centrada en las horas de entrada/salida. En su diseño participará la comunidad educativa. Allá donde no se hayan definido dichos itinerarios se considerará como tales todas las vías dentro de un radio de 100 m. del centro. Las comunidades escolares promoverán la movilidad activa y saludable a sus centros.

Los centros de formación, de cualquier nivel, de más de 400 escolares deben contar con planes de movilidad (Llei [6/2011](#) art.15). Cuando dos centros se encuentren próximos, o formen parte del mismo barrio o distrito escolar (?) entre ellos, se podrá considerar una unidad y se diseñará un sólo plan compartido. Estos serán elaborados por la comunidad educativa o el consejo escolar de centro, con la colaboración y supervisión del Ayuntamiento de Valencia.

El Ayuntamiento promoverá acciones formativas de apoyo a los profesores en el campo de la movilidad saludable orientados a formar en la gestión del conflicto de intereses que supone el tráfico y en el derecho a una ciudad amable, así como en el manejo y circulación con bici.

La vía a la que dé el acceso principal de los centros de infantil y primaria se abrirá sólo para las personas (será peatonal), en un tiempo prudencial antes de la hora de entrada y salida de escolares, para garantizar el poder acceder con seguridad a pie o en bici. También podrá restringirse el tráfico en los tramos de los itinerarios escolares próximos al centro escolar.

Los centros escolares dispondrán en su interior y en sus proximidades de cicloaparcamientos seguros y cómodos.

Servicio de transporte escolar.* Se delega las competencias municipales en el servicio correspondiente de la conselleria que lleve dicha responsabilidad en el ámbito supramunicipal.

II.2.2. Desplazamiento al centro de trabajo o actividad.

Toda persona tiene derecho a poder acceder al centro de trabajo en transporte público y por medios activos (andando, en ciclo o VTP-A) en condiciones cómodas y de seguridad.*

Compete al ayuntamiento la provisión del transporte público dentro de su término y puede prestarlo hasta 15 km. fuera del mismo ([ROTT](#), RD.1211/1990, art.65a) para dar servicio a su población residente o vinculada. A tal efecto, el ayuntamiento de Valencia ofrecerá un transporte público de calidad (asequible, accesible, puntual, frecuente, suficiente...) a los polígonos empresariales de hasta 15 km de València que no dispongan de él.* A tal efecto las empresas beneficiarias deberán contar con planes de movilidad al trabajo y aportar parte de los costes de dicho servicio.

Las empresas y polígonos empresariales son corresponsables de los accidentes en itinere y de los impactos ambientales y sociales durante el desplazamiento al/del centro de trabajo. Con el objetivo de mejorar la seguridad vial laboral, la salud ambiental, reducir viajes y la dependencia del auto, las empresas sitas en València (o con domicilio fiscal en la misma), con la colaboración de la AMMV, deberán realizar las siguientes iniciativas:

- a) Acciones informativas y de sensibilización sobre los efectos de su modelo de transporte y las alternativas reales. Los centros de trabajo con más de 20 trabajadores*, situados en València, están obligados a: 1) informar a sus trabajadores de las opciones de acceso en transporte público, 2) informar sobre la contaminación y consumo energético del transporte de su personal, 3) realizar campañas de sensibilización, y 4) marcarse objetivos de reducción de viajes. De todo ello, dará cuenta al ayuntamiento.
- b) Implantar la figura de Gestor/coordinador de movilidad, que será obligatorio para las empresas con de más de 50 personas empleadas*.

- c) Planes de transporte al trabajo. Las empresas sitas o con domicilio social en València, de más de 100 trabajadores*, las zonas empresariales o los centros de actividad o asimilables, de más de 300 usuarios o más de 500 viajes/día deberán elaborar un plan de transporte al centro de trabajo/actividad (que incluirá a sus proveedores o clientes). Estos planes deberán ser aprobados por el ayuntamiento quien supervisará su correcta ejecución.*

En su elaboración se tendrán en cuenta las medidas contempladas en: La [ley 34/2007](#) de calidad del aire (art. 16 y D.A.7ª), la [ley 2/2011](#) de Economía sostenible (art.103) y la llei valenciana 6/2011 de movilidad, así como las diferentes estrategias españolas como las de: [ahorro energético](#) (8-M.2), [aire](#) (M.Hor.10.1), [movilidad](#) (M.6.1.18), [sostenibilidad urbana local](#) (M.1.4), etc.

Estos planes podrán contar, entre otras con las siguientes medidas:*

- Cambios en la organización del tiempo laboral para minimizar desplazamientos a) en general (jornada intensiva/continua, semana corta -de 4 días-, teletrabajo, trabajo a domicilio, reuniones por teleconferencia...). b) en horas punta: (horarios flexibles, comprimidos o escalonados).
- Logística de la distribución que reduzca, simplifique y unifique viajes....
- Promover el cambio modal y el mayor uso del transporte público, y proponer mejoras en el mismo. Informar a su personal sobre el servicio público y ofrecer abonos al mismo. Disponer equipamiento de apoyo para la bici: bici-aparcamientos seguros, duchas, etc. Establecer autobuses lanzadera a las estaciones de transporte colectivo. Ayudas económicas a quien opte por estos modos.
- Organizar un transporte colectivo junto con otras empresas próximas, y/o de servicios lanzadera a las estaciones de tren, metro o bus público más próximas y proponer la mejora y adecuación de rutas de transporte público, ajuste de horarios para favorecer la intermodalidad.
- Promover grupos para compartir coches, y darles facilidades horarias y de aparcamiento reservado, asegurar el retorno a casa para no conductores en caso de situaciones imprevistas. Favorecer aparcamientos sólo a coches de alta ocupación.
- Medidas para garantizar la accesibilidad, comodidad y seguridad de los desplazamientos activos (a pie, en VTPA y ciclos)
- Un programa de comunicación interno (al propio personal) y externo (grupos de interés).
- Incluir en los contratos de compra con proveedores cláusulas para que midan y reduzcan el impacto (ambiental, económico, energético, social) de sus viajes de suministros.
- Estos planes deberán incluir medidas de accesibilidad para personas con discapacidad. ([RD-L 1/2013](#), Art. 40)

El ayuntamiento bonificará hasta el 50% a las empresas que *“Establezcan un plan de transporte para sus trabajadores que tengan por objeto reducir el consumo de energía y las emisiones causadas por el desplazamiento al lugar del puesto de trabajo y fomentar el empleo de los medios de transporte más eficientes, como el transporte colectivo o el compartido”*. [RD-L 2/2004](#) (art,88.2c). El % bonificable estará en función de los logros que dichos planes consigan. Esta bonificación estará sujeta al logro de objetivos.

El ayuntamiento dará un reconocimiento a las empresas o grupos de empresas próximas con planes conjuntos que consigan mejores resultados en movilidad sostenible. Así mismo, las empresas que no mejoren sus objetivos de impacto por transporte, no podrán disfrutar de beneficios fiscales o de otro tipo por parte del ayuntamiento, no podrán ampliar nuevas sedes en València o renovar o adquirir nuevas licencias de actividad. Las

empresas obligadas que no elaboren planes de transporte y/o no lo implementen adecuadamente podrán ser sancionadas por el ayuntamiento.

Plan transporte del personal del ayuntamiento. El ayuntamiento de València elaborará planes de transporte para su propio personal o el de sus empresas o entidades dependientes que re-elaborará cada 5 años y evaluará cada 2. Así mismo tendrá en cuenta a la hora de elaborar sus pliegos de contratos el que las empresas candidatas cuenten con planes de transporte al trabajo.

Se crea el Foro de transporte a los centros de actividad formado por personal técnico municipal, expertos en la materia y empresas que participan activamente en el diseño e implementación de sus planes de transporte y que tendrá por finalidad coordinar iniciativas y difundir buenas prácticas. Este foro constituirá un grupo de trabajo específico dentro de la mesa de movilidad de València.

II.2.3. Consumo, comercio, logística y distribución.

El ayuntamiento de València, a través del plan general y de las licencias de actividades, promoverá un urbanismo de proximidad para reducir los desplazamientos motorizados y dar vida social a los barrios.

En zonas de concentración comercial y alto grado de visitantes y clientes (más de 500 al día en auto), o en zonas de promoción comercial y reconocidas como de turismo a efectos comerciales, el ayuntamiento podrá definir: a) islas peatonales donde el tráfico rodado y el aparcamiento estará restringido o limitado; b) zonas de preferencia peatonal, donde el espacio peatonal (aceras, etc.) quede ampliado, la velocidad del tráfico reducida y se permita el libre cruce peatonal por la calzada.

En los planes de acción comercial, de urbanismo comercial y en el diseño de las zonas comerciales se tendrá especialmente atención a asegurar un desplazamiento peatonal cómodo, seguro y con accesibilidad universal, así como en medios activos y en transporte colectivo.

Los responsables de los comercios y servicios que ocupen parte del espacio público (con terrazas, expositores, carteles, etc.) no podrán obstaculizar los Itinerarios Pevtonales Accesibles (a partir de ahora IPAs) -definidos en el artículo IV.4.3.1-, y asegurarán la accesibilidad universal a sus establecimientos y servicios. Así mismo, mantendrán una alta calidad acústica, paisajística y ambiental, mejorando los estándares normativos y/o de organismos internacionales.

El ayuntamiento podrá autorizar en determinadas calles y vías la implantación de mercadillos o puestos no permanentes, en los que el tráfico rodado quedará restringido.

Las zonas o polígonos comerciales que generen más de 500 viajes/día deberán elaborar un plan de logística y distribución tanto para los suministros como para los clientes, asegurando en todo caso la accesibilidad universal y la seguridad vial. Estos planes deberán cumplir, entre otras, las condiciones y criterios del art. II.2.2. sobre desplazamiento a los centros de trabajo o actividad.

Los establecimientos comerciales agrupados por barrios, sectores u otro criterio junto con las distribuidoras diseñarán planes de logística o distribución comercial*, que serán aprobados y supervisados por el ayuntamiento, y que incluirán:

- Los centros de distribución zonal.
- La distribución de último tramo (“última milla”) mediante vehículos limpios y con mayor eficiencia energética.
- El diseño de rutas que se ajuste a los horarios autorizados y estén coordinadas con otros distribuidores.

Los centros de distribución zonal tenderán a ubicarse en las vías de acceso a cada barrio o zona y gozarán de preferencia para su implantación sobre otras actividades.

Contarán con almacén para la mercadería y espacio para trasvase de vehículos grandes a otros de pequeñas dimensiones, mayor eficiencia energética y menor contaminación, como las bici-cargo, etc.

En aquellos barrios en que exista dicho centro de distribución se prohibirá el acceso a camiones o furgonetas de más de x^{TM} de reparto.

El ayuntamiento promoverá la existencia de centros logísticos de barrio, complementado por una dotación de zonas de aparcamiento de corta duración para la carga y descarga de mercancías, que podrán ser permanentes o sólo para determinadas horas del día.

II.2.4. Turistas e inmigrantes o extranjeros.

A la hora de hacer planes de movilidad urbana se tendrá en cuenta las necesidades de los turistas, visitantes y personas inmigrantes, que desconocen la ciudad, especialmente para sus desplazamientos a pie, ciclo, VTP o transporte público.

Con el fin de favorecer la orientación de quien desconozca la ciudad se dispondrá de la señalización correspondiente para los principales centros de interés, con indicación de dirección y tiempo de recorrido a pie y/o en ciclo. Asimismo, se diseñarán itinerarios peatonales turísticos, que habrán de ser cómodos y seguros -con restricción del tráfico a motor- y que conectarán los principales atractivos turísticos y/o servicios para extranjeros, que enlazarán y complementarán los itinerarios peatonales básicos.

Se autoriza a la concejalía correspondiente a definir las zonas y condiciones para el aparcamiento temporal de autobuses de servicio turístico, en las proximidades de los centros de interés turístico.

Los servicios de transporte público, incluida Valenbisi, dispondrán de pases o bonos de corta estancia para visitantes. El ayuntamiento hará las gestiones oportunas para que dichos bonos sean válidos para todos los modos de transporte metropolitano.

II.2.5. Gestiones y trámites (con la administración, la sanidad...).

Los hospitales, centros de especialidades y los servicios públicos en general contarán con servicios públicos de transporte, asequibles, accesibles, frecuentes y puntuales, con paradas lo más cerca posible a los accesos a dichos servicios.

Asimismo, contarán con itinerarios peatonales de aproximación a su entorno inmediato, y que conectarán lo más directamente posible con las paradas y estaciones de transporte público. Al menos su acceso principal será preferentemente peatonal.

También deberán contar con ciclo-aparcamientos en los principales accesos.

A la hora de establecer la zonificación escolar, sanitaria, etc. se primará la proximidad y la ubicación en zonas bien comunicadas con transporte público.

II.2.6. Relaciones sociales y ocio.

Las calles y vías contarán con un equipamiento que favorezca su función como espacios de socialización, comercial y de ocio. En todo caso dispondrán de IPAs -definidos en IV.4.3.1-, bancos y apoyos isquiáticos, arbolado y sombras, zonas de esparcimiento, espacios donde poder pararse para comentar, observar o simplemente estar. En su caso la presencia del tráfico a motor no deberá superar los niveles de ruido, contaminación u ocupación del espacio que impida o dificulte el uso social del espacio público.

II.2.7. Otros motivos.

....

Cap. III. El planeamiento urbano y el diseño del espacio público urbano en relación con la movilidad.

Art. III.1. Recuperación de la identidad urbana y del espacio para las personas.

El ayuntamiento hará por recuperar para València el ser espacio urbano armónico e integrador de múltiples usos y gozar de un clima social, ambiental y económico de calidad, que le dé una identidad propia de ciudad para las personas.

El diseño del espacio público se adecuará para dar prioridad a las personas a pie, seguido del transporte en modos activos y públicos, reduciendo el espacio al automóvil particular para un uso estrictamente necesario y limitando su velocidad a un máximo de 30 km/h que no ponga en riesgo la integridad física de las personas.

Art. III.2. La ciudad amable: habitable y sostenible.

La planificación de los usos del suelo (la localización residencial, de los servicios, empresas, comercios, escuelas, parques...) y su gestión, tanto por parte de la iniciativa pública como la privada, se orientará a lograr que toda la ciudad y cada barrio sea:

- Un espacio urbano conectado y compacto, policéntrico y multifuncional, mezcla de usos/actividades y de colectivos diversos, que asegure: a) la proximidad entre hogares/residencias, los servicios, los comercios y los centros de producción...; b) la reducción de la necesidad de desplazarse (en distancia, frecuencia...) y la dependencia del automóvil; c) la centralidad/prioridad del ciudadano que camina y una fácil comunicación con transporte público y modos de transporte activo. Las distancias aceptables para destinos habituales está entre 400 y 800 m. (unos 5' o 10') a pie o entre 3 y 5 km, en bici.*
- Un ambiente inclusivo, agradable para la relación social, plenamente accesible para todas las personas, vivo, seguro y amable, libre de incertidumbres.
- Un "entorno comunitario activo" que invite a la elección de modos de transporte más activos y saludables mediante: itinerarios de preferencia peatonal y/o ciclista, sendas verdes, instalaciones recreativas... y programas que inviten a la actividad física para prevenir la obesidad y las enfermedades cardiovasculares y cerebrovasculares....
- Un entorno plenamente accesible (física, social y económicamente)*. Toda persona tiene derecho a poderse desplazar por toda la ciudad para llegar a su destino sin obstáculos y con comodidad y seguridad. Para ello contará con un mobiliario urbano (bancos, apoyos isquiáticos, papeleras, farolas, fuentes, arbolado y otros análogos) que permitan el descanso y la sombra para hacer la estancia y el desplazamiento más cómodo, utilizable por cualquier persona y que no supongan obstáculo alguno para los transeúntes (Llei 1/1998 art.11b) y personas con capacidades diversas, ubicándose en todo caso fuera de los IPAs definidos en el artículo IV.4.3.1.
- Una ciudad sostenible, saludable y segura. En los términos del artículo V.3. Planificación urbana y diseños viales saludables.

Los diversos núcleos urbanos de viviendas que componen València son zonas residenciales y como tal han de ser consideradas. Fuera de las travesías, no caben

carreteras en la ciudad, ninguna vía deberá contar con más de dos carriles de autos por sentido.

Uso y disfrute de los espacios públicos.

Actos festivos. Las vías se podrán abrir temporalmente a la celebración de actos festivos, folklóricos o populares, y por tanto con restricciones al tráfico a motor, garantizando el paso de vehículos de emergencia y el acceso de personas y vehículos a edificios y garajes, en los términos de la ordenanza de ocupación al espacio público (art. 90).

Espacio temporal para juegos y uso social. Algunas vías de circulación podrán convertirse determinadas horas del día o de la semana en espacio para actividades lúdicas, restringidas al paso del tráfico a motor.

Art. III.3. La planificación urbanística y la movilidad.

