

Metas + Propuestas

ESTRATEGIA TERRITORIAL
COMUNITAT VALENCIANA

Movilidad

Objetivo

19

**Satisfacer las demandas
de movilidad en el territorio
de forma eficiente e integradora**



Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora

Análisis y potencialidades

Objetivo

19

Objetivo 19 Introducción

Analizar la movilidad sostenible desde la óptica de la ordenación del territorio, supone reforzar la conexión entre la planificación de los usos del suelo y las políticas de transporte público y privado, incorporando sus externalidades en los procesos decisorios de localización de los distintos usos y actividades en el territorio.

La Comunitat Valenciana, por su estructura territorial y el modelo de ocupación reciente, tiene un territorio con un elevado desequilibrio poblacional. El 82% de la población vive por debajo de la cota 100, y sólo un 1,5% en el 32% del territorio que está considerado como sistema rural. Estas diferencias plantean problemas distintos y muy contrastados respecto de las demandas de movilidad, en sistemas de transporte público, que se deben satisfacer mediante respuestas diferenciadas.

Por una parte están las áreas metropolitanas litorales, que requieren sistemas de transporte público de alta capacidad en las relaciones radiales, y de alta congestión, mientras que en la franja intermedia del territorio, con abundancia de ciudades medias, sus relaciones requieren sistemas más flexibles y de menor capacidad y, por último, un sistema rural de baja demanda, y de escasa rentabilidad en cuanto a las inversiones, pero donde se debe garantizar el derecho al acceso a los equipamientos básicos de cohesión social.

Resolver las demandas de movilidad de un sistema tan heterogéneo plantea, en primer término, la necesidad de un conocimiento exhaustivo de las características de esta movilidad en el territorio de la Comunitat Valenciana y, en segundo término, diseñar los mecanismos y sistemas de transporte público y privado que se ajusten a cada caso concreto en cuanto a fiabilidad, tiempo, calidad y eficiencia de las inversiones.

Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora

Análisis y potencialidades

Unas demandas de movilidad diferenciadas en el territorio

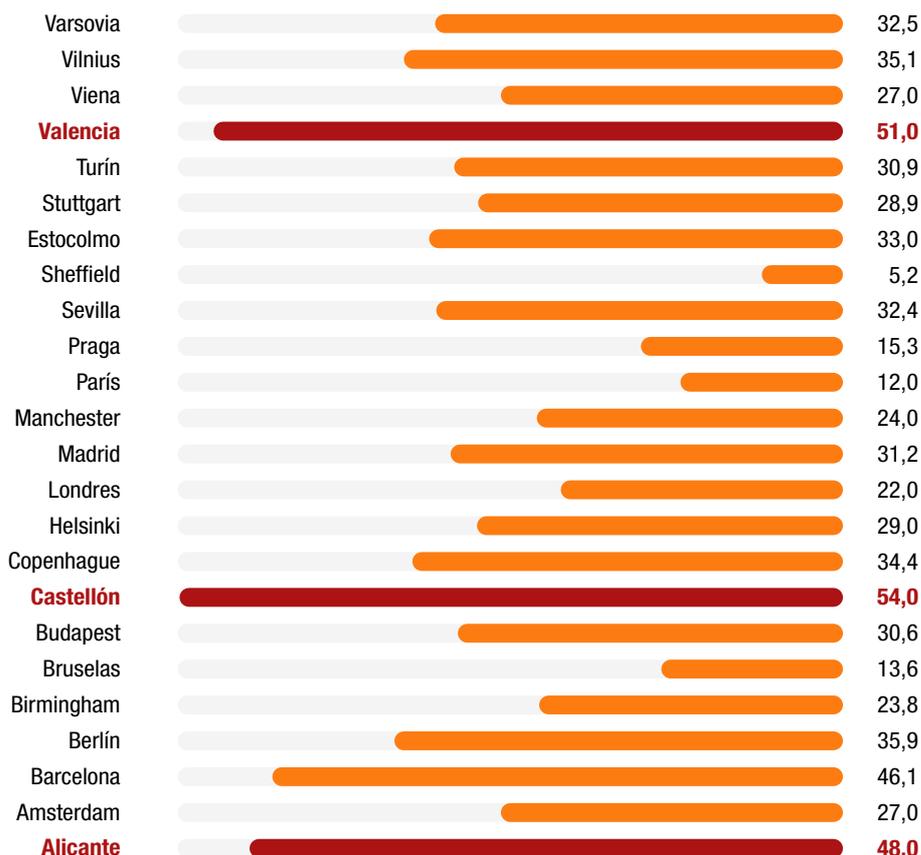
La Comunitat Valenciana presenta, especialmente en las provincias de Castellón y Valencia, un desequilibrio poblacional muy acusado. Las 15 comarcas costeras, que suponen el 34% del territorio albergan casi el 79% de la población, mientras que en las 10 comarcas más interiores, con una extensión territorial similar, sólo reside el 2,8% de la población. Además, son estas comarcas las que vienen registrando un menor crecimiento de población. Esta situación plantea una estructura de demanda de transporte dual en la que se contraponen unas grandes necesidades de transporte público de alta capacidad para las áreas metropolitanas del litoral con un sistema rural de baja demanda, y escasa rentabilidad económica de las inversiones, pero donde se debe garantizar el derecho universal de accesibilidad a los equipamientos e infraestructuras de vertebración social y territorial.