No se permitirán nuevas urbanizaciones de muy baja densidad no contiguas a núcleos urbanos consolidados cuando impliquen la dependencia del coche privado. (art. 6.1. [Llei 6/2011](#) gva).

El 75% del espacio urbano será de preferencia peatonal*, y en las vías de tránsito, el espacio destinado a los vehículos no podrá superar el 50% de la misma* (aparcamientos incluidos allí donde se permitan).

Previo a la aprobación de un plan o intervención urbanística, o uno de implantación de actividades, la entidad promotora realizará una evaluación del incremento de desplazamiento provocado por las mismas. Dicho estudio incluirá la capacidad de absorción por los servicios y sistemas de transporte público o colectivo, incluidos los desplazamientos activos, y propondrá las medidas correctoras de los problemas derivados de los nuevos desplazamientos, que no podrán contemplar el aumento de viales o de velocidades.*

Art. III.4. El barrio y la supermanzana como unidad básica de la organización y vida local.

El barrio es la unidad básica de convivencia y donde satisfacer las necesidades básicas (consumo, educación, trabajo, cultura, relaciones personales, ocio), por tanto, debe contar con servicios públicos de proximidad (escolares, sanitarios, administrativos, culturales, de ocio, comercio de bienes básicos, parques y zonas verdes...), así como paradas de transporte público a menos de 500 m, con recorridos seguros a pie/bici.*

Cada barrio contará al menos con un centro que será reforzado como lugar de estancia y uso ciudadano.

Los barrios estarán conectados por itinerarios peatonales básicos y para VTP pero se evitarán que puedan ser atajos en automóvil para ir a otros barrios, salvo por las vías de distribución.

El espacio urbano tenderá a configurarse en forma de supermanzanas*. Éstas estarán formadas por un conjunto de calles (peatonales) contiguas, contando en su periferia con vías de tránsito de aproximación. En su interior la sección de la calle será única, con continuidad formal y sin fragmentaciones, así como accesible y segura para todos los ciudadanos.*

Art. III.5. El espacio público: calles y vías.

El diseño, mantenimiento y ordenación de toda la red viaria así como de cada calle (de estancia) o vía (con tránsito vehicular) se hará siguiendo los principios y criterios de la accesibilidad universal, del sistema vial saludable y seguro (visión cero) y la sostenibilidad. En especial se ajustará a la orden [viv/561/2010](#) y la ordenanza de accesibilidad en el medio urbano del municipio de València y a lo establecido en la [llei 5/2014](#) en especial al anexo IV.

Para asegurar el paso de los vehículos de emergencia todas las calles y vías dispondrán de una franja con una anchura mínima de 5 m libre de obstáculos. (llei 5/2014 anexo IV. 2.3.c)

Se establece una tipología/jerarquía de calles (de estancia y residenciales) y vías (de barrio, de tránsito o distrito y arteriales) según la mayor o menor libertad de uso y deambulación por parte de las personas a pie.

Calle/vía comprensibles (legibles, intuitiva, autoexplicativa). El diseño de toda calle o vía (apariciencia, trama, textura, color, mobiliario, anchura, marcas en el pavimento, alumbrado, vegetación) debe mostrar de forma evidente: a) una imagen realista y fácilmente comprensible del tipo de calle/vía en la que se está; b) los usos y movimientos permitidos y, en especial el comportamiento que se espera del conductor (velocidad apropiada, trayectoria, pérdida de prioridad...). El diseño, las medidas de seguridad y la señalización serán acordes y se deberán suprimir los indicios engañosos o dudosos.

III.5.1. Las calles (peatonales): de lugares de paso a espacios para estar.*

La calle es el espacio público urbano de convivencia y de la vida local, reservado a las personas. Todas las calles contarán con altos estándares de calidad para el desarrollo de las diversas funciones de uso y disfrute, tales como: encuentro y relación social, paseo y desplazamiento en modos activos, actividad económica, etc. y cumplirán con los principios de proximidad, seguridad, comodidad, accesibilidad y salud.

Las calles, que supondrán la mayor parte del espacio público urbano, tenderán a formar zonas agrupadas (similar a las supermanzanas) y contarán con una red de itinerarios peatonales básicos que conectarán todos los barrios de la ciudad. En todo caso, serán calles los entornos infantiles (parques, escuelas, etc.) y los entornos con alta concentración de peatones y las centralidades en cada barrio.

Las calles deberán contar con un diseño claramente diferenciado de las vías, en especial en los accesos de entrada/salida. Se tenderá a que cuenten con plataforma única, mobiliario, uso de jardineras, la textura y colorido del firme, etc. y, en su caso, aparcamientos antes de la entrada.

Accesibilidad. Para facilitar la orientación de personas con deficiencia visual o cognitiva, las calles deberán disponer integrados en ellas IPAs -definidos en el artículo IV.4.3.1-, que cumpliendo el objetivo de aquellas pueda tener un diseño o características singulares. Así mismo, quedará diferenciada la banda de paso de vehículos que excepcionalmente puedan acceder.*

Las condiciones del uso y tránsito por las calles se concreta en el art. IV.4.

Las calles pueden ser de 2 tipos:

1) Zonas/calles de estancia (también llamadas calle: morada, convivencia, hogar, viva, libre de coches o de uso exclusivamente peatonal -art.121.5 RGC-). Son un lugar de encuentro, juego y vida social de niños y mayores. Por *“tratarse de lugares no destinados al tráfico, quedará -solamente- sometido a las normas contenidas en el título I y en el capítulo X del título II”* del Reglamento General de Circulación ([RD.1428/2003](#) Art. 1.3).

2) Calle residencial (también llamada de prioridad peatonal, para residentes o zonas de encuentro), son lugares para la vida local, donde la prioridad de paso y estancia es del peatón y se permite el juego. Aunque se tolera el paso de vehículos, principalmente a garajes, no se permite aparcar salvo en plazas delimitadas. Su diseño reducirá la velocidad de circulación mediante pavimento diferenciado, macetas, mobiliario, curvas zig-zag, chicanas, etc. y, en su caso, aparcamiento alterno. Podrá contar con bolardos abatibles a la entrada u otra forma de control de acceso al tráfico a motor.

En ocasiones podrá estar señalizada como calles residenciales -S-28, art. 122.8 RGC - y zonas 30, -S-30 art. 159 RGC. En cuyo caso la circulación se ajustará a lo dispuesto para ellas en el Reglamento General de Circulación.

III.5.2. Tipos de vías urbanas (de circulación).

Las vías urbanas, son aquellos espacios públicos donde, además de la convivencia social, se permite la circulación de vehículos, sin que en ningún caso pongan en peligro la salud y seguridad de las personas de todas las capacidades que estén en dichos espacios. El diseño de la vía ha de dar cabida a la diversidad de usuarios de la misma, a través de medidas de: accesibilidad, inclusión, seguridad, integración urbana (multifuncionalidad, compatibilidad, diversidad de usos, continuidad), evitando físicamente que se puedan dar velocidades mayores de las permitidas, mejorando la visibilidad (eliminación de obstáculos), impidiendo conducciones de riesgo, etc. y cumpliendo los estándares de calidad ambiental: atmosférica, lumínica, sonora, estética y de salubridad.

El ayuntamiento aprobará una relación de todas aquellas vías que, por permitir el tráfico de automóviles, limiten la libertad de desplazamiento peatonal a las aceras y pasos peatonales.

Estas vías serán las mínimas necesarias y, en todo caso, deberán permitir al menos un acceso a todos los destinos del casco urbano hasta una distancia máxima de 500 m. (entre 6' y 10'), o menos para las personas de movilidad reducida, según se especifica en el artículo II.1.3.

El espacio reservado al tráfico en las vías (incluyendo el estacionamiento y carriles reservados si los hubiere) en ningún caso podrá ser superior al destinado al uso peatonal y social (descontando el espacio ajardinado y/o arbolado).

El ayuntamiento, a falta de normativa de una administración mayor, elaborará una norma técnica sobre las características mínimas que haya de cumplir toda acera, el ciclo-carril, carril-bus, etc y sus redes. En todo caso, el espacio peatonal será superior a 3 m libre de obstáculos.

Las vías pueden ser: de barrio/destino, de distrito/distribución o de paso/arterial:

1) Vías de destino (de barrio o acceso, zonas 30). Tenderán a ser de un sólo carril de circulación, en uno o dos sentidos. Carecerán de semáforos. Las personas podrán cruzar la calzada por cualquier punto, con preferencia sobre los vehículos a los que no obstante intentarán no obstaculizar. La red de vías de destino dentro de cada barrio no permitirán su uso como atajo de automóviles hacia otros barrios, excepto por parte de los servicios públicos. El aparcamiento de autos en el espacio público estará restringido. En ellas las bicis podrán circular en doble sentido. El diseño vial deberá ser propicio a estas características.

2) Vías de distribución (enlace o distrito). Se trata de aquellas vías diseñadas para conectar los diversos barrios de la ciudad. Contarán con un máximo de 2 carriles en uno o doble sentido y los cruces entre espacio peatonal y vial serán a nivel de zona peatonal.

3) Vías arteriales (de paso o metropolitana) y travesías son las de más tráfico de vehículos, bicis y personas, y por tanto de más riesgo y por tanto el tráfico tampoco debe

sobrepasar los 30 km/h. El ancho del carril no debe superar los 3,2 m. Salvo las rondas y travesías, contará con un máximo de dos carriles para automóviles por sentido. Cuando sea atravesada por itinerarios peatonales básicos la preferencia en esos puntos será peatonal.

III.5.3. Composición de las vías:

Las vías, en general, estarán compuestas por calzada y aceras, y en su caso una banda de transición.

III.5.3.1. La **Acera** (tipo).

La acera es la franja, a ambos lados de la vía, reservada a la estancia o el caminar, donde está prohibida la circulación de todo clase de vehículos (salvo sillas de ruedas a velocidad de peatón).

Las aceras y “Las áreas peatonales deberán estar separadas del tránsito rodado y reunirán las necesarias condiciones de seguridad frente al resto de medios de transporte motorizados. Podrá, no obstante, autorizarse a través de ellas el acceso a aparcamientos privados y parcelas que no dispongan de otro acceso alternativo. (Llei 5/2014. Anexo IV. 2.3.f).

No se permite carriles bici por medio de las aceras (“aceras bici”) y los ciclocarriles a nivel de acera, serán diferenciados por el pavimento, textura y color. Lo mismo procede en vías de cota única pero de uso mixto peatonal y vehicular.

Dentro de la acera cabe diferenciar tres franjas o zonas:

- a) el frontis, junto a la fachada,
- b) franja caminable -que en todo caso incluirá un IPA- y
- c) zona de estancia y equipamientos: para el mobiliario y equipamiento urbano de acceso peatonal (bancos y contenedores -1,50 m.-, buzones de correos -1,20 m.-, cabinas de teléfono -1 m.-, kioscos -2,50 m.-, etc.).

El ancho de la franja caminable no podrá ser inferior a 3 m de libre de obstáculos, para que, al menos, puedan cruzarse dos parejas andando. Esta anchura será mayor en aquellas vías donde sea frecuente un alto paso de personas. Cuando el ancho de la vía no lo permita, la vía se considerará y diseñará como de plataforma única, y por tanto de preferencia peatonal.

IPA. Toda acera tendrá diferenciada un franja libre plenamente accesible que conformará un Itinerario Peatonal Accesible (IPA) en los términos que se regulan en el artículo IV.4.3.1. Cuando el espacio lo permita y así se diseñe, asegurando la accesibilidad universal, en especial para personas con deficiencia visual o cognitiva, podrá separarse de la zona de *frontis* o pie de fachada donde podrá haber: bandas de acceso, plantas, asientos, extensión del comercio, etc.).

III.5.3.2. La **Calzada** podrá diferenciarse en carriles. Entre los carriles podrá haber algunos reservados al transporte público, a la circulación de bicicletas y, en su caso, otros que se determinen.

La calzada de circulación y, en su caso, sumado el espacio de aparcamiento, no podrá superar el 50% de la vía.

Formará parte de la calzada la zona de estacionamiento para paradas breves, zonas de carga y descarga, aparcamiento para PMR, para bicis o servicios públicos.

III.5.3.3. Banda de transición. Entre acera y calzada podrá haber una zona intermedia, se podrán ubicar la jardinería, el arbolado y mobiliario urbano (0,70 m. para farolas y señalización vertical, árboles -1,50 m.- parada bus -2,50 m.-). En toda acera de más de 5 m dispondrán de arbolado de alineación.

En esta banda de transición podrá haber zonas de aparcamientos desde la calzada, o de estancia peatonal desde la acera.

Cap. IV. La gestión del transporte urbano y su circulación .

Art. IV.1. El sistema municipal de transportes.

El sistema de transportes comprende todos los modos y redes, y la interconexión e intermodalidad entre ellos, así como sus infraestructuras y las normas de circulación específicas para cada modo.

En ciudad, la prioridad corresponde al ciudadano de a pie, seguido de los modos activos y el transporte público. Permitiendo el uso del automóvil particular cuando sea necesario para funciones sociales (transporte de personas con dificultades de desplazamiento) y económicas (de distribución logística...) y recorridos de distancias medias (>4 km) sin alternativas de transporte público.

IV.1.1. Competencia municipal en transporte.

El transporte público de viajeros y el transporte colectivo urbano es una competencia municipal según recogen la ley 7/1985 LBRL y la [Llei 8/2010](#).

El ayuntamiento de Valencia es competente, dentro de la normativa comunitaria y básica y en aquello que no esté explícitamente establecido por ley a otra administración, en:

- La ordenación y gestión de los servicios urbanos de transporte de viajeros por carretera que transcurran dentro de sus término municipal. Esta función la ejercerá coordinadamente con las entidades de ámbito superior cuando trascienda su ámbito territorial.
- La ordenación, planificación y gestión de los transportes públicos de viajeros que transcurran íntegramente dentro de su término municipal y hasta 15 km fuera de él, sin perjuicio de las facultades de coordinación y ordenación general de los transportes públicos de viajeros que correspondan a la Generalitat Valenciana. La provisión del servicio público de viajeros a su población (residente y vinculada) hasta 15 km fuera de su término municipal -según art. 65 [ROTT](#)- a través de servicios propios (EMT) o concertados, incluidos el servicio público de bicicletas.
- La regulación, tramitación y otorgamiento de autorizaciones relativas a la prestación de los servicios de transporte público de viajeros de ámbito exclusivamente municipal, la regulación de las normas relativas a la identificación de los vehículos destinados al servicio de autotaxis (ver ley del taxi), así como el ejercicio de las funciones de inspección y sanción relacionadas con los mismos y con el régimen tarifario de los taxis.
- La adecuación de las infraestructuras de transporte de competencia municipal de acuerdo con la planificación del transporte.
- La emisión de un informe preceptivo en relación con las paradas urbanas de los servicios de transporte interurbano de personas.
- La supresión de barreras en los medios de transporte público e infraestructuras de transporte de su competencia, garantizando la accesibilidad universal en los mismos.

IV.1.2. La política municipal de transportes tendrá por objetivo:

- a) *“Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, públicos, asequibles, accesibles y sostenibles y mejorar la seguridad vial, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable”**
- b) La integración/coordinación con los sistemas de transporte metropolitano, mediante la integración tarifaria, coordinación de horarios, intercambiadores...*

c) Aplicar el modelo de Transporte Orientado al Desarrollo (DOT) que vincula de forma estrecha el urbanismo con el transporte.

IV.1.3. El plan de transporte para la ciudadanía de València.

El ayuntamiento de València, a través de su AMMV, elaborará, cada 7 años, un plan de transporte urbano sostenible, que será evaluado cada tres, y que formará parte del *Plan integral de movilidad saludable y ciudad amable*. En su diseño e implementación participarán los agentes públicos -de las diversas administraciones competentes- y privados, de interés.

Para su aprobación será preceptiva la valoración positiva por parte de la mesa de la movilidad. *

Título I: Gestión de la demanda.

Art. IV.2. Gestión de la demanda de los modos de transporte.

Para atenuar los factores generadores del transporte motorizado el ayuntamiento podrá aplicar, entre otras, las estrategias y medidas siguientes:

- Cambio modal.*
 - Promover un cambio hacia modos de transporte más activos y saludables a través de una oferta de itinerarios peatonales y ciclistas y de transporte público de calidad, así mismo, fomentará formas de viaje o vehículo compartido impulsando para ello agencias/asociaciones/app_s para la gestión de la demanda.*
 - Eliminar las facilidades al uso del vehículo privado: reducir vías de tránsito, carriles, aparcamientos, velocidad, etc..
- Transporte a los centros de actividad.* Colaborando en la aplicación de las iniciativas incluidas en el artículo II.2.2.
- Proximidad frente a zonificación.
 - Orientar la planificación urbana y de los usos del suelo hacia la ciudad compacta, diversa, multifuncional, plurinuclear, con equipamientos y servicios de proximidad (escuela, comercio, ambulatorio...) en todos los barrios o áreas de convivencia. Evitar la zonificación por ser un factor importante de la necesidad de transporte motorizado.
- Establecer un peaje por el uso de infraestructuras siguiendo la [EEMS \(+\)](#) (6.5.2) y las directivas europeas de pago por uso de infraestructuras, en los términos recogidos en el capítulo VI.