Los desplazamientos a pie, una característica diferencial de la Comunitat Valenciana

La movilidad de los ciudadanos de la Comunitat Valenciana presenta una característica diferencial, que es propia de las ciudades mediterráneas, como es el elevado número de desplazamientos que se realizan a pie (en torno a la mitad), y en cambio existe un considerable retraso en cuanto al uso de la bicicleta a pesar del incremento de los últimos años. Del resto de los desplazamientos, los motorizados, el uso del transporte público todavía tiene que captar un gran número de viajes hasta alcanzar una situación similar a las grandes regiones metropolitanas europeas, con un 30% de los desplazamientos anuales atendidos por el transporte público y próximo al 40% de los viajes en días laborables.

Desplazamientos en modos no motorizados, (%)

Fuente: EMTA Barometer of Public Transport in the European Metropolitan Areas, 2006 y elaboración propia.



Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora

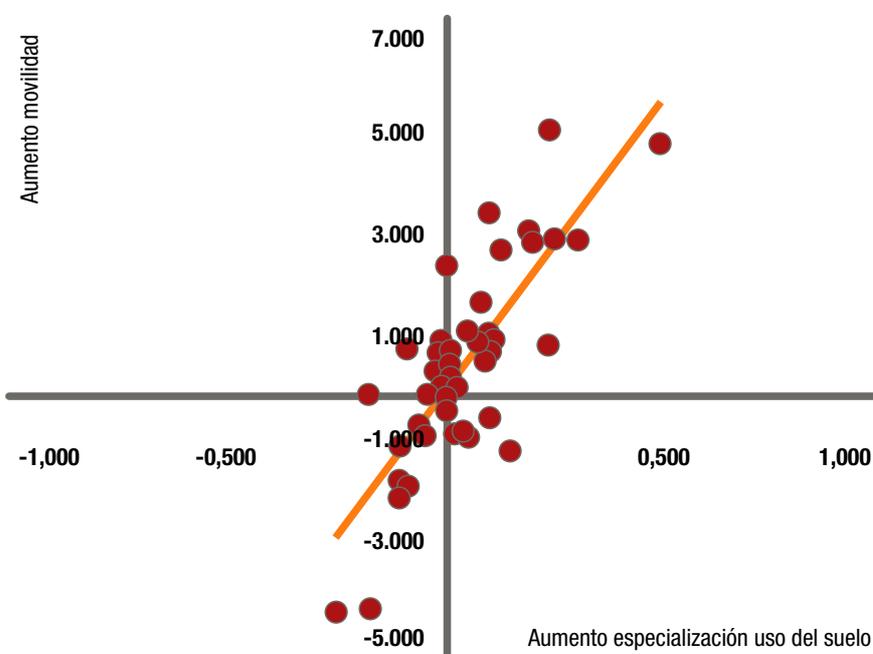
Análisis y potencialidades

Dos viajes por habitante y día en medios mecanizados

Precisamente, estas áreas metropolitanas del litoral valenciano son las que van a concentrar las grandes demandas de accesibilidad. Se puede hablar de una región urbana (una hora de viaje en transporte público desde la cabecera) de Alicante que alcanzará los 2 millones de habitantes en 2030, y de la región urbana de Valencia que superará los 3 millones en el mismo año. En el caso de Castellón, se está consolidando un área metropolitana, definida por patrones de commuting (movilidad diaria recurrente por motivos de trabajo) de unos 600.000 habitantes para el mismo año del horizonte estratégico. Hay que tener en cuenta que las demandas de movilidad en el horizonte estratégico se situarán en torno a los 2 viajes en medios mecanizados por habitante y día, por tanto, habrá que satisfacer más de 10 millones de viajes metropolitanos diarios.

La movilidad depende de la especialización de los usos del suelo

Fuente: Anteprojecte Pla Territorial Metropolità de Barcelona.



Pautas de movilidad más sostenibles que en el conjunto estatal

No obstante, la densidad urbana, la distribución del sistema urbano o el modelo de agrupación de actividades económicas en determinados clusters industriales hace que las pautas de movilidad recurrente en la Comunitat Valenciana sean más sostenibles que la media estatal, especialmente en la provincia de Alicante. De hecho, los desplazamientos al trabajo en la Comunitat (17 minutos de media) son del orden de 5 minutos menos que en el conjunto de España y el porcentaje de desplazamientos a pie es mayor en la Comunitat Valenciana. Esta mayor proximidad entre lugar de residencia y de trabajo es una gran oportunidad que hay que reforzar mediante estrategias en materia urbanística de forma que se tienda hacia un cierto equilibrio al menos a escala de área funcional. Sin embargo, el uso del transporte público, en el área metropolitana de Valencia, todavía está lejos de alcanzar los valores de Barcelona y Madrid.

Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora

Análisis y potencialidades

Viajes anuales en transporte público por habitante, 2008

Fuente: Informe 2008. Observatorio de la Movilidad Metropolitana.