Título II Gestión de los diferentes modos de transporte y su circulación.

El ayuntamiento, como responsable de la provisión de los servicios públicos de transporte, garantizará que estos sean de calidad y que respondan a las necesidades de los diferentes colectivos que conforman la ciudadanía (residente, vinculada o visitante). Además, favorecerá el que la población esté debidamente informada para que realice la mejor elección personal y colectiva.

Tratar por igual a sujetos en condiciones diferentes es discriminatorio, por eso, las normas de circulación serán diferentes según el tipo de espacio público, el modo de transporte y sus riesgos e impactos.

Art. IV.3. Intermodalidad.

La organización de transporte público de València tendrá como eje fundamental la intermodalidad y un sistema de transporte metropolitano integrado mediante medidas como: la sincronización de sus horarios (en especial en los intercambiadores), los sistemas tarifarios integrados*, incluido el servicio público de bicicletas y sistemas de coche compartido (car sharing), así como los aparcamientos disuasorios y de intercambio (park and ride).

Las bicicletas podrán viajar como equipaje en los transportes públicos municipales* (o intermunicipales, al amparo del art. 18.6 de la ley valenciana [6/2011](#) de movilidad), a ser posible en espacios delimitados y diferenciados, siempre que la ocupación del vehículo no impida subir la bici sin poner en riesgo a algún pasajero. A tal efecto todo nuevo vehículo de bus urbano que se adquiriera deberá disponer de dichos espacios.

Con el fin de favorecer el intercambio modal, en las principales estaciones de tren y autobús se proveerá de suficientes aparcamientos seguros de automóviles y ciclos con capacidad y precio adecuados a su finalidad. Todo ello complementado con sistemas de transporte de viajeros de último tramo por modos limpios como sistemas de préstamos de bicicletas.*

Los Intercambiadores buscan conseguir la intermodalidad entre ellos (bus-metro, bus-bus, etc.) y con otros modos (transporte colectivo-peatón, transporte colectivo-bicicleta, etc.). Las paradas y estaciones de la red de transporte público se convierten en los puntos nodales urbanos del intercambio.

Art. IV.4. El desplazamiento a pie y el espacio peatonal.

IV.4.1. Derecho de las personas que caminan.

En el casco urbano, las personas tendrán preferencia sobre los vehículos. Se reconoce su derecho al uso y disfrute del espacio público -en calles y vías-, para el desarrollo de sus actividades sociales, lúdicas, de ocio, comerciales y para su estancia y desplazamiento (vías completas). En todo caso, el ayuntamiento garantizará la mayor accesibilidad, seguridad y comodidad de las personas.

El ayuntamiento de València suscribe la *Carta europea de derechos del peatón* (Parlamento Europeo, 1988), y en concreto reconoce que *“El peatón tiene derecho a vivir en un ambiente sano y disfrutar libremente del espacio público en las condiciones de seguridad adecuadas para su salud física y psicológica”*, así como a trayectos cortos, lógicos y seguros, enlazados entre sí.*

La mayoría del espacio público estará formado por calles (peatonales) según se definen en el art. III.5.1

En las calles se tolerará los ciclos y VTP-Activos a velocidad de paso humano, siempre que no haya señal que lo prohíba y las condiciones de ocupación del momento lo permitan. Su circulación se hará sin incomodar a las personas presentes y sin ningún derecho ni preferencia sobre ellas.

Sólo de forma excepcional y a velocidad moderada, se permitirá que entren vehículos de los servicios públicos, de particulares para el acceso a garaje o estacionamiento, y aquellos otros para subir/bajar PMR o tareas de carga/descarga, y por supuesto, los servicios de emergencia.

En las calles y espacios/zonas peatonales podrán acceder, a velocidad moderada: los vehículos de servicios públicos, de pmr y aquellos otros de urgente necesidad.

A efectos de esta ordenanza cabe diferenciar la “acera” de la “zona peatonal”, que incluye calles, plazas, paseos, bulevares, andenes.... En la acera sólo se tolerará las sillas

de ruedas y los VTP-A a paso humano. Por su parte en la “zona peatonal” los ciclos y los VTP estarán tolerados, a velocidad moderada, siempre que no incomoden al resto de usuarios presentes, sobre los que no tendrán ningún tipo de preferencia o derecho.

Además de lo recogido en la ordenanza reguladora de la ocupación del dominio público municipal (BOP 15.07.20149 (art. 57 y ss), no podrán haber terrazas, mobiliario urbano u otros objetos que dificulten el paso normal de personas en una franja de 3 m * y de 5 m para vehículos de emergencia (5 m).

Ninguna vía urbana podrá ser cerrada al tránsito de peatones. En caso de que, por obras u otras razones, en las vías con tráfico haya que reducir el espacio de paso, éste se hará sobre el espacio vehicular.

IV.4.2. Plan peatón y estándares de calidad peatonal.

Plan de desplazamiento peatonal. La AMMV elaborará un plan que contendrá, entre otras cosas: las repercusiones del diseño urbano sobre el peatón, los IPAs (ver artículo IV.4.3.1), los itinerarios básicos peatonales y de actividad física, la preferencia peatonal en los cruces y medidas preventivas para evitar, y no sólo reducir, siniestros.

Estándares del espacio peatonal. Todo trayecto y espacio peatonal deberá cumplir con unos estándares de alta calidad adecuadas a las necesidades de los peatones más vulnerables y que inviten a caminar, mediante un diseño:

- Atractivo (en diseño, fachadas, mobiliario, arte urbano, espacios verdes, fuentes, arbolado, sombra), cómodo, ancho, sin molestias (ruidos, contaminación, deslumbres, congestión...),
- Continuo/Conectado: fácil, directo, bien señalizado, localizable, permeable, escaso tiempo de espera de los semáforos, proximidad entre pasos de cebra, etc.
- Bien comunicado por transporte público, con poco tráfico y/o poca interacción con el tráfico...
- Variado/diverso en usuarios, actividades y usos. Espacio vivo con múltiples actividades económicas, de ocio y esparcimiento, comerciales y de servicios de proximidad.
- Accesible y seguro (para toda edad y capacidad): Iluminación suficiente, libre de obstáculos e impedimentos, suelo antideslizante y sin irregularidades (para evitar riesgos de caídas o tropiezos*), comprensible, intuitivo, de fácil orientación... En todos los casos, se contará con un IPA (Itinerario Pateonal Accesible).

IV.4.3. Itinerarios Peatonales: Accesible, Básico y de Actividad física.

Todas las calles y vías contarán con Itinerarios peatonales accesibles. La ciudad y todos sus barrios contarán con una red de itinerarios peatonales básicos, bien conectados con los principales centros de interés (de barrio, ciudad y metrópoli), donde la preferencia, seguridad y comodidad de los desplazamientos a pie estará reforzada, y dispondrá de indicaciones de orientación, destinos, puntos de interés... Así mismo podrán existir diversos itinerarios para la actividad física cardiosaludable.

IV.4.3.1. IPAs. Todas las calles y vías del casco urbano contarán con una franja/banda libre de obstáculos para el paso/deambulaci3n a pie denominado “itinerario peatonal accesible” (IPA). Fuera del mismo se buscará que el diseo y mobiliario sea cómodo y atractivo para la ciudadanía y no suponga barreras al desplazamiento personal y estancia en el espacio público.

El IPA reunirá las siguientes características*:

- Un ancho mínimo de 2 m libre de obstáculos como vehículos, mesas, señales, papeleras, obras, bancos, etc. Por él sólo podrán ir personas a pie o en silla de ruedas o VTP-A a paso de peatón y ningún otro vehículo. Esta anchura podrá ser mayor en funci3n de la actividad, uso del entorno y grado de ocupaci3n previsto.
- Una altura de 2,20 m. libre de obstáculos (de ramas, toldos, rótulos, sombrillas...).

- Como norma general, discurrirá colindante a la línea de fachada, éstas no podrán tener obstáculos (tuberías, peldaños...) que sobresalgan más de 10 cm a una altura menor de 2,20 m. En caso de que los IPAs no vayan pegados a la fachada (por tener estas salientes o un uso social) deberán contar con los ajustes razonables para la orientación por personas de visión reducida o percepción cognitiva mermada.
- No presentará escalones aislados ni resaltes o irregularidades que dificulten la marcha o supongan riesgo de tropiezo. En el caso de escaleras que no permitan una rampa adecuada se señalará un itinerario alternativo.*
- En el caso de pendientes las longitudinales serán inferiores al 6% y las laterales/transversales del 2%.
- El recorrido será el más recto y directo posible.
- En las horas de uso nocturno contará con una iluminación de 100 luxes con refuerzo en determinados puntos (rampas, escaleras...)
- Cada 50 m contará con un espacio/zona de estancia o área de descanso, delimitada, adjunto al IPA, para descansar, conversar, contemplar, pensar, respirar. Éstas contarán con mobiliario urbano (bancos, papeleras, apoyos isquiáticos...) y espacio suficiente para carritos y sillas de ruedas (círculo > 1,5 m de diámetro), y gozarán de sombra y un ambiente agradable.
- Dispondrán de una señalización adecuada (visual, acústica y táctil) que asegure la ubicación, reconocimiento y orientación de los peatones con diversas capacidades, así como la fácil localización de los IPAs, y los principales espacios y equipamientos del entorno.*
- Las vías dispondrán de un IPA en cada franja peatonal (aceras laterales, paseo ajardinado al medio, etc.).

IV.4.3.2. Itinerarios peatonales básicos.

Además de las IPAs, corresponde al ayuntamiento *“diseñar itinerarios que permitan la realización de trayectos a pie en condiciones de seguridad y comodidad para conformar una red que recorra la ciudad y conecte los centros escolares y culturales, las zonas comerciales y de ocio, los jardines, los centros históricos y los servicios públicos de especial concurrencia e importancia.”* (art.6.3 [llei 6/2011](#)). Se cuidará la calidad ambiental y urbanística, y se dotarán de mobiliario/equipamiento urbano de apoyo (incluidos apoyos isquiáticos, bancos, fuentes, sombra...), etc. y estarán bien señalizados y mantenidos. En ellos, todos los cruces estarán a ras del espacio peatonal, y en el caso de regulación por semáforos les darán en todo caso preferencia de paso. Estos itinerarios conectarán con los municipios limítrofes, en condiciones adecuadas de funcionalidad y seguridad.

IV.4.3.3. Otros itinerarios peatonales.

- Itinerario peatonal de actividad física o cardiosaludable.*
- Metro-minuto. El ayuntamiento, contando con la colaboración de la ciudadanía, diseñará, difundirá y adecuará una red de trayectos preferentes a pie, directos, cómodos y bien señalizados indicando destinos y su distancia-tiempo caminando y en bici. Así mismo, en todas las paradas de transporte público se indicarán en los mapas círculos de distancia a pie (y en bici) de 5, 10 y 15 min.

IV.4.4. Cruces e intersecciones entre espacio peatonal y vehicular.*

Los pasos de peatones (y ciclistas) en las vías cumplirá las siguientes características:

- Cómodo, diáfano, amplio, directo -en línea recta con la trayectoria-,
- Accesible, sin irregularidades u obstáculos, sin salto entre calzada y espacio peatonal.

- Corto, inferior a 8 m. estrechando la calzada mediante orejas -avance de acera- y otras fórmulas-. Si la calzada es superior a 10 m. contará con isletas/refugios de espera, a ras del paso, de la misma anchura que el paso, y un fondo de al menos 2 m (para servir de refugio a una bici o carrito de niño) y nunca inferior a 1,40 m).
 - Ancho: mayor de 4 m y, de no ser posible, nunca inferior a 2,5 m.
 - Seguro: con sistemas que hagan reducir la velocidad (como triángulos blancos y rojos pintados antes del paso, lomos, zig-zag, u otros). Bien visibles, sin obstáculos (equipamiento, mobiliario urbano, etc.) que impidan la vista peatón-vehículo en al menos 10 m previos-. Se prohíbe el aparcamiento o estacionamiento de automóviles a menos de 10 m antes del paso. Contarán con iluminación reforzada si así lo requieren.
 - Con señalización horizontal completa y franjas guías de encaminamiento en el pavimento (con textura y color diferenciado).
 - Frecuentes, la distancia entre dos pasos peatonales no deberá ser mayor de 50-60 m.
 - En general, salvo en las vías arteriales, será a nivel/cota del espacio peatonal, y siempre en el itinerario peatonal básico, siendo los vehículos los que cruzan una zona peatonal y no al contrario. Contarán con un plano de acceso y maniobra, con un pavimento diferenciado, señalizador y delimitador con textura y color diferenciado, vados (a nivel de calzada) o bandas de paso (a nivel de acera). Podrá contar con dispositivos y elementos de sujeción y apoyo (como apoyos isquiáticos si el paso está regulado por semáforo), y contará con señalización (para peatones y conductores). En caso de desnivel entre acera y calzada, las soluciones adaptadas en ningún caso invadirán el IPA en la acera o zona peatonal.
 - Localización: Todos los lados/brazos de un cruce contarán con paso peatonal y también podrán darse pasos en cruz.
- Semáforos:* En el caso de regulación semafórica, su ritmo o cadencia debe optimizar el paso peatonal de personas antes que la fluidez vehicular.
 - El tiempo de espera del peatón no será mayor de 80 seg o menos en calzadas estrechas.
 - El tiempo verde para el peatón no podrá ser nunca inferior al que permita cruzar a $0,7 \text{ m/s} + 5 \text{ seg.}$ de reacción y otros 5 seg de semáforo intermitente para terminar de cruzar (con un carril de circulación). En las proximidades a centros de mayores o con discapacidad, o donde se dé cierta concentración de tales, los semáforos se ajustarán a su velocidad de paso ($0,4 \text{ m/s} + 10 \text{ seg}$ de reacción y 10 seg de intermitente). Además, contarán con detectores para que en el caso de que haya una persona cruzando alargue su duración hasta que le dé tiempo a hacerlo con seguridad.
 - En el caso de que se opte por el sistema de pulsadores el tiempo entre pulsar y cambiar a verde para peatones no deberá superar los 10 segundos.*
 - La línea de detención de los vehículos debe ser superior a 1 m previa al paso.
 - De existir pasos en cruz, todos los semáforos de la intersección permanecerán en rojo para los coches mientras dura el tiempo de cruce.
 - Cuando el semáforo esté verde para el peatón nunca podrá estar intermitente para coche.
 - El vado y acceso de los coches a los garajes o estacionamientos cruzando la acera, deberá ser perceptible por cualquier persona (incluso de visión limitada) y no tendrá un desnivel lateral en el IPA de la misma superior al 2%.

IV.4.5. Regulación de desplazamiento peatonal en las vías.

- Las personas en las calles podrán disponer/disfrutar de todo el espacio para su estancia, juego, relación social o paso a pie.
- En las zonas 30 o vías de barrio, las personas podrán cruzar por cualquier parte de la vía, respetando el derecho del resto de usuarios y, en todo caso, sin obstaculizar los IPAs. Salvo excepciones, se prescindirá de los semáforos y de los pasos de peatones, si bien se podría “sugerir” pasos con cambio de color y/o de materiales en la calzada para peatones menos seguros -pmr, niños, personas con deficiencias visuales...-
- En las vías de distrito o arteriales para cruzar la calzada a pie, se deberá usar preferentemente los pasos peatonales señalizados si los hay a menos de 50 m.*; o en caso contrario lo harán fuera de los mismos si bien “deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido”. (ar. 124 RGC)
El diseño de la calle y la vía mostrará a las claras el comportamiento permitido.

La ciudadanía podrá, salvo en la franja de los IPAs, "ocupar parte de las aceras de la vía pública y, en aquellas vías con aceras reducidas y de escaso tráfico también parte de la calzada, pudiendo permanecer sentados en sillas al aire libre".*

Terrazas. No podrán haber terrazas, mobiliario urbano u otros objetos que dificulten el paso normal de personas en un ancho mínimo de 3 m. o, en su caso, de vehículos de emergencia (5 m).

En caso de obras en la vía pública, deberán habilitarse una alternativa al tránsito peatonal cómodo, seguro y plenamente accesibles.

Art. IV.5. Ciclos, bicicletas.

Los ciclos son modos de transporte eficientes, económicos, seguros, saludables y aportan un beneficio a quien los usa y a su comunidad. El incremento significativo de la circulación en ciclos aumenta la seguridad vial (apacigua el tráfico), descongestiona el tráfico a motor y mejora la calidad ambiental. No obstante precisa de condiciones favorables a su expansión: seguridad real y percibida, facilidad, comodidad, etc.

IV.5.1. Vehículo preferente y singular a promocionar.