Hay un gran margen de mejora en la utilización del transporte público

La coordinación del transporte público metropolitano en Valencia, Alicante-Elx y Castellón es una realidad después de la creación reciente de la Agencia Valenciana de Movilidad Metropolitana (AVMM) como entidad encargada de dicha coordinación y de establecer fórmulas de cooperación con las administraciones públicas en los servicios de transporte público regular de viajeros. En cuanto a viajes, Valencia supera a áreas metropolitanas como Sevilla o Málaga pero se sitúa por debajo de Bilbao, Zaragoza y, por supuesto, de Madrid y Barcelona. Alicante tiene tasas de utilización superiores a Málaga o a Vigo pero está por debajo de Pamplona o Granada. Si se comparan las dotaciones, en general, se está en mejores condiciones que otras ciudades españolas de parecido rango urbano, pero peor que las áreas metropolitanas europeas. El escenario deseable para 2030 sería que en las áreas metropolitanas de la Comunitat Valenciana el porcentaje de desplazamientos atendidos por el transporte público superara el 30% en el total de viajes anuales y el 40% en los viajes de los días laborables.

El papel del transporte público en las áreas metropolitanas de la Comunitat Valenciana

Fuente: Conselleria de Infraestructuras y Transporte.

	Valencia	Alicante	Castellón
Viajes al año por habitante	121	79	31
Ente Transporte	AVMM	AVMM	AVMM
Modos presentes	Bus urbano EMT	Bus urbano Grupo Subus	Bus urbano
	Bus interurbano Metro Bus	Bus interurbano Grupo Subus	Bus interurbano
	Metro + Tranvía FGV	TRAM - FGV	TRAM de la Plana
	Cercanías RENFE	Cercanías RENFE	Cercanías RENFE

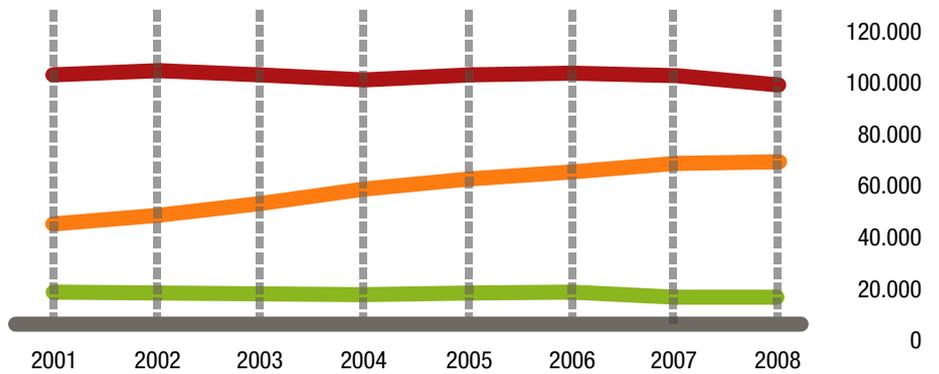
Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora
 Análisis y potencialidades

Valencia requiere una estructura modal de desplazamientos más equilibrada

En el caso del área metropolitana de Valencia, el transporte público alcanzó en 2008 cifras de casi 180 millones de viajeros, de los que un 36% fueron en metro y el resto en autobús, destacando un incremento del 62% en el uso del metro frente a un estancamiento del autobús en el periodo 2000-2008. A estas cifras hay que sumar los 23,8 millones de viajeros de las líneas de cercanías RENFE que tiene un papel fundamental para estructurar la región urbana de Valencia, con sus líneas de mayor tráfico en las relaciones con Castellón, Gandía y Xàtiva y de poca intensidad en las relaciones con Requena - Utiel y Segorbe. Sin embargo, el automóvil está aumentando constantemente su presencia en el área urbana de Valencia, con una participación total que se sitúa en el 75% de los desplazamientos motorizados, incremento que no es ajeno a la dispersión de los usos del suelo producida en estos últimos años. Por otra parte, aunque los desplazamientos a pie son muy importantes, la movilidad en bicicleta es aún escasa, aunque ésta cuenta con grandes perspectivas como se ha podido comprobar con el éxito de Valenbisi.

Evolución de viajeros por modos en el área metropolitana de Valencia, 2001-2008 (miles de viajeros)

Fuente: Entitat de Transport Metropolità de Valencia.



Desplazamientos por motivos de trabajo, 2006. (% según modos)

Fuente: Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España. Ministerio de Fomento.



Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora
Análisis y potencialidades

Consolidar una región urbana en Alicante basada en un esquema de transporte público

El área urbana de Alicante - Elx parte de una distribución modal aún más decantada del lado del automóvil con un 78% de la movilidad motorizada. Además, el papel del ferrocarril de cercanías es muy limitado con apenas 1 millón de viajeros en la línea Alicante – Murcia y unos 4 millones de viajeros en el TRAM, aunque la apuesta por este medio está alcanzando tasas de incremento anual del 45%, alcanzando cifras mensuales que superan los 600.000 viajeros. No obstante, Alicante requiere de un sistema de transporte público que contemple sus relaciones con Elx y con el conjunto de su región urbana cuyos nodos son Benidorm, Alcoi, Elda, Orihuela y Torrevieja. Para ello se deben utilizar los sistemas de transporte público más adecuados a las demandas y características territoriales de cada relación entre los distintos nodos urbanos. Es decir, en el periodo 2010-2030 la política de transportes deberá conseguir que el incremento anual del transporte público sea muy superior al del transporte privado.

Esquema de movilidad sostenible



Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora

Análisis y potencialidades

Escaso peso de las relaciones transversales

En este sentido, los viajes transversales entre municipios de las áreas metropolitanas presentan todavía valores reducidos que deben satisfacerse mediante sistemas de transporte público intermedios o de baja capacidad como el autobús o la plataforma reservada para autobús, dejando las relaciones radiales para los medios de transporte público de alta capacidad. Un sistema apropiado para las ciudades medias es el servicio exprés. Se trata de líneas atendidas por autobuses de última generación con plataforma reservada en los tramos de mayor congestión.