Los ciclos, por el bien que aportan a la comunidad, tendrán la consideración de vehículos preferentes en ciudad y gozarán de una especial protección y promoción* en su uso urbano, en especial frente al tráfico a motor.

Por ser vehículos activos contarán con una regulación diferente a la de los vehículos a motor salvo en lo que afecte a la seguridad vial.

IV.5.2. La red ciclista: vías ciclistas y ciclocarriles.

La red ciclista está constituida por el conjunto de infraestructuras, equipamientos y medidas de apoyo a los ciclos; sean pistas, sendas, carriles ciclistas -segregados o no-, ciclocalles o ciclocarriles compartidos, así como regulaciones específicas para la circulación ciclista.

La red ciclista ha de cumplir las siguientes características:

- Ser integral, coherente, continua y cohesionada (itinerarios lógicos y sin rupturas), diseñada con un alto estándar de calidad.
- Directa: distancias cortas y rápidas entre origen y destino.

- Cómodas: buenas superficies, espacios amplios y pocas interferencias con otros usuarios de la vía.
- Atractiva y saludable: entorno agradable, sin malos olores ni ruidos molestos, con seguridad real y sentida, incluso para niños y ciclistas poco experimentados. Se tendrá en cuenta que el arbolado esté a suficiente altura, sus ramas, para que no entorpezcan la circulación, así como las sombrillas de los bares.
- Con indicaciones de dirección y distancia-tiempo a puntos de interés.
- Bien conectada, por lo menos, con los principales puntos de interés y actividad de València y sus municipios limítrofes de una forma segura y sin disminuir la comodidad y libertad de la circulación ciclista, mediante el diseño viario y condiciones a los vehículos a motor ([Ilei 6/2011](#) art.7.2).
- Con trazado propio, debidamente señalizado y diferenciado del itinerario vehicular y peatonal y en todo caso respetará/evitará el IPA (art. 38, orden [viv/561/2010](#)).
- Bien diseñada, construida y mantenida, y contará con una anchura mínima que permita el cruce o adelantamiento con seguridad de dos ciclos de cargo, y nunca inferior a 2 m (Ilei 5/2014. Anexo IV. 2.4.f) para el carril de un solo sentido, más un “arcén” de 20 cm de seguridad por lado.
- Presentará distinta tipología según zonas (senderos separados, carriles protegidos, espacios compartidos... En todo caso, el uso de la vía ciclista será optativo.
- Separada del tráfico motorizado en las vías o carriles de más de 30 km/h. -si las hubiera-
- En las intersecciones y cruces se cuidará especialmente la visibilidad y seguridad.
- Intermodalidad: estará integrada con otros modos de transporte.
- Contará con una amplia oferta de cicloaparcamientos de calidad.
- Se evitará el que pueda haber conflictos con los peatones, particularmente en las proximidades de paradas de autobús y cruces de vías.
- Contarán con líneas de parada anticipadas en los semáforos y con indicaciones de tráfico para ciclistas diferenciadas de las de los vehículos a motor.
- En todas las vías las bicis podrán circular en doble sentido de circulación incluso en las vías de un sólo sentido para el tráfico motorizado. Si hay carril bici, preferentemente habrá uno por sentido.
- Nunca irá por la acera, y preferiblemente a diferente cota que ésta. Si bien la acera bici se considera zona de calzada (art.62.4 Ordenanza de ocupación del dominio público) no se construirán nuevas aceras bici y las que discurran por medio de una acera serán pasadas a la calzada o desmanteladas.

A falta de normativa de rango superior, el ayuntamiento elaborará las normas técnicas aplicables a las ciclo vías, donde se aseguren las características señaladas en este artículo y donde se recogerán también las características del pavimento (dureza, deslizamiento, textura, color...)

La infraestructura ciclista y la promoción del uso de la bici requiere de una inversión. El ayuntamiento destinará un mínimo del 10% de la inversión en circulación y transporte al ciclismo.

IV.5.3. Bicis públicas y de uso compartido.

Los sistemas de bicis compartidas contarán con opciones de corta y larga duración para diferentes tipos de usuarios, a precios asequibles y fáciles de gestionar. Se procurará que siempre haya bicis (y en su caso bornes) disponibles en los centros de atracción de desplazamientos, así como junto a paradas de transporte público y aparcamientos de coches, en especial, los disuasorios.

La bici pública (Valenbisi) será compatible con el sistema aplicado en el resto del Área Metropolitana de València, funcionará con criterio de servicio público y bajo la dirección de la Agencia/Área de Municipal de Movilidad de València.

IV.5.4. Ciclo-aparcamientos.

Los aparcamientos de ciclos serán accesibles, fáciles de utilizar, cómodos y espaciosos, deben sujetar toda la bici (no solo una rueda), estar bien iluminados, en lugares visibles, protegidos y seguros y, a ser posible, cubiertos.

En los aparcamientos de empresas y comerciales siempre se contará con una zona para bicicletas con una capacidad superior a la de autos.

Se deberá dotar de aparcamientos seguros y adecuados para bicicletas a las estaciones de tren, autobús, centros de ocio, universidades, bibliotecas, centros de salud etc ([EEMS](#),6.5.1).

En cumplimiento de la [Llei 6/2011](#) (art.8) sobre estacionamiento de bicicletas:

- Los edificios de uso residencial (de nueva construcción) deberán contemplar emplazamientos específicos, seguros y resguardados, para un número de bicicletas al menos igual al doble del número de viviendas, en una ubicación que permita el acceso cómodo y fácil desde la red viaria (art. 8.1 [Llei 6/2011](#)).
- Los edificios destinados a servicios públicos, así como los centro de trabajo, escolares, hospitalarios, culturales, comerciales (tipo supermercado o superior), de ocio y aquellos generadores de demandas importantes de desplazamientos se dotarán de suficientes estacionamientos de bicicletas para sus usuarios y realizarán acciones para impulsar el uso de la bici (art. 8.2-3 [Llei 6/2011](#)).
- Los garajes y estacionamientos de vehículos a motor, tanto nuevos como los ya existentes, contarán con un espacio reservado a bicicletas de, al menos, un 10% del total de plazas, a ser posible en lugares vigilados (art. 8.4-5. [Llei 6/2011](#)).
- Las estaciones de trenes y autobuses contemplarán emplazamientos específicos para bicicletas en número suficiente a su demanda potencial (art. 8.6. [ley 6/2011](#)).

IV.5.5. Promoción

El ayuntamiento creará las condiciones para que la circulación en bici sea segura y atractiva en toda la red viaria. Para ello aplicará un enfoque integrado que incluirá una infraestructura vial adecuada, la sensibilización de la población y en especial de los automovilistas, y contará con la participación de los ciclistas.

“Los centros escolares y universitarios, así como los centros hospitalarios, deportivos, culturales, comerciales y de ocio, y otros puntos generadores de demandas importantes de movilidad, adoptarán las medidas necesarias para impulsar el uso de la bicicleta... mediante las acciones internas formativas y difusoras que resulten convenientes” ([Llei 6/2011](#) art. 8.3).

El ayuntamiento, a través de la AMMV contará con un aula de la bici para la educación y capacitación de toda la población que quiera aprender a mantener, montar y circular en bici con seguridad, y para la sensibilización del resto de usuarios ante la presencia de una bici en la circulación.

IV.5.6. Prevención de robos y recuperación de bicis.

El ayuntamiento, se coordinará internamente (policía local, objetos perdidos, movilidad...) y establecerá acuerdos con otras administraciones (policía y guardia civil, juzgados...) para la prevención y recuperación de ciclos robados o perdidos.

Las bicis robadas, perdidas o abandonadas que haya sido encontradas y de los que se desconozca su dueño, pasado un año desde su localización, se procederá a su cesión a ONGs locales para su recuperación y puesta en circulación.

IV.5.7. Bicis al servicio de los empleados municipales.

El ayuntamiento diseñará un plan de promoción de la bici para sus empleados.

Los centros y edificios municipales contarán con bicis suficientes al servicio de los empleados públicos para los desplazamientos en el ejercicio de sus funciones.

La policía local contará con un servicio en bici.

IV.5.8. Normas de circulación ciclista.

El incremento de la bici mejora la seguridad vial. La regulación del uso ciclista buscará darle la mayor libertad de movimientos, siempre respetando la seguridad de los demás usuarios del espacio público y en especial, el derecho preferente de los peatones y los usuarios más vulnerables.

El ciclo es un vehículo y como tal su lugar para circular es la calzada, en la que deberá encontrar una alta seguridad -real y sentida-. Podrá circular por el carril que mejor se adecue a su itinerario/ruta/trayectoria y hacerlo por el centro del mismo.

a) Son obligaciones de los usuarios de ciclos:

- El mantener su ciclo en buenas condiciones de uso, en especial en relación a los frenos, dirección, catadióptricos o luces. En todo caso la bici deberá contar con un sistema de frenado eficiente.
- El circular responsablemente, teniendo en todo momento control de su vehículo, respetando a las personas y adecuando su velocidad a las condiciones del entorno.
- El señalar con tiempo sus maniobras y no poner en riesgo al resto de usuarios de las calles y vías.
- El no circular por las aceras (art. 121.5 RGC) o por las calles con aglomeración peatonal.

b) Las y los ciclistas, salvo prohibición expresa, tendrán derecho a:

- A poder circular con seguridad por todas las calles y vías de la ciudad.
- A falta de paso ciclista a usar el paso de peatones sin importunar a éstos y cediendo su preferencia.
- A un espacio avanzado de espera en los semáforos, o en su ausencia a adelantarse al mismo, cediendo la preferencia a las personas.
- A girar a la derecha aunque el semáforo esté en rojo para los automóviles, tras hacer un ceda el paso.
- A poder transportar carritos o “remolques ciclistas” transportando personas, animales u objetos, siempre que no desestabilicen el manejo del ciclo.
- A falta de ciclo-aparcamientos a menos de 40 m., a poder atar el ciclo al mobiliario urbano siempre que no lo deteriore, ni dificulte el paso peatonal o vehicular.
- En aplicación del principio de proporcionalidad al posible daño que se puede causar, en caso de infracciones (que no sean delito) los/las ciclistas podrán ser sancionadas con multas leves, que de ser cometidas por automóviles tengan una consideración en el RGC de graves o muy graves.
- A circular por el carril que mejor se adecue a su trayectoria y hacerlo por el centro del mismo.
- A transportar su bici como equipaje de mano en los transportes públicos colectivos.
- A rebasar al resto de vehículos tanto por la derecha como por la izquierda.
- A circular en doble sentido aunque la vía sea de un sólo sentido para el tráfico rodado.
- A contar con su propia infraestructura y a una regulación singular de su circulación.

- Estará permitido todo lo que no esté explícitamente prohibido en esta ordenanza o en la señalización específica en las calles.
 - A contar con carriles segregados en las vías que cuya velocidad máxima autorizada sea mayor de 30 km/h. y medidas de seguridad reforzada en los cruces. Ninguna vía podrá permitirse una velocidad superior a 30 km/h si no dispone de dicho carril bici.
- c) Los ciclos y el espacio peatonal.
- En las calles y zonas peatonales (salvo las aceras) se tolerará el andar en bici, salvo en caso de alta densidad/aglomeración peatonal, sin contar con ningún derecho ni preferencia sobre las personas que allí se encuentren y siempre que pueda hacerlo sin incomodar a las mismas. Se considera que hay aglomeración peatonal cuando haya más de 4 peatones/m²/minuto y/o el ciclo no pueda circular a más de 1 m de las personas.
 - Las bicis no deberán circular por la acera y nunca podrán hacerlo por los IPAs, salvo las bicis infantiles con una altura máxima al sillín inferior a 435 mm por ser consideradas juguetes y no vehículos ([RD 1205/2011](#) anexo I.4).
- d) Circulación en automóvil en relación a los ciclos.*
- Los ciclos tendrán prioridad sobre los automóviles.*
- Los automóviles ante la presencia de un ciclista deberán:
- Guardar una distancia mínima de seguridad tras un ciclo de 5 m y lateral de 1,5 m en los adelantamientos, cambiado de carril siempre que se pueda.
 - No incomodar ni amedrentar* al ciclista.
 - No usar las luces de circulación diurna.

Art. IV.6. Transporte público y colectivo.

El sistema de transporte público y/o colectivo que circulen por València, “*deberán atender a las necesidades de movilidad de la totalidad de los ciudadanos*” (art. 10.1 [ley 9/2009](#)) a través de un servicio de calidad.

IV.6.1. Competencias del ayuntamiento en la política y gestión del transporte público y/o colectivo.

Corresponde al ayuntamiento de València, la planificación, gestión y control del transporte colectivo urbano de viajeros dentro de su término municipal, buscando que den respuesta eficaz a las necesidades de la ciudadanía, en condiciones idóneas de seguridad, y especial atención a colectivos desfavorecidos o vulnerables y/o residentes en zonas alejadas o de difícil acceso* mediante:

- a) La provisión del servicio público de viajeros* para su población residente y vinculada, mediante la eficaz prestación de servicios de titularidad propia,
- b) El fomento y policía de los de titularidad privada.*

La política de transportes incluirá: directrices y objetivos, la planificación y programación de los distintos sistemas y tipos de transporte, la ordenación, la provisión y gestión de los servicios propios y la concesión de licencias de prestación de servicios de transporte por particulares (art. 7. Ley 16/1987). En la elaboración de dicho plan y de las disposiciones y resoluciones administrativas relativas al transporte participarán los usuarios (art. 39, ley 16/1987).

El transporte de pasajeros incluye a sus equipajes sin un coste añadido (ley 16/1987). A tal efecto, la bicicleta será considerada como equipaje. También podrán

transportar a sus mascotas, siempre que no causen molestias al resto de los pasajeros, no generen olores desagradables o ensucien el transporte.

IV.6.2. Provisión del transporte público por el ayuntamiento de València.

El ayuntamiento asume la prestación directa del servicio público urbano de viajeros a través de la Empresa Municipal de Transportes (art.66 RD.1211/1990) regulado por el [Reglamento de la EMT](#) y del servicio público de bicicletas (Valenbisi) a través de...

Dado que entre las necesidades de transporte de la población residente y vinculada con València destaca el que se realiza por motivos laborales (y escolares) y las zonas empresariales no suelen tener adecuados servicios públicos de transporte, el servicio municipal de transportes podrá prestar dicho servicio hasta en 15 km fuera del límite municipal. ([ROTT](#), RD 1211/1990, art.65a).

IV.6.3. Transporte público accesible.

El sistema público de transporte será accesible* en su integridad, y en cada eslabón de su cadena, para cualquier persona, sean cuales sean sus capacidades o limitaciones (pmr; con problemas de orientación, de comprensión -idiomática, cognitiva-, económicos, físicos, sensoriales....).

La accesibilidad se ha de dar en 4 ámbitos: la infraestructura del transporte y su entorno, los vehículos, el enlace entorno-vehículo, y la gestión del servicio (tarjeta/billete, trato del personal...).

Contará con un sistema de tarjetas y tarifas reducidas para personas con movilidad reducida.*

Los vehículos dispondrán como mínimo de dos asientos reservados para personas con discapacidad y espacio para dos sillas de ruedas.*

Sin embargo, para personas con grados severos de discapacidad, donde la adaptación del transporte no sea suficiente, tendrán derecho a un servicio a demanda, puerta a puerta, bonificado/subsidiado -art.31 RD-L 1/2013-, personalizado y en el que se le preste una atención personal cualificada. El ayuntamiento garantizará este servicio dando las máximas facilidades al usuario, y bastará su petición con un máximo de una hora previa al servicio.

IV.6.4. El sistema público de transporte y sus vehículos cumplirán los siguientes criterios:

- Ser seguro, asequible y accesible para todas las personas*. Accesible tanto los propios vehículos como los entornos a las paradas y estaciones, hasta donde siempre existirá un itinerario peatonal accesible (IPA) bien señalizado. Autobuses de calidad (EN 13816, Iso 9001, Iso 14.000) flexibles, con tamaños según servicios y recorridos, confortables (climatización, insonorización,...).
- Equidad territorial (que vincule residencia y destino laboral, escolar, sociales, servicios) y la personal (con especial atención a colectivos de menos recursos personales y económicos, y mayor dependencia).
- Contar con Información de fácil consulta y comprensible (para capacidades diversas) y continuamente actualizada sobre: las prestaciones del propio sistema de transporte -intermodal y en cada modalidad- en cada momento, los horarios, los próximos servicios, sobre las combinaciones posibles...*
- Adecuarse a las características diferenciales de sus usuarios, actuales y potenciales: con perspectiva de género, pmr, capacidades diversas, ciclo de vida...
- Limpio, con mínimos impactos (atmosféricos y acústicos) y energéticamente eficiente.
- Permitir y estar adaptadas para el transporte de sillas de niño o pmr, y de bicis.
- Horarios memorizables. Cadencias claras.

- Las empresas de transporte que operen en València, incluida la EMT y Valenbisi, estarán sujetas a las juntas arbitrales de transporte.