El modelo compacto discontinuo propicia la movilidad sostenible

No se puede hablar de movilidad sostenible sin analizar los usos del suelo y los modelos urbanísticos. Es evidente que los modelos compactos de ciudad mediterránea son los que mejor permiten mantener y aumentar los desplazamientos a pie o en bicicleta, alcanzar masas críticas que permitan rentabilizar los transportes públicos, reducir las distancias de los desplazamientos y mejorar la calidad de vida y cohesión social de sus habitantes. En esta defensa del modelo compacto, se plantea una disyuntiva entre los crecimientos en forma de ejes, que son los que mejor rentabilizan el transporte público y el modelo polinuclear (compacto - discontinuo), que es por el que apuesta la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, ya que éste, además de conseguir masa crítica para soportar el transporte público, permite permeabilizar mejor la infraestructura verde del territorio y generar más viajes en modos no motorizados, sin perjuicio de una adecuada combinación de los dos modelos territoriales para casos específicos.

Planificación conjunta de usos y transporte

Para ello, se debe planificar conjuntamente los nuevos usos urbanos y la movilidad y es recomendable incorporar las necesidades de transporte público como elemento decisorio en la asignación espacial de usos y actividades. Además, se deben integrar los modos no motorizados en la movilidad diaria y desarrollar redes compatibles para las cinco modalidades de desplazamiento: a pie, en bicicleta, en transporte público, mercancías y transporte privado.

Evolución de la demanda de transporte público (2002-2004). (%)

Fuente: Centro de Investigación del Transporte. Universidad Politécnica de Madrid.



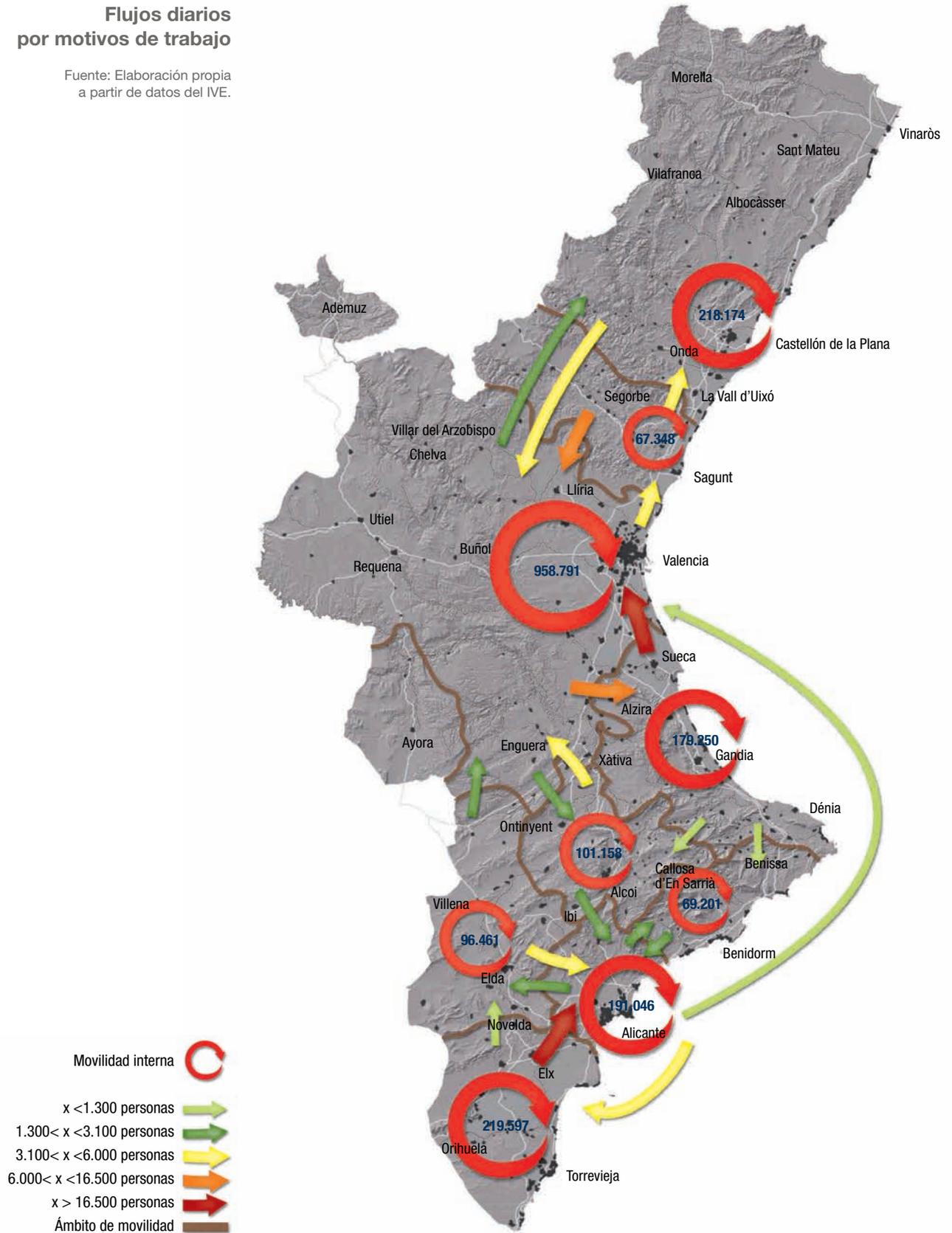
Transporte público para implantaciones singulares

También es exigible el transporte público para aquellas implantaciones singulares inductoras de una gran movilidad, que se pueden definir como las que de forma reiterada generan una gran cantidad de viajes diarios, normalmente por encima de 5.000. Esto es especialmente importante para las zonas de actividad económica en el territorio, usos industriales y terciarios pero también es de aplicación para los equipamientos sanitarios, deportivos, educativos, etc.

Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora
Análisis y potencialidades

Flujos diarios por motivos de trabajo

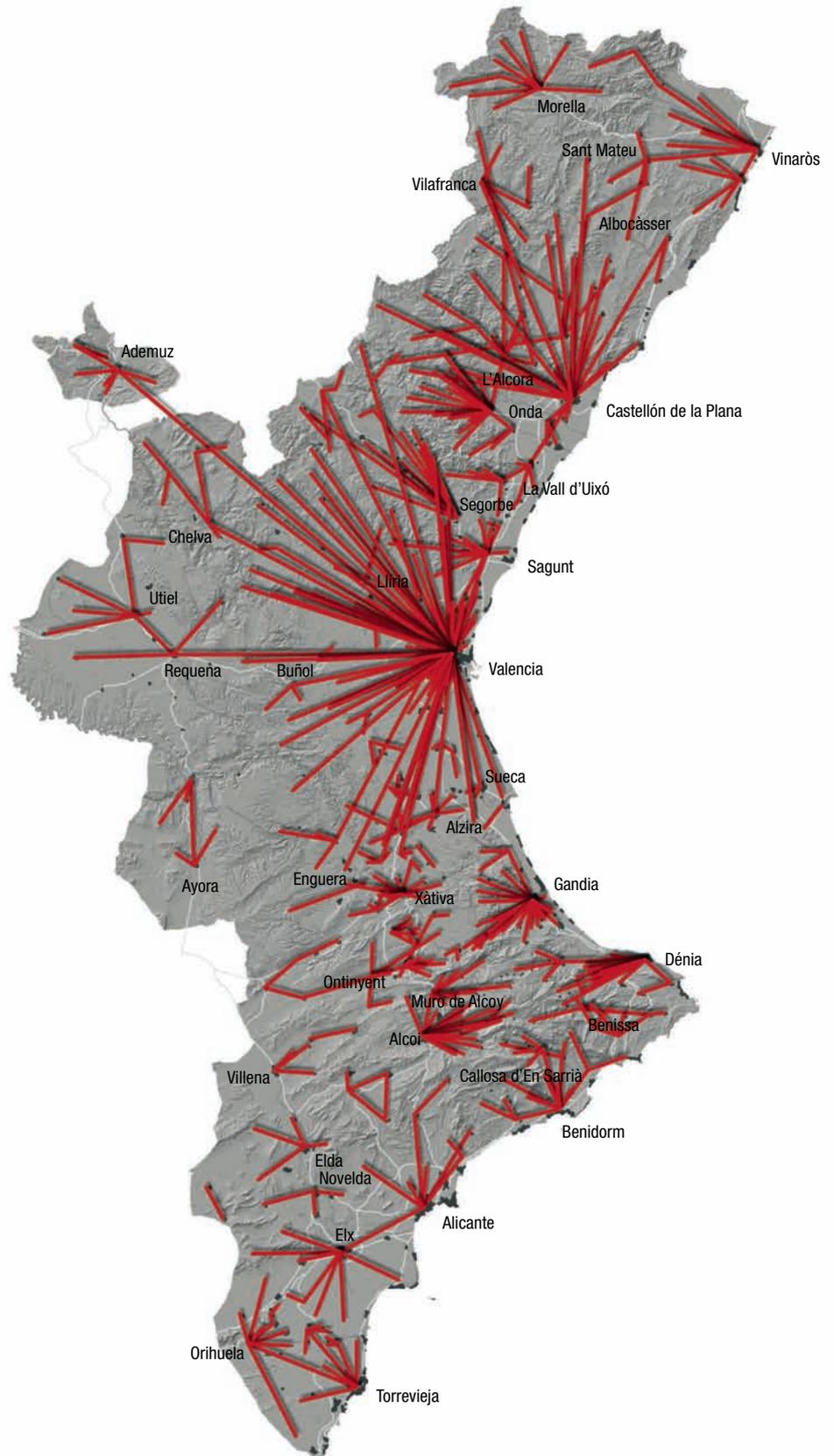
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IVE.



Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora
Análisis y potencialidades

Movilidad por motivos de trabajo (1er flujo intermunicipal)

Fuente: Julia Salom y elaboración propia.