Carril bus.

Podrán haber vías o carriles de uso exclusivo o preferente. Estos dispondrán de la anchura y características que permitan la circulación de autobuses con comodidad.

Por el carril-bus podrá circular el servicio público urbano e interurbano de transporte, incluidos los taxis, así como los servicios públicos y/o los urgentes o de emergencia (sanitarios...). En ellos podrán parar, durante el tiempo imprescindible, para subida y bajada de usuarios, tanto los autobuses escolares, como el transporte turístico y, excepcionalmente, vehículos particulares si dichos usuarios presentan una capacidad de movilidad reducida.

El resto de automóviles no podrán circular por los carriles bus, salvo en las inmediaciones de cruces para realizar cambios de dirección. Las bicicletas sólo podrán circular por dicho carril en caso de que no exista en la misma vía un carril bici o carril 30, en cuyo caso el diseño del carril-bus será ampliado.

Preferencia semafórica.

Para ganar fluidez comercial, el tranvía y el bus público, siempre -y en este orden- tendrán preferencia semafórica sobre otros modos, dándole éste paso libre al aproximarse.* El servicio de tranvía, en todo caso tendrá preferencia semafórica, de forma que no tenga que detenerse ante ningún semáforo, en condiciones normales. El bus público gozará de preferencia sobre el resto de automóviles. A tal efecto los semáforos, donde los haya, podrá darles paso libre al aproximarse, principalmente en horas punta y/o en situaciones de congestión del tráfico.

Todos los servicios públicos de transporte que circulen por València deberán contar con un certificado de calidad de tal homologado.

IV.6.5. Paradas y estaciones.

“Las paradas de los servicios públicos... se habilitarán de manera que la totalidad de los usuarios puedan acceder y descender desde los vehículos de manera autónoma, cómoda y segura” (art. 15.1 llei 9/2009).

En las inmediaciones de las estaciones, intercambiadores, terminales y paradas de transporte público (como las de Renfe, autobuses, etc.) contará con:

- a) Itinerarios accesibles (dentro y fuera) y rutas peatonales cómodas y directas, pavimento tacto-visual, conexiones fáciles entre diferentes modos, vías de evacuación accesibles.*
- b) Señalización, información básica visual y acústica (sobre las conexiones con el resto de redes, sus opciones y tiempos, variaciones de última hora, incidencias o situaciones de emergencia)
- c) Áreas de espera o marquesinas, accesibles, con protección de viento, lluvia y sol, asientos y apoyos isquiáticos, espacio para una silla de ruedas y una iluminación suficiente e información apropiada, etc y contarán con un paso mínimo de 1,80 m con una altura libre de 2,20 m, además de los criterios recogidos en la ordenanza de accesibilidad de este ayuntamiento*.
- d) Aparcamientos de ciclos, y en su caso de autos, para su trasbordo,

Las distancia entre paradas del bus público debería ser inferior a 300 m. (?) en zona urbana.

El transporte interurbano colectivo de pasajeros podrá utilizar las paradas de la EMT que así se les asigne.

En las paradas del transporte público señalizadas queda prohibido obstaculizar el acostamiento, bajada o subida de los pasajeros, así como los estacionamientos u obstáculos que impidan el acceso a dichas paradas (Ilei 9/2009 art. 15.4 y .5).

“Las terminales centrales ... se ubicarán ... en localizaciones que permitan un rápido acceso a los servicios allí establecidos, la intermodalidad con el resto de servicios de transporte, la atención al mayor número posible de personas, y un acceso adecuado para los propios vehículos de transporte”. (art.80.3 [Ilei 6/2011](#)). A tal efecto, el ayuntamiento de Valencia dispondrá intercambiadores y conexión directa entre las centrales de RENFE y la Estación de autobuses.

En un entorno de unos 500 metros (o entre 5 ó 10 minutos a pie) de las estaciones * se reforzará la accesibilidad segura a pie y en bici mientras se regula el aparcamiento (sólo para intermodalidad)

IV.6.6. Compra pública verde.

El ayuntamiento y sus empresas, aplicarán criterios de compra pública verde a la adquisición de nuevos vehículos, de forma que estos sean más eficientes energéticamente y funcionen con energías limpias, sean menos ruidosos y más seguros. Además tendrán en cuenta estos criterios a la hora de establecer los pliegos para la contratación de obras o servicios por parte de otras empresas.

IV.6.7. El servicio de taxi* y de transporte discrecional de pasajeros.

El municipio de Valencia forma parte de un área de prestación conjunta creada por [Orden de 29/01/1986](#) de la COPUT. La gestión del taxi se regula por la ([Ilei 13/2017](#) del taxi) y el [Reglamento Regulador del Servicio de Auto-Taxis y Auto-Turismo](#) del Ayto de València.

“Los vehículos destinados a la prestación del servicio del taxi tendrán las condiciones adecuadas para que el acceso, viaje y descenso de todos los usuarios se produzca en condiciones de comodidad y seguridad.” (art.17.1). Además contarán que por cada zona, al menos un 5% de los taxis estén adaptados para el traslado a personas con sillas de ruedas”. (art. 17.2. [Iley 9/2009](#)).

Las paradas de taxis serán accesibles y acondicionadas para que el ascenso y descenso del vehículo se realice con seguridad.

La información de tarifas y los tickets estarán en los diversos lenguajes de personas con disfunciones sensoriales (braille, lenguaje alfabético, etc.).

La concesión de licencias municipales para el transporte discrecional de pasajeros (incluido el transporte turístico) requerirá, entre otros motivos, el cumplir con la normativa de accesibilidad universal, ambiental y de seguridad vehicular recogidas en esta ordenanza. *

Los vehículos turísticos se ajustarán a lo regulado en el capítulo cuarto de la ordenanza de ocupación del dominio público (art. 220 y ss)

IV.6.8. La bici pública.

IV.6.9. Otro transporte colectivo.

El transporte escolar e infantil se ajustará a lo recoge el [RD 443/2001](#) y al [D.77/1984](#) gva ([ver](#)). y su gestión y supervisión se deja en manos de la conselleria correspondiente.

El transporte regular interurbano ...

El transporte de grupos de turismo....

El transporte público metropolitano queda en manos de la Agencia Metropolitana de Transportes.

Art.IV.7. Vehículos de Transporte Personal.

VTP, incluidas las sillas de ruedas.

Incluye los aparatos de transporte eléctricos, monociclos, segways, hoverboards, patinetes, sillas de ruedas, etc, así como scooters de apoyo a pmr, «bicilecs» (bicis eléctricas de pedaleo asistido) y las sillas de rueda, tanto manuales como a motor. Ver [Instrucción 16/V-124 sobre VMP](#).

Cabe diferenciar entre los VTP activos o autónomos (VTPA), que van con el impulso humano, y los no activos: impulsados por electricidad o combustibles, sin esfuerzo humano.

Las personas podrán transitar con modos activos por todas las calles y vías de la ciudad.

Según la velocidad a la que circulen los VTP podrán utilizar:

- Aceras: A menos de 5 km/h -1,4 m/s-.
- Calles y zonas peatonales. Hasta 10 km/h -2,8 m/s-.
- Vía ciclista: entre 6 y 15 km/h -4,2 m/s-.
- Calzada: a más de 5 km/h o si la vía cuenta con ciclocarril, a más de 15 km/h -4,18 m/s-.

Art. IV.8. Automóviles.

Los automóviles son importantes para la actividad económica y social de nuestras ciudades. Sin embargo, su bajo nivel de eficiencia energética, su alto impacto social, ambiental, económico y sobre la salud, hace imprescindible adecuar sus infraestructuras y regular su uso para que se ajuste a lo necesario y no quite un espacio que no le corresponde al resto de usuarios del espacio público y a la ciudadanía en su conjunto pero asegurando también que en especial las personas con movilidad reducida puedan beneficiarse del mismo.

IV.8.1. Condiciones de circulación en vehículos a motor.*

Por motivos sociales, ambientales y de salud el uso del automóvil en ciudad queda permitido:

- a) En caso de necesidad y cuando para las distancias a recorrer es de más de 4 km* no haya alternativas viables o haya que transportar a pmr o bultos.
- b) Por aquellas vías de circulación que se determinen y según su destino, diferenciando el tráfico de paso y el de destino.
 - i) Por las vías arteriales podrá circular cualquier automóvil (salvo limitación expresa), hasta acercarse al barrio de destino y entonces podrá tomar la vía de barrio que deberá permitir acercarse hasta una distancia cercana a cualquier destino (250 m.?). No se podrá utilizar vías de barrio como atajo para acceder a otro diferente, salvo por parte del transporte público, los servicios públicos y urgentes. Estas diferentes tipologías de vías estarán claramente diferenciadas en su diseño y regulación.
 - ii) Las calles son espacios peatonales donde salvo caso de necesidad no podrán entrar los autos.
- c) No supere los niveles de ruido o contaminación legalmente establecidos.
- d) Circule adecuadamente, según el tipo de vía y las condiciones en cada momento de la misma.

No se permitirá el tráfico de automóviles (salvo servicios públicos y vehículos que transporten a personas con movilidad reducida, y vehículos con etiqueta de la DGT "0") en aquellas vías cuando se supere la capacidad ambiental (en ruido, contaminación y GEI) de la mismas según los estándares propuestos por la OMS. ([nota1](#), [nota2](#)).

El ayuntamiento tomará las medidas oportunas para eliminar el tráfico oportunista y el de agitación (que busca aparcamiento), y el que pretenda atajar.

Limitaciones al uso general de las vías públicas. La Autoridad Municipal, a través de un Bando* de la Alcaldía-Presidencia, podrá establecer limitaciones a la circulación de determinada categoría de vehículos a motor, a la realización de operaciones de carga y descarga y a la duración del estacionamiento cuando por motivos de salud, ambientales o sociales lo considere pertinente, incluso en condiciones no recogidas en esta ordenanza.

IV.8.2. Medidas para la moderación de la velocidad.

Reducir la velocidad sigue siendo primordial para reducir los siniestros viales y su gravedad. La velocidad permitida no puede ser mayor a aquella en que los usuarios de la vía NO puedan sobrevivir a una posible colisión. A más de 30 km/h el riesgo de muerte en caso de atropello se dispara, y por tanto la separación del tráfico rodado de los peatones es esencial.*

Para la moderación del tráfico se podrán aplicar, entre otras, las siguientes medidas:*

- Estrechamiento de vías y carriles mediante extensiones de aceras (orejas...), isletas de refugio,
- Verticales (ralentizadores, bandas rugosas y plataformas planas o elevadas, badenes), cruces a nivel de espacio peatonal.
- De desplazamiento horizontal: chicanas o slalom, minirotondas o glorietas en los cruces.
- Indicadores de velocidad y semáforos que se ponen en rojo al superar la velocidad permitida.

Las vías de barrio (zonas 30) de espacio compartido por motivos de seguridad presentarán un diseño, donde no habrá semáforos, señales ni marcas de tráfico, que muestre a las claras que es un entorno no apto/preparado para el tráfico motorizado, y donde los conductores han de comportarse en consecuencia comunicándose visualmente con los peatones que tienen la prioridad.

IV.8.3. Reducción de viajes motorizados a los centros de trabajo o actividad.

Se aplicarán medidas conducentes a: 1) promover la proximidad entre lugar de residencia y centros de actividad, 2) asegurar que estén bien comunicados por transporte público y modos activos y c) aquellas otras indicadas en el artículo II.2.2.

IV.8.4. Aparcamiento y estacionamiento de autos.

Corresponde a cada titular de un automóvil asegurarse de disponer de aparcamiento de larga estancia para su vehículo* Esta medida será obligatoria en los tiempos que se regulan en la disposición transitoria.

IV.8.4.1. Competencias.

Según la ley de tráfico y su RGC, es competencia municipal la gestión de los aparcamientos para establecer una equidad entre los diferentes usuarios y usos del espacio público, tránsito de vehículos y usos peatonal de las calles. Así, compete al ayuntamiento limitar y controlar todo el aparcamiento en el espacio público urbano.

IV.8.4.2. Permiso para aparcar.

Se permite el estacionamiento de automóviles exclusivamente en los espacios especialmente reservado para ello, debidamente indicados, y que nunca podrán estar sobre la acera.

Los aparcamientos en la vía pública podrán ser:

- De corta duración (20') durante el tiempo imprescindible para tareas de subida/bajada de usuarios, carga y descarga de objetos o mercancía, o gestiones rápidas. Serán gratuitos.
- De duración media (entre 20' y dos horas) que serán de pago.
- Los de larga duración, que paulatinamente serán eliminados.

En las calles (peatonales) no se permite el aparcamiento de automóviles, salvo excepcionalmente los de PMR y emergencias/urgencias.

De todos los aparcamientos disponibles para las vías de cada barrio, habrá una reserva de al menos un 3% para cada uno de los siguientes supuestos.

- El colectivo de Personas con movilidad reducida en lugares preferentes.
- Coches compartidos, multipropiedad, eléctricos, y de ocupación mínima de 2 personas
- Carga/descarga de distribución de mercancías o cargas, así como para subida/bajada de personas mayores. Estos no podrán permanecer estacionados por más de 20'
- Para servicios públicos (sanidad, seguridad...) y situaciones de emergencia o extrema necesidad.

Aparcamiento para PMR. En cumplimiento del principio de accesibilidad universal, todo aparcamiento debe ser apto para PMR (largo de 5 m y ancho de 3,80 m más 1,5 m compartido de distancia lateral en batería o de 5 m de largo y 2,20 + 1,20 de ancho), sin perjuicio de una reserva del 3% (o más en caso de necesidad) de plazas debidamente señalizadas para pmr. Su ubicación será lo más próximo, a ser posible menos de 15 m, al potencial origen o destino de sus destinatarios (vivienda, servicios públicos, etc.). En los aparcamientos subterráneos, estas reservas estarán lo más próximo a los accesos peatonales.

IV.8.4.3. Reserva legal para aparcar.

La [Llei 5/2014](#). (Anexo IV) establece una ratio mínima de “0,5 plazas de aparcamiento privada por habitante y 0,25 plazas de aparcamiento de uso público por habitante.” A tal efecto se computará también la plazas de aparcamiento de bicicletas.

En las zonas y polígonos empresariales podrán establecerse ratios máximos de aparcamiento de uno por cada 10 empleados ([ver](#) nota 38) o menos según la accesibilidad a la zona en modos activos, públicos o colectivos. En dichas zonas se podrá hacer una reserva de aparcamiento para vehículos de alta ocupación.

IV.8.4.4. Tasas de aparcamiento.

El aparcamiento de automóviles en vía pública de media duración (20' a 2 h) y los de larga duración (más de 2 h), hasta su total eliminación, serán de pago según la categoría de la vía. Esta tasa tendrá un recargo o bonificaciones, según los siguientes criterios:

- Los residentes que no cuenten con plazas de aparcamiento: ½ X.
- Los vehículos no matriculados en València ciudad: 2 X%.
- Los vehículos de empresa (cerca de un 30%) -salvo los de servicios públicos, los de pmr y los autorizados-
- Los vehículos eléctricos y/o 2 plazas de menor longitud o una moto: ½ del coste del que le corresponde según los criterios previos.

En ningún caso se crearán nuevos aparcamientos de automóviles en la vía pública que supongan un aumento de su densidad.

No admitirán nuevos garajes de uso público en edificios de las calles (peatonales) y se restringirán en las Zonas 30. Se garantizará que los residentes en fincas que carezcan

de aparcamiento puedan disponer espacio en las proximidades (500 m) pero nunca a menor distancia que las paradas del transporte público.

IV.8.4.5. Otras reglas sobre aparcamientos.

En su caso, las plazas de aparcamiento no reservado a determinados colectivos o usos, podrán destinarse a otros usos (terrazas, etc.) siempre que se abone la cantidad X correspondiente en dicha calle.

Aparcamientos disuasorios. El ayuntamiento promoverá/orientará la existencia de aparcamientos (disuasorios) para el transporte que viene de fuera, de la periferia municipal, y así conectarlo con sistemas de transporte público.

Por motivos de seguridad, queda prohibido el estacionamiento o aparcamiento de automóviles -incluidas las motos-, así como la instalación de cualquier mobiliario urbano que dificulte la visión, en los 10 metros anteriores -en el sentido de marcha del vehículo- a cualquier paso peatonal o ciclista, o en las ni en las esquinas de las manzanas.*

Garajes y estacionamientos. El aparcamiento en lugares o locales fuera de la vía pública o en el subsuelo de la misma queda regulado por la Ordenanza Reguladora de las Condiciones Funcionales de [Aparcamientos](#), de 1994, y el resto de la normativa aplicable, en especial en relación a las condiciones de accesibilidad universal.

IV.8.4.6. Progresiva reducción de los aparcamientos de larga duración en vía pública.

Con la intención de ir liberando la ciudad de automóviles, el aparcamiento público de larga duración en el viario público quedará restringido paulatinamente hasta su total prohibición en 2030. A partir de 2019, y a lo largo de 10 años, se irá reduciendo el aparcamiento en las vías públicas, en un 10% anual, empezando por las centralidades de los barrios, las zonas próximas a los centros escolares, mercados y zonas industriales. Esta reducción deberá ir acompañada de la mejora del transporte público en las mismas zonas.

IV.8.5. Prohibición de circulación al automóvil contaminante o inseguro.

Progresivamente, según se establece en la disposición transitoria, se irá prohibiendo la circulación de aquellos vehículos a motor por debajo de ciertos estándares ambientales (las etiquetas 0 o eco de la DGT, o euro 6) o estándares de seguridad (ausencia de airbag, de cinturones de seguridad, de abs, de detección de alcoholémia, o de ayuda a la conducción). También se podrá exigir que se disponga de garaje para poder contar con permiso de circulación.

Art. IV.9. Motos y ciclomotores.

Las motocicletas son consideradas automóviles a efectos de la normativa de tráfico y se les aplicará las mismas condiciones.

Art. IV.10. La circulación de vehículos de servicios públicos.

Los servicios públicos sean de seguridad, sanitarios (ambulancias, atención domiciliaria), bomberos, limpieza o recogida de residuos, o transporte de pasajeros... podrán circular por todas las vías y, si fuera necesario, por todas las calles, de València, cuando estén en servicio activo, siempre adecuando su conducción a las características de cada espacio y a las condiciones del momento. Así mismo podrán aparcar el tiempo estrictamente necesario para realizar su servicio público incluso en lugares no habilitados para ello, siempre que no entorpezcan el paso de los transeúntes o la circulación.

Art. IV.11. Servicios logísticos y de distribución.

Los servicios logísticos y de distribución de carga y mercaderías, se ajustarán a los horarios y las zonas de carga y descarga establecidos. Contarán con un plan de distribución logística que, entre otras cosas, establezca nodos/centros de distribución barrial a partir del cual el último tramo (<2 km) cabrá hacerlo en vehículos ligeros, bicis de carga o similar. *

Art. IV.12 Vehículo eléctrico. Descarbonizar el transporte.

El vehículo eléctrico ayuda a disminuir la contaminación atmosférica directa y de GEI, así como el ruido del motor y puede contribuir a descarbonizar la economía (si los cargadores se alimentan de energías limpias). Sin embargo sigue sin solventar los problemas de congestión, de siniestralidad o la exclusión de otros usos y usuarios del espacio público.

En línea con la estrategia territorial valenciana que pretende alcanzar para el 2030 que un 20% del parque móvil sea eléctrico ([ver](#), pg.43) este ayuntamiento procederá a su impulso, favoreciendo reservas de aparcamiento a menor costo para el vehículo eléctrico y permitiendo la presencia de cargadores de energías limpias en dichas zonas.

Cap. V. La gestión de la salud y seguridad vial

Art. V.1. La Seguridad vial. El sistema vial seguro y saludable: visión cero.

El diseño de la vía, el sistema de transporte y la regulación de la circulación se orientarán a garantizar la máxima seguridad vial y evitar perjuicios a la salud sin que ello suponga restricciones a los desplazamientos de los modos de transporte activos.

V.1.1. Planificar la seguridad vial desde la visión cero.

El objetivo es evitar que nadie, por el hecho de estar o desplazarse por el espacio público, pueda sufrir un riesgo para su vida (lesión, enfermedad o muerte) provocado por el tráfico. Incluyendo no sólo los siniestros sino también los efectos de la contaminación (atmosférica y acústica).

Se trata de implementar un sistema a prueba de fallos que evite que un posible error o negligencia humana (o incluso infracción) derive en un siniestro. La responsabilidad es compartida por quien planifica el urbanismo y las vías, gestiona el transporte público o regula la circulación, además de las personas usuarias del espacio público.

Las medidas que establezca el plan deberán estar basadas en la evidencia científica y debidamente contrastadas y argumentadas.

El plan de seguridad vial tendrá en cuenta, con una visión estratégica e integral, propuestas respecto a: la normativa y regulación del tráfico, la planificación urbana y el diseño vial (y su mantenimiento), los vehículos y el sistema de transporte, los usuarios (el factor humano, los estilos de vida y los valores sociales), la organización y distribución del tiempo y la respuesta inmediata ante un siniestro vial.

La estrategia a seguir debe cumplir la siguiente secuencia: 1º) intentar eliminar el problema, si no se puede, 2º) buscar disminuir el riesgo, y si no es suficiente, 3º) tomar medidas de protección colectiva e individual y 4º) intentar influir sobre la conducta (a través del diseño vial, prohibir adelantar, poner cruces peatonales, aparatos de control de tráfico...)

El ayuntamiento, para garantizar la seguridad vial, podrá recurrir, entre otras acciones, a: a) reducir la exposición, la velocidad y los puntos de conflicto; b) separar vehículos de masas y velocidades diferentes (p.ej. carriles peatones y ciclistas) y separar el tráfico de paso del de destino; c) eliminar objetos peligrosos o proteger a los usuarios de los que no puedan ser eliminados; d) advertir con antelación situaciones peligrosas inusuales para que los usuarios puedan actuar.

V.1.2. Principios del sistema saludable y seguro:

- Principio ético. Todos tenemos derecho a usar las vías y las calles sin riesgos para la salud o la vida. Los siniestros viales graves no son aceptables en ninguna circunstancia ni tampoco un ambiente enfermizo, el objetivo es eliminarlos y no sólo reducirlos.

- Principio de falibilidad humana. Todos cometemos errores y el factor humano está detrás del 90% de los siniestros. El control y la educación no son suficientes para evitar que se produzcan. Todo el sistema debe estar diseñado para que los errores no ocasionen siniestros graves.

- Principio de responsabilidad compartida. La responsabilidad no es sólo del usuario involucrado directamente en un siniestro o impacto sino también del diseñador de la ciudad, de la vía, del vehículo, de la norma.

- Principio de acción integrada. La salud y seguridad vial debe estar en línea con otras políticas, como la de salud pública y laboral, medio ambiente, reducción de la pobreza, movilidad y accesibilidad, etc.
- Principio de derecho a la ciudad. Todos tenemos derecho al uso y disfrute del espacio público sin riesgo para la salud.
- Principio de persona más vulnerable. Las normas y la gestión del tráfico tendrá como referencia no tanto al usuario medio como a los colectivos más vulnerables. Cualquier conductor de vehículo al acercarse a otro más vulnerable o a un peatón deberá ajustar su conducción y su velocidad al de éste.

Art. V.2 Usuarías más seguras (factor humano).

El sistema seguro considerará la posibilidad de un comportamiento erróneo o inapropiado (por descuido, lapsus, error o infracción) o una reacción tardía y busca evitar que ello acabe en un siniestro.

La responsabilidad compartida no exime que *“El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación”*.* (RD_L 8/2004)

Para reducir las posibilidades de error humano, procede:

- El rediseño de las vías. Una gestión apropiada de las vías, los vehículos, y la regulación del tráfico debe mostrar a las claras cuál es el comportamiento que se espera por parte de sus usuarios y en especial de los conductores. Cuando una vía parece una carretera, pese a las señales restrictivas, el riesgo es mayor.
- Una velocidad moderada. Ningún vehículo debería poder circular a mayor velocidad que aquella en la que en caso de colisión o atropello provocaría daños graves. A más de 30 km/h el riesgo de muerte por atropello se dispara. A <30 km/h la conducción se vuelve más prudente, los conductores aprecian el riesgo y están más pendientes de la presencia y comportamiento del resto de usuarios que de las señales.
- Una señalización clara y coherente. La señales deben ayudar a disminuir la incertidumbre y la indecisión y ayudar a reaccionar a tiempo ante situaciones inesperadas. Estos “mensajes” en la vía (señales, carteles, avisos, delimitación, marcas en el pavimento, etc.) serán notables, visibles, de fácil comprensión, creíbles (coherentes con el entorno y contexto) y puestos con suficiente antelación para que dé tiempo a reaccionar (>6 seg.). Estos mensajes deben estar adaptados a la capacidad perceptiva y de comprensión de las personas más vulnerables (no de tipo medio) y su tiempo de reacción ante un imprevisto (superior a los 6 seg.)
- Educación. Todo esto debe venir acompañarlo de una educación y capacitación para conseguir un comportamiento vial correcto. Aunque seamos conscientes de que por sí sola no reduce el riesgo, simplemente ayuda.

Para favorecer el cumplimiento de las normas y la regulación del tráfico éstas serán:

- Claras, de forma que el usuario -con diferentes capacidades y funcionalidades- comprenda lo que se espera de él y cuál sería su comportamiento apropiado.
- Adecuadas y creíbles.
- Coherentes con los valores y normas sociales equitativas.
- Previsoras de posibles distracciones.

Formación. El ayuntamiento, a través del departamento correspondiente, fomentará el desarrollo de programas de capacitación (conocimientos, habilidades, actitudes) que oriente a la elección de movilidad saludable por parte de la población.

También el personal técnico municipal del área de movilidad recibirá formación sobre los sistemas viales seguros, la visión cero y la movilidad saludable.

Art. V.3. Planificación urbana y diseños viales saludables.

Además de lo establecido en el capítulo I sobre “El planeamiento urbano y el diseño del espacio público urbano” en relación a la movilidad en general, por lo que respecta en concreto en temas de seguridad vial cabe considerar:

V.3.1. Diseño urbano.

Cuando más se separan los nichos de vida (lugar de residencia, de trabajo, de comercio, de ocio, de los servicios públicos...) más crece la necesidad de desplazarse. Alcanzar la visión cero pasa por reducir el número de viajes en vehículos a motor, y reducir su velocidad.

La planificación de los usos del suelo (la localización de los servicios, empresas, comercios, escuelas, parques...) se orientará a: 1) evitar o reducir la necesidad de desplazarse (en distancia, frecuencia...). 2) favorecer la elección de modos de transporte más activos y saludables (entre los disponibles y según su calidad), 3) que las calles y vías sean inclusivas, cómodas y seguras para todos sus usuarios, en especial para los más vulnerables.

V.3.2 Diseño seguro de las calles y vías

a) Tráfico calmado.

En una vía calmada mejora la seguridad vial, la calidad ambiental y la cohesión social. El riesgo de morir atropellado por un vehículo es doble a 40 km/h y 5 veces mayor a 50 km/h que a los 30 km/h. El diseño de la vía debe evitar el poder superar las velocidades máximas permitidas. Entre ellas:

- Estrechamiento de la calzada y de los carriles -de 3,5 a 3,75 m-. Extensiones de acera (especialmente en las intersecciones) y refugios peatonales.
- Mobiliario urbano y zona ajardinada que proteja a la ciudadanía,
- Pavimentos con textura, color, y material diferenciado,
- Deflexiones horizontales. Chicanas, slaloms o zig-zag, estrechamientos y orejas (especialmente en los cruces), glorieta y miniglorietas -en vías de un carril por sentido-. Se trata de una desviación del eje trayectoria para evitar largas rectas que permitan excesos de velocidad mediante la alternancia de avance de aceras, jardineras, mobiliario urbano o, en su caso, de aparcamientos.
- Deflexiones verticales. Resaltes (badenes, lomos, almohadas, cojín berlinés, jorobas, mesas...) que deben tener perfiles cónicos o sinusoidales, o “cortes” para evitar crear incomodidades para los ciclistas.
- Cruce con zona peatonal a la altura de ésta (paso sobreelevado),
- Bandas sonoras.
- Pórtico de entrada en zona urbana.

Además, la velocidad máxima de cada vía se hará cumplir mediante una vigilancia efectiva, la asistencia inteligente a la velocidad aplicada a los vehículos.

Las calles residenciales y zonas 30 estarán exentas de señales y semáforos para que sea el conductor el que tenga que tomar decisiones adaptadas a la presencia del resto de usuarios de la vía.

b) Espacios con seguridad reforzada.

En las proximidades a centros de actividad “sensibles” la seguridad y la capacidad ambiental del espacio quedará reforzado de forma permanente o en las horas de más afluencia. Se consideran zonas sensibles, entre otras: escuelas, ambulatorios, parques y áreas recreativas, zonas comerciales, centros comunitarios, centros de culto, así como en los accesos a las estaciones y paradas de transporte público.

c) Garantizar la visibilidad entre los usuarios de la vía.

La vía debe ofrecer un amplio campo de visión para dar tiempo a tomar decisiones y reaccionar en un entorno, a veces, complejo y con personas de capacidades diversas.

Obstáculos. En las vías, no podrá haber ningún tipo de obstáculo que entorpezca la visión a una distancia suficiente que dé tiempo a reaccionar y frenar, y no inferior a 10 m previos al sentido del tráfico. Especial atención se tendrá cerca de los cruces e intersecciones peatón-calzada, pasos de peatones, etc. evitando coches aparcados, paradas de bus, señales, vegetación alta... Sin que mejorar la visibilidad invite a una mayor velocidad.

Las señales estarán dispuestas con suficiente antelación para que den tiempo a reaccionar incluso a personas con mermas funcionales.

d) Medidas en la vía tras un accidente.

En todas las calles y vías donde se haya dado un siniestro de vial o de tráfico por leve que sea será sometida a un análisis y una aplicación de medidas, en el término de un mes, tendentes a la mejora de la seguridad, accesibilidad, comodidad... que no podrá ir en detrimento de las personas más vulnerables ni de los modos activos de desplazamiento.

En concreto se procederá a: identificar el sitio, diagnosticar su problema, seleccionar contramedidas apropiadas, diseñar la intervención, implementarla en menos de 3 meses (aunque sea provisionalmente antes de una solución definitiva), monitorizar su eficacia y, en su caso, hacer los ajustes oportunos.

e) Gestión de los cruces y ancho de las vías.

Los cruces deben dimensionarse según el uso en horas valle, y servir de límite o puerta de una red en horas punta.

Se evitarán los cruces oblicuos orientándolos para que se acerquen al ángulo recto.

Si se prevé excepcionalmente el paso de vehículos anchos (camión de la basura, autobús...) se podrá disponer de sobreespesores, separadores franqueables, equipamientos desmontables...

Las avenidas de 2x2 carriles deben ser la excepción (mejor 2x1 carril) y sólo se podrán dar en las arterias principales de tráfico.

Salvo en los carriles de paso frecuente de autobuses, su anchura podrá reducirse a 4,80 m.

Art. V.4 Vehículos más seguros y menos insalubres.

El ayuntamiento se suma a las iniciativas internacionales de descarbonización del transporte (consumo neutro de carbono), la visión cero (cero accidentes graves y mortales, y cero contaminación) en busca de la sostenibilidad urbana.

Se prohíbe la circulación de los vehículos con una emisión de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases y otros contaminantes por encima de los estándares de los organismos internacionales.

Se prohíbe la circulación de vehículos poco seguros y los de mayor consumo energético. No se otorgará la licencia de circulación a aquellos vehículos que no tengan incorporado sistemas de asistencia inteligente a la conducción (que incluya control de alcoholemia, velocidad, etc...). Su circulación quedará prohibida para el 2025.

Queda prohibida la circulación de los megatrucks o gigaliners por su peligrosidad en el entorno urbano.

Se autoriza que los aparcamientos públicos y privados se doten de cargadores de baterías eléctricas de vehículos acogidos a fuentes de energía verde o limpia.

Art. V.5. Tráfico compatible con la seguridad y salud ambiental.

El número de autos en circulación y su velocidad permitida en cada vía debe ser compatible con la convivencia en la misma de los otros usuarios más vulnerables. En todo caso, el tráfico permitido (en intensidad/volumen) y su regulación dependerá de: el tipo y diseño de la vía, la seguridad y capacidad ambiental de la vía, y composición del tráfico.

En general, en todas las vías del casco urbano la velocidad máxima permitida será de 30 km/h (8,3 m/s.). A más de 30 km/h la separación entre tráfico a motor y peatón es imprescindible, para ello se tomarán medidas de segregación por tiempo (semáforos...) o por espacio (pasos de peatones, aceras continuas), que marquen prioridades y comportamientos.

En las vías de plataforma única la velocidad permitida no sobrepasará los 20 km/h.

Para que en una vía arterial pueda autorizarse una velocidad de hasta 50 km/h (14 m/s) debe cumplirse: que la calzada no supere la mitad del ancho de la vía, que cuente con carriles segregados para las bicicletas y aceras con una anchura mínima de 5 m y que no se supere la capacidad ambiental de la vía. Además, se evitará que en todos los cruces tenga la prioridad de paso mediante stops, cedas el paso, semáforos, rotondas o minirotondas.

Se tomarán las medidas oportunas (regulación, física, vehicular, control...) para que se cumplan estas velocidades máximas.

Se podrá restringir el tráfico temporalmente en algunas vías (p.ej. horas de entrada al cole en la calle de acceso) o con motivo de algún evento en la vía.