Satisfacer las demandas de movilidad
en el territorio de forma eficiente e integradora

Tendencias y metas

Objetivo

Divisorio elevador. Divisorio escalif

3953

Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora

Tendencias y retos de futuro

Avanzar en la movilidad sostenible

- El principal reto es avanzar en la movilidad sostenible, basada en las dimensiones sociales, económicas y ambientales. Para ello es necesario implementar un sistema que atienda las necesidades de movilidad en el territorio en todos los ámbitos; que sea seguro; que tenga calidad en sus infraestructuras, modos, información y servicios; que alcance a todos los ciudadanos y áreas del territorio; que disminuya los costes externos; que esté gestionado de forma eficaz; que optimice los consumos energéticos; que promueva los modos menos contaminantes, que contemple el conjunto de modos existentes y optimice su uso y la ocupación de suelo para infraestructuras. Todo ello en un contexto en el que el ciudadano pueda elegir el mayor número de opciones en cuanto a medios de transporte.
- Las tendencias generales a escala europea y mundial van en sentido de dar cada vez más relevancia a todos los aspectos de la sostenibilidad en el transporte. Sólo se puede avanzar en este camino si se logra una movilidad más racional y respetuosa con el medio en las escalas urbana, metropolitana y de larga distancia.
- Es previsible que los desplazamientos por persona y día sigan en aumento, por lo cual se plantearán disyuntivas en las políticas de movilidad, que no tienen por qué ser contrapuestas: una opción es la gestión de la demanda, incluso su limitación, y la otra es actuar sobre la oferta pero encauzando la movilidad hacia medios más sostenibles.

Se debe incrementar la participación del transporte público

- Uno de los retos de la sostenibilidad es lograr el incremento de la participación del transporte público en los desplazamientos motorizados así como la sustitución de algunos desplazamientos en vehículo privado por la bicicleta o el viaje a pie.
- La utilización de la bicicleta en las ciudades mediterráneas tiene un margen de crecimiento espectacular, no sólo en las grandes ciudades, sino en pequeñas donde el uso del automóvil para pequeños desplazamientos está claramente injustificado.
- Los hubs de movilidad entendidos como puntos de concentración intermodal en transporte público permitirán no el abandono del automóvil sino su menor utilización y efectuar trayectos más cortos bajo la premisa: "no se puede evitar el uso del automóvil pero sí que se deje de utilizar lo más pronto posible".
- En este sentido, no se debe extender de forma generalizada el transporte público a zonas de baja densidad. Es mucho más eficiente una red de park and ride que desincentive la entrada a la ciudad en vehículos privados tal y como se viene demostrando en muchas áreas metropolitanas europeas.

La necesaria reducción de las emisiones de CO₂

- La aplicación del Protocolo de Kioto en cuanto a la reducción de gases de efecto invernadero, exigirá la internalización de los costes, la reducción de los combustibles fósiles, la optimización de las infraestructuras existentes y la aplicación de las nuevas tecnologías a la interoperatividad de los modos y la mejora de la logística, entendida ésta como una actividad que genera valor añadido más allá de la gestión de los stocks de mercancías.

Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora

Tendencias y retos de futuro

Salud y seguridad del transporte

□ Esta reducción de emisiones tiene que hacerse extensiva a otros gases y sustancias contaminantes atmosféricos tales como los acidificantes, partículas y aerosoles, los cuales tienen importantes efectos sobre la calidad del aire y la salud.

□ Otro de los grandes retos en materia de movilidad sostenible es la mejora de la seguridad de todos los medios de transporte y la seguridad vial, reduciendo los riesgos de accidentes y aumentando la protección de las personas, los bienes transportados y las instalaciones de transporte. En este ámbito de trabajo puede incluirse la promoción del transporte no motorizado por su relación con la reducción del sedentarismo y la mejora de la salud de las personas.

Planificación conjunta usos del suelo y movilidad

□ La vinculación entre los usos del suelo y la movilidad sostenible será una de las claves del futuro y, en este contexto, las tendencias no son favorables. No obstante, según auguran algunos expertos, las pautas de ocupación del suelo en el escenario post-crisis apuntan a una utilización más intensiva del mismo y a una reducción del modelo disperso, es decir, hay que apostar por una ciudad de un cierto grado de densidad, compleja y próxima.

□ Esta cultura de la proximidad, que ya está presente en la planificación territorial de las sociedades más avanzadas, puede actuar a favor de la movilidad sostenible al potenciar la proximidad trabajo-residencia, el consumo de recursos próximos, la reducción de la huella ecológica, etc.

□ La Estrategia Territorial fomenta los modelos de crecimiento urbano contiguo a los núcleos existentes, las densidades urbanas razonables, la dotación de equipamientos y servicios y favorece los itinerarios a pie o en bicicleta en los núcleos urbanos próximos.

□ Los nuevos desarrollos urbanísticos, siempre que tengan un tamaño suficiente, deben asegurar su conexión en transporte público y también es recomendable el aumento de la densidad en áreas próximas a los grandes puntos de carga multimodal del transporte público. La realización de Planes de Movilidad en conexión con los planes urbanísticos y territoriales es una necesidad prioritaria.

□ Otras tendencias también apuntan hacia el aumento en cuanto a las limitaciones del vehículo privado en ciertas zonas como las de tráfico limitado (ZTL), zonas 30, zonas reservadas para vehículos de bajas emisiones, carriles de uso exclusivo o limitado, etc.

□ El futuro de la movilidad en las áreas metropolitanas se garantizará mediante la utilización de diversos modos: a pie, bici, coche, metro, bus, tranvía, etc. y distintas empresas. Para avanzar en la movilidad sostenible es necesario que todos estén coordinados entre sí mediante entes específicos que, previsiblemente, aumentarán sus competencias para gestionar de una manera unitaria el sistema de transporte.

Flexibilidad de los sistemas de transporte

□ En las áreas metropolitanas las tendencias aconsejan la utilización de sistemas de transporte público de alta capacidad para las relaciones radiales y en tramos muy congestionados, mientras que las orbitales, propias de sistemas urbanos polinucleares,

Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora
Tendencias y retos de futuro

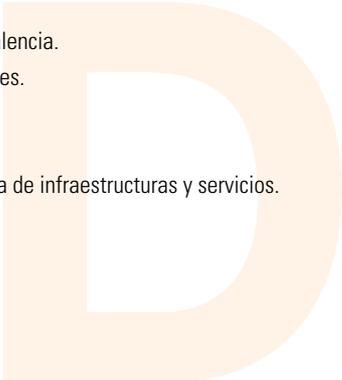
hay que satisfacerlas con sistemas de baja y media capacidad, preferentemente conectados a los corredores radiales.

- Las áreas metropolitanas de tamaño pequeño (menos de 500.000 habitantes), deben utilizar sistemas de transporte público más flexibles y de menor coste. En este sentido, la plataforma reservada de transporte para autobús es una solución idónea, así como el denominado servicio exprés.
- Se deberá seguir trabajando en el conocimiento de las pautas de movilidad para poder organizarla de forma más sostenible. Es necesario potenciar las tecnologías asociadas a la toma de datos y actualizar de forma continua los estudios de la movilidad en las áreas metropolitanas.

Nuevas tecnologías de gestión

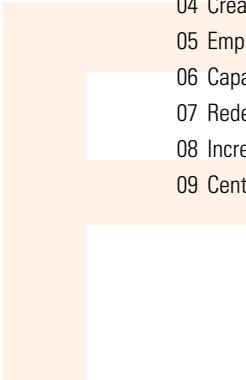
- La gestión de los distintos modos de transporte metropolitano es fundamental para una mayor utilización del transporte público. En esta materia, la utilización de nuevas tecnologías es esencial y debe ser aplicada a las unificaciones tarifarias del transporte público.
- La movilidad sostenible exige que todos los habitantes de la Comunitat Valenciana, incluso los de las poblaciones del sistema rural, puedan disponer de servicios de transporte público adecuados para cada caso. Estos servicios deberán prestarse atendiendo a los aspectos económicos por lo cual deberán plantearse fórmulas nuevas de explotación.
- Otros grandes retos de la movilidad sostenible en la Comunitat Valenciana son: la supresión de barreras para discapacitados, la distribución de mercancías urbanas, la disciplina del tráfico, la seguridad y los tráficos estivales y en las zonas turísticas.

Objetivo 19 **Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora**
Diagnóstico (análisis DAFO)

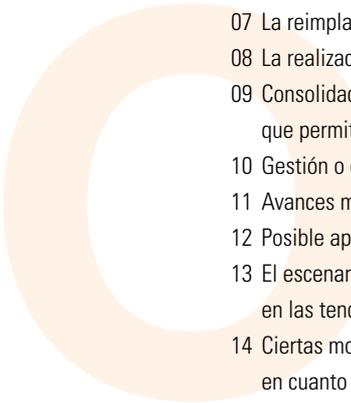
-
- Debilidades**
- 01 Elevada utilización del automóvil para desplazamientos urbanos y metropolitanos.**
 - 02 Incremento de los usos residenciales dispersos en el territorio.**
 - 03 Carencias infraestructurales históricas.**
 - 04 Carencia de estacionamientos de intercambios (park and ride) en el sistema de transporte público.
 - 05 Falta de disciplina en los estacionamientos, de respeto al carril bus, etc.
 - 06 Falta de capacidad de las redes de cercanías.
 - 07 Desconocimiento detallado de los procesos de movilidad del área metropolitana de Valencia.
 - 08 Problemas en los accesos a las ciudades y en la movilidad estival asociada a vacaciones.
 - 09 Escaso uso de la bicicleta como modo de transporte urbano.
 - 10 Carencia de actuaciones en materia de distribución urbana de mercancías.
 - 11 Capacidad institucional de los municipios que puede dificultar la planificación conjunta de infraestructuras y servicios.
 - 12 Dificultades para alcanzar acuerdos entre las distintas Administraciones.
- 

-
- Amenazas**
- 01 Continuación del crecimiento del modelo urbano disperso frente al compacto.**
 - 02 Problemas en cuanto a la financiación de las infraestructuras futuras.**
 - 03 Insuficiente voluntad política e institucional para organizar los transportes públicos a través de los entes de coordinación.**
 - 04 Problemas de financiación futura de la explotación de los servicios de transporte público.
 - 05 Negativas a ceder, o delegar, competencias propias para una mejor organización de los transportes.
 - 06 Insuficiente concienciación ciudadana.
 - 07 Acceso generalizado al automóvil de colectivos que son cautivos, en estos momentos, del transporte público.
- 

Fortalezas

- 
- 01 Gran número de ciudades medias y próximas, que permiten tiempos de desplazamientos supramunicipales muy cortos.**
 - 02 Ciudades de tipo mediterráneo compactas con usos diversos y con tamaños que facilitan los desplazamientos a pie.**
 - 03 Apuesta continuada por redes de transporte público y mejora de la oferta en las tres áreas metropolitanas.**
 - 04 Creación de la Agencia Valenciana de Movilidad Metropolitana.
 - 05 Empresariado en el sector de gran tradición y experiencia.
 - 06 Capacidad institucional de actuación de la administración autonómica en determinados servicios de transporte público.
 - 07 Redes de cercanías y metros que atienden a una parte de la demanda de manera adecuada.
 - 08 Incremento de la conciencia acerca de la sostenibilidad en el transporte.
 - 09 Centros de control de tráfico muy preparados y empresas líderes en la gestión de tráfico.