Allí donde el tráfico esté regulado por semáforos, estos cambiarán a rojo cuando un vehículo supere la velocidad permitida -especialmente en las avenidas y vías de paso y distribución-, y su secuencia evitará ondas verdes a velocidad superior a la permitida.

En caso de que debido al tráfico rodado se superen los índices de contaminación y ruido recomendados por la OMS se aplicarán inmediatamente medidas de moderación del tráfico (reducir el número y velocidad de los vehículos) hasta que se recuperen los valores admisibles.

En algunas vías se podrán aplicar medidas añadidas de calzado de tráfico a determinadas horas o días. Como en las cercanías de centros escolares a las horas de entrada/salida, o la circulación nocturna (22 h. a 8 h.)

En caso de siniestro grave, la calle quedará liberada del tráfico a motor por duelo durante una semana.

Art. V.6 Atención médica urgente tras el siniestro.

Tema importante a desarrollar.

Título II. La movilidad saludable.

La movilidad saludable va más allá de evitar sufrir siniestros graves en las vías y busca a) las condiciones socioambiental y saludables del espacio público (calidad acústica y atmosférica, sociabilidad del espacio público, prevención de caídas, etc.) y b) los hábitos saludables en los desplazamientos (activos...).

Art. V.7. Condiciones socioambientales y saludables del espacio público.

El ayuntamiento garantizará por todos los medios a su alcance que ninguna vía supere los índices de contaminación y ruido perjudiciales para la salud,

Todos los usuarios del espacio público deben colaborar a que las calles y vías cuenten con altos estándares de calidad ambiental y social.

Art. V.8. La movilidad activa y saludable.

El ayuntamiento garantizará que las calles y vías cuenten con un entorno agradable, cómodo y seguro para el desplazamiento a pie, en ciclo o VTPA (vehículos de transporte personal activo), así como para la práctica del ejercicio físico. Y fomentará mediante campañas y programas educativos el desplazamiento activo.

En esta línea evaluará y difundirá los beneficios para la salud, la sociedad, la economía... del incremento de los desplazamientos activos.

Cap. VI. La fiscalidad al tráfico y la inversión para aplicar esta ordenanza.

La inversión pública y la fiscalidad actual distorsiona los costos reales (sociales, económicos y ambientales) que supone el tráfico a motor y favorece la elección del automóvil para desplazamientos que cuentan con alternativas mejores para la sociedad y la economía. Por otro lado, la aplicación de esta ordenanza tiene unos costos importantes, marcados por la ley y el derecho como son el rediseño de todas las calles y vías según su tipología y la implantación en todas ellas de los IPAs (itinerarios peatonales accesibles), la provisión del transporte público de calidad, las medidas de seguridad desde la visión cero, etc.

Art. VI.1. Costos del tráfico a motor y sus consecuencias.

El tráfico (y aparcamiento) de automóviles por la ciudad supone un uso privativo de un espacio público que excluye de otros usos y a otros usuarios, además del impacto ambiental y sobre la salud que suponen.

El alto coste de las infraestructuras viales (construcción y mantenimiento) y sus equipamientos y servicios (regulación y control del tráfico), así como los impactos del tráfico motorizado (ambientales, sociales, económicos y sobre la salud tales como traumatismos, enfermedades, muertes, cambio climático, contaminación, derroche energético, ocupación privativa del espacio público...) los soportan la totalidad de los ciudadanos, aunque sólo una minoría (20%) son los que usan el automóvil a diario. Además, los precios del carbono, del petróleo y de los vehículos particulares están subvencionados y tienden a ser excesivamente bajos, mientras que los impuestos no cubren ni los gastos directos del tráfico a motor. De esta forma, el uso del coche particular, pese a los impuestos que recaen sobre él y su entramado, está fuertemente financiado y no paga los costos reales, que recaen sobre la sociedad y el estado, distorsionando la elección más apropiada del modo de transporte a elegir.

Los automóviles y su uso están sujetos a diversos tipos de impuestos y tasas (como los de matriculación -impuesto sobre vehículos de tracción mecánica-, circulación, combustible, aparcamiento, itv, autopistas, vados, etc, que, sin embargo, no llegan a cubrir el coste directo ni indirecto (externalidades o costos sociales). El cobro por el uso de un bien público (el espacio público) con un fin privado (el transporte en vehículo privado) supone una interiorización de externalidades y es una forma acertada para hacer más equitativo el sistema de transporte.

Mientras tanto, otras infraestructuras, equipamientos y servicios públicos son deficitarios (las barreras arquitectónicas, la calidad del espacio peatonal -el 80% de los “accidentes” viales son por caídas-, un transporte público insuficiente...). Así el gasto público al servicio del automóvil van en detrimento de otros destinos de bien común posibles.

El establecer tasas sobre el uso de infraestructuras públicas para un uso minoritario parece ser una vía útil, justa y eficaz para: a) mejorar la eficiencia de la gestión del tráfico, reducción de la congestión, consumo energético y siniestralidad. b) repercutir sobre los los automovilistas beneficiarios sus impactos/costos c) obtener ingresos para mejorar la calidad del espacio y del transporte público, actuaciones rentables desde el punto de vista socioeconómico.

Art. VI.2. Fiscalidad sobre la circulación de automóviles.

El gasto público al servicio del automóvil es muy superior a lo que ingresa el Estado por impuestos y tasas al mismo. El peaje, que disminuye la demanda y la congestión, invita al cambio modal y acerca el uso del auto a su costo (externo) real.

La circulación de automóviles por el casco urbano será grabada con peajes por congestión y consumo de infraestructuras que se acerquen a la cuantificación económica de sus impactos. Con todo, no se permitirá que su impacto supere los estándares establecidos por la OMS o los organismos correspondientes.

El peaje, la tarificación por el uso de infraestructuras viales en entornos urbanos, tiene por finalidad mejorar la eficiencia del tráfico, reducir la congestión, el consumo *energético y la siniestralidad, así como internalizar los costes sociales del tráfico y así ayudar a mejorar las ineficacias y adaptar las demandas de transporte a su "valor". Con sus ingresos se pueden financiar actuaciones rentables de movilidad. Su aplicación está recomendada por la UE (libro verde de 1995 y libro blanco 1998 y de 2001) por ser más adecuados que otras formas impositivas y repercutir sobre el usuario los impactos del medio utilizado. También es recomendado por el libro verde sobre el medio ambiente urbano y por la [EEMS](#) (+) de 2009.*

El peaje en el entorno urbano busca **reducir costes** de:

- La salud y la siniestralidad: daños materiales, desperfectos en equipos de control de tráfico, servicios sanitarios, dolor y sufrimiento causado...
- Impactos sobre el medio ambiente: contaminación aire, agua, acústica, GEI y consumo energético.
- Gestión y Explotación: costes laborales y de mantenimiento.
- Daños a la infraestructura: mantenimiento y desgaste de la infraestructura.
- Congestión. Demoras causadas a otros usuarios o impedimento de su uso por otros usuarios.
- Financiación de la infraestructura y costes de oportunidad (lo que se dejó de hacer por gastarlo en infraestructuras viarias).

Los **ingresos** que recibe el ayuntamiento por la circulación de vehículos a motor son:

- El peaje. Según se regula en esta ordenanza por uso de infraestructuras,.
- La tasa de estacionamiento. Todo estacionamiento en la vía pública de más de 20 minutos estará sujeto a una tasa a excepción de los servicios públicos, sanitarios o urgentes.
- Las sanciones o multas por infracción de tráfico. El ayuntamiento tomará las medidas oportunas para que todas se cobren.
- El Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica. Se ajustará a lo que establece la ordenanza correspondiente de este ayuntamiento.*

Art. VI.3. Peaje por el uso de infraestructuras viales en entornos urbanos.

La circulación de automóviles por el casco urbano de València será grabada con una tasa o peaje por consumo de infraestructuras.

Su ámbito geográfico y su cuantía, en su caso las diferencias según tipos de vehículos o lugar de residencia, serán aprobados por el pleno municipal a propuesta de la concejalía de movilidad tras un periodo de estudio y consulta pública.

Art. VI.4. Destino de los ingresos viales.

Este ayuntamiento destinará una cantidad nunca inferior al x% del gasto municipal a:

- El diseño, creación y mantenimiento de espacios públicos de calidad, que cumplan con la accesibilidad universal. Diferenciando las calles de las vías. Y dentro de éstas el tráfico de destino y de distribución.
 - Cada tipología de calle o vía tendrá un diseño (color, textura, ajardinamiento...) acorde a su función y uso preferente.
 - La implantación del Itinerario peatonal accesible (IPA) en todas las calles y vías así como la red de itinerarios peatonales básicos por toda la ciudad.
- Lograr una oferta de calidad de transporte público (incluida la bici pública), teniendo en cuenta la intermodalidad con otros servicios públicos de transporte no municipales, que garantice:
 - El acceso a los centros de trabajo, de estudio y otros centros de atractores de desplazamiento tanto dentro de la ciudad como en localidades o zonas empresariales hasta 15 km de València. ([ROTI](#), RD 1211/1990, art.65a).
 - El acceso a grandes eventos.
 - Un horario amplio, alta frecuencia, conectividad y sincronización con todo el sistema de redes de transporte.
 - Los programas, acciones y campañas para fomentar el trasvase del uso del coche privado a modos activos y al transporte público.
 - La dotación de vehículos de transporte público altamente eficientes y limpios.
- El apoyo económico y asesoramiento técnico a los planes de transporte de centros de empleo y centros escolares. Este apoyo incluirá la bonificación de hasta un 50% del IAE “Establezcan un plan de transporte para sus trabajadores que tengan por objeto reducir el consumo de energía y las emisiones causadas por el desplazamiento al lugar del puesto de trabajo y fomentar el empleo de los medios de transporte más eficientes, como el transporte colectivo o el compartido”. ([RD-L 2/2004](#), Reguladora de las Haciendas Locales art.88.2 c) *
- El diseño de tales planes para el personal del ayuntamiento y sus empresas (EMT, etc.).
- La aplicación de serias medidas de seguridad orientadas a la visión cero sin que supongan restricciones al derecho a la movilidad activa.
- La creación, dotación y mantenimiento de la Agencia/Área Municipal de Movilidad de València y sus áreas y programas: observatorio, (diagnóstico, evaluación, análisis de mejores prácticas), sensibilización/educación y procesos participativos, gestión, diseños y ensayos socio-técnicos, etc. La capacitación de su personal.
- El impulso y apoyo a la mesa y foros de movilidad de València.
- La creación de aparcamientos disuasorios a la entrada de València, bien conectados con servicios públicos para el transbordo entre ambos modos de transporte. Así como la dotación de aparcamientos de corta duración que permitan, en los casos necesarios, estacionar para la subida/bajada de personas “vulnerables” o la carga/descarga de bultos o mercadería, tanto por parte de la ciudadanía como de las actividades empresariales.

Disposiciones Transitorias

Las disposiciones y derechos recogidos en esta ordenanza son aplicables desde el momento de su aprobación. No obstante, el desarrollo de la ordenanza (la transición de la situación actual a la proyectada), la realización de diagnósticos y planes, la adecuación de física del espacio y la mejora dotacional del transporte colectivo, o la implantación de los peajes se irá aplicando según el siguiente calendario:

En diciembre 2018.

Aprobación de esta ordenanza y con ello la creación de la Agencia de movilidad de València, y la Mesa de la movilidad.

Para enero 2019:

- La EMT permitirá el transporte de bicicletas a los barrios más alejados y en todos los servicios nocturnos.
- El pleno aprobará la creación de la Agencia Municipal de la Movilidad de València (AMMV) a que hace referencia el I.6.

Para Septiembre 2019 el ayuntamiento habrá elaborado:

- Una norma/guía técnica la accesibilidad universal en el espacio público de València, de obligado cumplimiento.
- Una norma/guía técnica sobre las características mínimas que haya de cumplir toda acera, el carril-bici, carril-bus, etc. y que deberán cumplir un alto grado de calidad.
- Un reglamento consensuado sobre la mesa de la movilidad.

Para Octubre 2019 el ayuntamiento tendrá elaborado un diagnóstico:

- De la calidad del espacio público que contemple la capacidad ambiental de cada calle/vía, su accesibilidad, caminabilidad y ciclabilidad y el impacto al que está sometido. (III.4.4)
- Sobre la movilidad de todos los colectivos (por sus características del ciclo de vida, capacidades y motivos del desplazamiento...), sus necesidades de desplazamiento, sus opciones.
- Sobre la oferta/demanda en los diferentes modos/sistemas de transporte y de sus interrelaciones (intermodalidad).
- Sobre los impactos del tráfico y el transporte (económicos, ambientales, sociales, sobre la salud, seguridad vial, etc.)

Para Diciembre 2019,

El ayuntamiento aprobará un Plan Integral de Movilidad Saludable y Ciudad Amable (a que hace referencia el punto ...) y sus diversos planes sectoriales (de accesibilidad, de movilidad activa, transporte público universal, restricción del automóvil, intermodalidad, así como de movilidad infantil (y escolar) al trabajo, y de sostenibilidad y movilidad saludable). Este plan integrará el PMUS y formará parte del plan de ordenación urbanística.

Este plan supondrá la transformación de la movilidad y el uso público urbano a lo largo de 5 años en que se deberá asegurar el cumplimiento pleno de los estándares mínimos de accesibilidad universal a razón de un 40% el primer año, 40% el segundo y 20% el tercero. (III.5). En concreto:

- El IPAs es de obligado cumplimiento desde el 4 diciembre 2017. La accesibilidad es un derecho cuyo ejercicio no debe demorarse más. Por eso, con la aprobación de esta

ordenanza, se habilitará (reglamentariamente) los espacios IPAs en todas las calles y vías, y se irán haciendo los ajustes físicos que lo consoliden.

- Los coches diésel de más de diez años y los de gasolina anteriores al 2000 no podrán circular durante los episodios de alta contaminación (acústica o atmosférica) superior a lo que recomienda la OMS. A partir de 2020 (2022) esta prohibición se extiende a todos los días del año.
- El ayuntamiento aprobará los “Estándares de calidad del espacio público”.
- El ayuntamiento aprobará un plan con las diferentes tipologías de calles (estancia y residenciales) y vías (de barrio, distrito o arteriales), su diseño paisajístico (apariciencia, mobiliario, texturas...) y la circulación permitida en cada una de tráfico de destino y de tráfico de paso). Dicho plan se irá implementando en un plazo máximo de 7 años.

Para diciembre de 2020.

- Todos el transporte público que circule por València permitirá el transporte de bicicletas a cargo del viajero, sin coste añadido.
- Se hará efectiva la prohibición de matricular automóviles sin la etiqueta 0 o eco de la DGT o que NO tengan implantados sistemas inteligentes de apoyo a la conducción y de control previo de alcohol y drogas. Y no podrán circular por el casco urbano aquellos que no cumpla estas condiciones y que sean vehículos de empresa o que no paguen el impuesto de circulación en València.
- Se prohibirá la circulación de los coches diésel de más de diez años (12 años) y los de gasolina anteriores a 1998
- Estarán aprobados los planes de movilidad infantil y escolar. Y definidos los itinerarios infantiles y escolares seguros para todos y cada uno de los centros escolares y zonas de atracción infantil.
- El aparcamiento de larga duración quedará totalmente prohibido en la vía pública, salvo para pmr.
- Se eliminarán todas las aceras-bicis existentes, y donde fuera oportuno se bajará los carriles bici a la calzada. (IV.3.2)

Para 1 enero 2022

- Entrará en vigor el peaje urbano de pago por uso de la infraestructura.
- Dejará de darse permiso de circulación a todo automóvil que no muestre la disponibilidad de un garaje para estacionarlo.
- Todas las calles y vías de la ciudad, presentarán un diseño paisajístico acorde al la circulación permitida en cada una (sea peatonal, de tráfico de destino y de tráfico de paso).

Para septiembre 2025

- Se prohibirá la circulación de autos que no tengan la etiqueta 0 o eco de la DGT, o no cumplan con el Euro 6, o no dispongan de asistencia a la conducción.
- No se permitirá la entrada en los barrios de camiones o furgonetas de más de x TM de distribución de mercancías, que necesariamente deberán tener como destino los centros zonales de distribución logística.

Disposición Final.

Se modifica la ordenanza fiscal del IAE para recoger la opción del [RD-L 2/2004](#), texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (art.88.2 c) de que las ordenanzas fiscales establezcan bonificaciones de hasta el 50% para las empresas que

tributen por cuota municipal y que “Establezcan un plan de transporte para sus trabajadores que tengan por objeto reducir el consumo de energía y las emisiones causadas por el desplazamiento al lugar del puesto de trabajo y fomentar el empleo de los medios de transporte más eficientes, como el transporte colectivo o el compartido”. ([RD-L 2/2004](#), Reguladora de las Haciendas Locales art.88.2 c)

Se modifica el [Reglamento de la EMT](#) anulando su punto 10,8 que prohíbe subir o bajar entre paradas.

El Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica regulado por la ordenanza correspondiente de este ayuntamiento. (**ver**) será el máximo que permite la ley ... de haciendas locales (art.95.4) a saber la base incrementada hasta en un coeficiente 2.

Anexo I. Glosario de términos y clasificaciones

Accesibilidad universal.

“Es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de «diseño universal o diseño para todas las personas», y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse.” ([RD-L 1/2013](#), art.2)

La accesibilidad depende tanto de circunstancias personales (edad, sexo, capacidades mentales o físicas, nivel de renta...) como de las opciones o condiciones físicas y simbólicas del entorno.

Franjas-guía de encaminamiento.

Consisten en bandas longitudinales de textura y color diferente a las del pavimento, de 40 cm de ancho, con estriado longitudinal para facilitar la orientación, detección y guía de personas con problemas de orientación y las de escasa visión que utilizan el bastón blanco.

Capacidad ambiental de la vía. (*)

Capacidad ambiental de tránsito admisible en una vía es el límite a partir del cual la calidad de vida en ella se deteriora. Se entiende que se supera la capacidad ambiental cuando la contaminación acústica o atmosférica o los GEI supera los estándares internacionales admisibles. Será de aplicación la ley 6/2016 para las restricciones medioambientales.

Calmado de tráfico.

Hace referencia tanto a una reducción de la velocidad como del n.º de vehículos en circulación -y así mejorar la seguridad- mediante la regulación del tráfico y el cambio en el diseño urbano (reductores de velocidad, pasos peatonales elevados, chicanas)

Chicanas.

Son carriles de trayectoria curva (en zig-zag o eslabon) para evitar largas rectas y desacelerar el tránsito.

Espacio público.

El espacio público se compone de calles (y plazas), parques y vías. Las calles son espacios reservados para las personas. Cuando por ellas se pueda transitar con vehículos tendrán la consideración de vías (de tráfico).

Las **vías** se componen de aceras, reservadas a las personas, y de calzada, por donde podrán circular vehículos. En los paseos y avenidas, los tramos centrales o bulevares destinados al uso peatonal tendrán una consideración análoga a la de las aceras.

La **jerarquía de las calles y vías** urbanas

- A. Espacios exclusivamente peatonales o de preferencia peatonal (calles paseo). En ellas se tolera el andar en bici y excepcionalmente algún auto a velocidad de persona. Tenderán a ser de plataforma única (único nivel de asfalto) y con un diseño claramente diferenciado.
- B. Vías de barrio (de acceso, destino o residenciales). Son aquellas que permiten el paso de bicis, transportes y servicios públicos, así como la circulación de autos con

origen o destino en el propio barrio. Generalmente la circulación permitida es calmada y no podrán contar con más de un carril de circulación por sentido.

- C. Vías de distribución o distrito (coexistencia o tránsito). Aquellas que comunican distintos barrios o distritos de la ciudad. Según su ancho y la existencia de carriles bici y/o bus, la velocidad de los autos podrá ser calmada o urbana.
- D. Vías principales (arterias de tráfico rodado de paso -interurbano-). Aquellas avenidas, grandes vías, etc. de tráfico intenso. En ellas el espacio peatonal no podrá ser inferior al 50% del ancho de la misma, y deberá contar con ciclocarril segregado a no ser que la velocidad sea calmada.

Equipamiento urbano.

Mobiliario y equipamiento urbano: Objetos dispuestos en la vía pública para dar servicio a las personas, como pueden ser: bancos, apoyos isquiáticos, paneles de señalización e información, papeleras, bolardos, barandillas, pasamanos, farolas, semáforos, elementos ornamentales, contenedores, fuentes, buzones, teléfonos públicos, aseos públicos, quioscos, terrazas y cajeros automáticos.

Apoyos isquiáticos: Son elementos que permiten el descanso en posición estática, sin necesidad de tener que realizar el esfuerzo de sentarse y levantarse. Preferentemente serán mayores de 1,40 cm de largo y a una altura entre 75 y 90 cm con una inclinación de 30° sobre la vertical.

Índice de Caminabilidad.

Hace referencia a la medida en que las características de un entorno son propicias para el desplazamiento a pie para el desarrollo de diversas actividades de ocio, ejercicio, recreación o acceso a los servicios, viajar o trabajar (Leslie et al. 2007). Dicho índice suele guardar relación con el IMD (índice de masa corporal), con el estado de salud de la población residente. Este índice suele incluir referencias a la proximidad (en distancia y tiempo), densidad y variedad de usos del suelo, conectividad origen-destino (sinuosidad, tendente a ser directo...), amplitud de las manzanas, atractores de desplazamiento, diseño urbano, sensación de seguridad/riesgo, equipamiento y servicios locales (densidad de tiendas/comercio, correos, parques, transporte público, espacios recreativos...), la comodidad (directo, sombras/arbolado, bancos, tranquilidad, iluminación...) y accesibilidad (sin fuertes pendientes ni barreras), estética/atractividad (uso público, permeabilidad de las fachadas, limpieza...), saludable, comprensión de la vía, sociabilidad/ vida en la calle, uso (intensidad de peatones).

IPA. Itinerario peatonal accesible.

El IPA es la franja o espacio de paso que garantiza el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas, sin obstáculos, permitiendo el acceso a los diferentes espacios de uso público, a las edificaciones del entorno, a los bienes y servicios de uso público y a los diversos modos de transporte y sus infraestructuras. Viene regulado por la orden [viv/561/2010](#), de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

Los IPAs comunican las zonas de estancia (plazas, paseos, etc.) de forma accesible y sin obstáculos y contarán con los apoyos necesarios para asegurar altas cotas de autonomía personal y seguridad.

Modos de desplazamiento.

A efectos de esta ordenanza se diferencia:

- Modos de desplazamiento activo: a pie, en ciclo, y los VTP-A (vehículos de transporte personal activo) como las sillas de ruedas o patines de impulso humano.
- Vehículos de transporte personal (VTP): el ciclomotor, los sedway, y demás vehículos -generalmente eléctricos- para el transporte de una persona. (ver clasificación en instrucción de la DGT). Pueden ser activos (VTPA) o no según vayan con tracción humana o no.
- Modos y vehículos de tracción animal: los que son impulsados por caballos, mulos y similares.
- Modos y vehículos privados a motor. Comprende toda la variedad de automóviles -según el RGC-, desde las motos, coches, furgonetas, camiones, autobuses.
- Transporte público colectivo, bien de calzada o sobre rail (tranvía, metro, tren...)

Velocidades según modos de transporte.:

- Caballo: a) al paso, b) al trote c) al galope,
- Peatón: a) paseo (2-4 km/h), b) marcha (5-6 km/h) c) correr (>6 km/h)
- Ciclo: a) andar en bici (<8 km/h) b) Circular (9-15 km/h) c) Correr (>15 km/h)
- Silla de ruedas y VTP: ?????
- Vehículos a motor: a) Calmado (<30 km/h) b) Urbana (30-50 km/h.) c) Carretera (>50 km/h). d) autovía (>100)

Movilidad.

Según la Estrategia Española de movilidad sostenible, la movilidad es un “Conjunto de procesos y acciones orientadas a desplazar personas y bienes en el territorio para acceder a las actividades y servicios” ([EEMS](#) (+))

La movilidad tiene un objetivo, unos medios, un entorno, unos sujetos y unos efectos.

- El objetivo es el acceso/alcance de todas las personas a los bienes (servicios, relaciones, acciones, recursos...) que nos ofrece un territorio
- El medio son los modos de transporte, los vehículos y el andar.
- Los sujetos: son las personas con sus diferentes características (de género y ciclo de vida), capacidades (físicas, sensoriales, cognitivas, económicas...) y condiciones (lugar de residencia...).
- Los efectos sobre la salud, la sociedad, la naturaleza, la economía... La movilidad busca ser sostenible y saludable.

Peligro y riesgo.

Peligro es la posibilidad de sufrir un siniestro. Riesgo es la exposición a un peligro.

Persona con movilidad reducida.

“Persona con movilidad reducida es aquella que tiene limitada su capacidad de desplazamiento, de acceso o utilización plena de los espacios, instalaciones, edificios y servicios.” (ordenanza de accesibilidad en el medio urbano del municipio de Valencia Aprobación definitiva: Pleno 27 de Octubre 2006).

Se debe a un desajuste entre las capacidades de las personas (físicas, psíquicas, sensoriales o cognitivas) tanto de manera permanente como temporal y las características o adaptaciones del entorno. Entre ellas, se incluyen las personas con discapacidad, las personas mayores, niños, las que lleven cargas de cierta magnitud, las mujeres embarazadas, enfermos, etc.

Transporte accesible

Es aquel sistema o modalidad de transporte planeado, proyectado, construido, rehabilitado y operado conforme a los criterios de Accesibilidad Universal, de forma que pueda ser utilizado en condiciones de seguridad, comodidad y autonomía por cualquier persona.

Transporte público urbano.

Aquél que se da dentro del término municipal de València, y hasta 15 km fuera del mismo, siempre que preste servicio a su población vinculada, en especial con destino en zonas o polígonos industriales ([ROTI](#), RD 1211/1990, art.65a).

Tipos de tráfico a motor urbano.

- De paso. El que ataja por un barrio para ir a otro. Es un tráfico a evitar con medidas físicas y regulación del tráfico.
- De agitación. El que busca aparcamiento. Es un tráfico a evitar ofreciendo a los que vienen del exterior alternativas al coche y aparcamientos donde no perturben la vida urbana.
- De destino. Vehículos que realmente tienen que acceder al espacio urbano (garajes o estacionamientos, urgencias, servicios, repartos, etc.). Son los tráficos necesarios para que la ciudad funcione.

Ideas fuerza

Sobre la ordenanza.

- Una ordenanza de circulación y seguridad vial o de transporte, aunque sea buena, aunque sea sostenible, aunque se le llame de movilidad, no es suficiente para dar respuestas a las necesidades de movilidad cotidiana local.
- En movilidad hay que diferenciar entre su objetivo (el acceso a bienes de un territorio) y su medio (los modos de transporte, los vehículos). El gestionar los medios no es suficiente para lograr los objetivos.
- La gestión del tráfico busca hacer compatible fluidez y seguridad; la gestión del transporte busca dar opciones de desplazamiento a la población de una forma sostenible; mientras que la gestión de la movilidad, además, busca satisfacer los motivos del desplazamiento cotidiano (el acceso a bienes de un territorio) por parte de todos los colectivos sociales (niños, mayores, mujeres, trabajadores, estudiantes inmigrantes... etc.)
- Una ordenanza de movilidad ha de garantizar que todas las personas alcancen sus destinos y además: el derecho al transporte y la ciudad, la salud en los desplazamientos, la facilidad y comodidad del andar e ir en modos de transporte activo, la accesibilidad universal, la sostenibilidad (ambiental, económica y sociocultural), el sistema vial seguro (visión cero) y un transporte público de calidad suficiente para atender las necesidades de los diferentes colectivos ciudadanos en condiciones de equidad e inclusión.
- Una ordenanza de movilidad ha de contemplar: 1) la ordenación urbana y usos del suelo, así como el diseño vial, 2) la gestión de la oferta y demanda de transporte y sus infraestructuras, 3) la capacidad socioambiental de las vías 4) la fiscalidad, 5) normas de uso y disfrute del espacio público y de circulación de vehículos...

Diseño urbano y vial.

- El planeamiento urbano primará la proximidad de los servicios, la ciudad compacta, la mezcla de usos y actividades socioeconómicas, la organización en barrios y áreas funcionales...
- La organización de los servicios urbanos y empresariales (incluidos los logísticos de distribución) irán orientados a reducir la necesidad de desplazamiento (en distancia y frecuencia) y a potenciar los modos activos y el transporte público.
- El espacio público es lugar de múltiples funciones sociales (relación, juego, paseo, compras) y, en parte de él, también del tránsito vehicular. El espacio vehicular nunca puede ser superior al humano.
- En el espacio público cabe diferenciar entre: a) las calles de estancia (peatonales y residenciales), que son una extensión del hogar y b) las vías de coexistencia con el tráfico (de barrio, de distribución y arterial). Cada tipo presentará un diseño diferente (en textura, color, mobiliario...), de forma que intuitivamente se aprecie el uso permitido en cada una.
- La supermanzana será la unidad básica de organización (en su interior se darán las calles) y, en general, en su periferia las vías.
- Todas las calles y vías contarán con itinerarios peatonales accesibles (IPAs definidos en IV.4.3.1) según la ord/viv561/2010. Esto es ,entre otros temas, franjas de al menos 1,80 m. de ancho, (y 2,20 m de alto) que cumpla con los criterios de accesibilidad universal.

- Además (de los IPAs , la ciudad contará con una red básica e integral de itinerarios peatonales, ciclistas, de transporte público y de automóviles. La red básica peatonal tendrá predominio sobre la vehicular en los puntos de intersección.
- Todas las vías contarán con un diseño orientado a: 1) favorecer los desplazamientos activos, 2) aplicar criterios de sistema vial seguro, de forma que impida se den velocidades excesivas, se eviten obstáculos a la visión. 3) adecuarse a la capacidad socioambiental de la misma.
- En la ciudad, el espacio de uso social y peatonal (calles, paseos, aceras...) deberá ser superior al 75%. En cada vía, el espacio peatonal (frente al vehicular) será siempre superior al 50%.
- Las calles y las zonas 30 carecerán de regulación semafórica y, en su caso, los pasos peatonales sólo serán indicativos.
- En las vías de distribución y arteriales se dispondrá de pasos de peatones cada 50 m. y en los cruces/intersecciones, los habrá en todas las esquinas.

La gestión del transporte.

- El uso del automóvil pasa de ser expresión de libertad individual a estar permitido sólo en caso de necesidad.
- Intermodalidad: Todo el transporte público urbano/metropolitano funcionará como un sistema único (interconectado y sincronizado, billete único, etc.) serán accesibles y permitirán el transportar bicicletas como equipaje.
- Las principales estaciones, paradas o intercambiadores contarán con aparcamiento bien conectado para favorecer la intermodalidad.
- Se promocionarán los modos activos y se desincentivarán los privados a motor.

Normas de tráfico y salud vial.

- La velocidad máxima en ciudad, salvo excepciones, será de 30 km/h.
- El tráfico nunca podrá superar la **capacidad ambiental de la vía**, es decir, que se supere los niveles de ruido, contaminación, GEI, etc. establecidos por los organismos internacionales como perjudiciales para la salud.
- Las personas a pie, salvo en las vías arteriales, podrán cruzar la calzada por cualquier punto asegurándose de que puedan hacerlo con seguridad. Las calles son peatonales y no requiere regulación formal.
- Los ciclos podrán circular por todas las calzadas urbanas y serán tolerados en las calles salvo en momentos de gran afluencia de personas o con señalización en contra.
- Los cruces (intersecciones) entre franja peatonal y vehicular son los coches los que pasan por una zona peatonal (no un paso peatonal en la calzada).
- En el caso de regulación semafórica esta deberá dar tiempo para cruzar a personas con movilidad reducida (0,4 m/s), y dispondrán de detector para alargar el tiempo de ámbar o intermitencia si hubiera alguna persona cruzando.
- El aparcamiento de larga duración es una responsabilidad privada del propietario/poseedor del auto y que deberá buscar fuera del espacio público. Se prohíbe el aparcamiento de **larga duración** en el espacio público. Por su parte se dotará de opciones para estacionamientos breves (de gestiones) y para servicios a personas de movilidad reducida y servicios públicos. No es admisible que el auto pague menos "alojamiento" que las personas.

Fiscalidad.

- La aplicación de esta ordenanza requiere financiación para disponer del transporte público necesario y de calidad y rediseñar la ciudad y las vías.
- Procede el pago por parte de los autos por el uso de infraestructuras, un impuesto o peaje por entrar en el casco urbano como forma de costear las externalidades que

generan y que actualmente pagan todos los contribuyentes y sufre toda la ciudadanía.

Impacto de la nueva ordenanza de movilidad.

- El principal objetivo de esta ordenanza es que todos los colectivos sociales accedan a los bienes “localizados” en un territorio, no el favorecer la circulación por cualquier modo, ni ir contra el coche.
- La aplicación de esta ordenanza debe conseguir que nadie por el hecho de desplazarse sufra un grave riesgo para su salud (por trauma o enfermedad por contaminación) y garantiza el acceso en modos activos y transporte público a todos los destinos urbanos, primando a los colectivos más vulnerables.
- Dado que el 80% de los viajes a motor se realizan por menos del 20% de las vías, el reconocer el 75% del espacio como peatonal, no supone un colapso del tráfico y más cuando el número de desplazamientos motorizados se reducirá fuertemente, al contar con alternativas mejores y permitir sólo los necesarios.
- Disposición transitoria. Los derechos aquí contemplados serán válidos desde el momento de la aprobación de la ordenanza, no obstante, se establece un calendario (a 3-5 años vista) para la adecuación física del espacio y del transporte público a tales derechos.