Oportunidades

- 
- 01 Reorientación de los modelos urbanísticos y territoriales.**
 - 02 Las plataformas reservadas y los servicios exprés como nuevo concepto de transporte público.**
 - 03 El cumplimiento de los objetivos del Protocolo de Kioto.**
 - 04 Políticas de vivienda protegida para reforzar las ciudades compactas.
 - 05 Mayor importancia y concienciación de los temas relacionados con la sostenibilidad.
 - 06 El sistema urbano de la Comunitat Valenciana es ideal para la rentabilización del automóvil eléctrico.
 - 07 La reimplantación de la bicicleta como modo de transporte puede tener gran aceptación en las futuras generaciones.
 - 08 La realización de Planes de Movilidad Sostenible.
 - 09 Consolidación de los entes de gestión asumiendo mayores competencias que permitan una visión global del sistema de transporte.
 - 10 Gestión o cogestión de los servicios de cercanías ferroviarias.
 - 11 Avances muy importantes en las nuevas tecnologías aplicadas a la gestión de la movilidad sostenible.
 - 12 Posible aparición de operadores privados que aporten mejoras en la gestión de los transportes.
 - 13 El escenario post-crisis que, a decir por los expertos, se caracterizará por un cambio en las tendencias actuales a la dispersión, a favor de un uso más intensivo del suelo.
 - 14 Ciertas modas, y tendencias, en las clases de profesionales de alto nivel (Londres, París, etc.) en cuanto a desechar el coche como vehículo de transporte cotidiano, que es visto como símbolo de estatus social.
 - 15 Implantación de sistemas inteligentes (ITS) para mejora de la gestión del tráfico.
-

Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora

Definición de metas e indicadores

Meta 19.1

Descripción: Mejorar la capacidad, fiabilidad y puntualidad de la red de cercanías.

Indicador: Circulaciones diarias (mínimas) por sentido en líneas principales de cercanías, incluyendo AVE Regional

Fuente: Ministerio de Fomento.
Ferrocarriles Generalitat Valenciana.

Valor actual	2015	2030
Valencia-Castellón 41 circulaciones	Valencia-Castellón 70 circulaciones	Valencia-Castellón 100 circulaciones
Valencia-Gandia 41 circulaciones	Valencia-Gandia 70 circulaciones	Valencia-Gandia 100 circulaciones
Valencia-Xàtiva 47 circulaciones	Valencia-Xàtiva 80 circulaciones	Valencia-Xàtiva 120 circulaciones
Alicante-Murcia 23 circulaciones	Alicante-Murcia 50 circulaciones	Alicante-Murcia 100 circulaciones

Meta 19.2

Descripción: Aumentar la captación de viajeros por parte del transporte público.

Indicador: Porcentaje mínimo de incremento de la oferta de transporte público medida en vehículos - km ofertados en las áreas metropolitanas (AM). Valor actual = 100

Fuente: Ministerio de Fomento.
Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

Valor actual	2015	2030
AM Valencia 100	AM Valencia 150	AM Valencia 200
AM Alicante 100	AM Alicante 160	AM Alicante 200
AM Castellón 100	AM Castellón 180	AM Castellón 250

Meta 19.3

Descripción: Realizar Planes de Movilidad Sostenible en todos los municipios de más de 20.000 habitantes.

Indicador: Municipios con Planes de Movilidad Sostenible redactados.

Fuente: Conselleria de Infraestructuras y Transporte
y Conselleria de Medio Ambiente,
Agua, Urbanismo y Vivienda.

Valor actual	2015	2030
12% municipios con Planes de Movilidad Sostenible redactados	100% municipios con Planes de Movilidad Sostenible redactados	100% municipios con Planes de Movilidad Sostenible y revisiones en 2020, 2025 y 2030

Meta 19.4

Descripción: Garantizar la movilidad de las zonas de baja demanda de transporte.

Indicador: Se trata de proporcionar servicios específicos en las áreas rurales al 100% de la población

Fuente: Conselleria de Infraestructuras y Transporte.

Valor actual	2015	2030
No se dispone de datos	Mínimo de cuatro servicios diarios por sentido para al menos el 75% de la población afectada. Dos servicios diarios para el 100%	Mínimo de posibilidad de cuatro servicios diarios por sentido atendiendo al 100% de la población



C/ Valero Bermejo
Museo Arqueológico

Satisfacer las demandas de movilidad
en el territorio de forma eficiente e integradora

Propuestas estratégicas

Objetivo

Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora

Propuestas estratégicas

19.1 Principios directores en materia de infraestructuras de movilidad

En el desarrollo de sus políticas y actuaciones con proyección sobre el territorio en materia de infraestructuras de movilidad, las administraciones implicadas atenderán a los siguientes principios directores:

- a)** Contribuir a la vertebración territorial del sistema de ciudades de la Comunitat Valenciana reforzando el Sistema Nodal de Referencia propuesto por la Estrategia Territorial.
- b)** Vincular la accesibilidad a los nuevos usos en el territorio, tanto a los suelos de uso residencial como a los suelos para la actividad económica.
- c)** Potenciar los sistemas de transporte no motorizados y fomentar el uso del transporte público para todos los colectivos ciudadanos, adecuándolo a las demandas territoriales específicas.
- d)** Incluir la Infraestructura Verde en las políticas de movilidad sostenible, conectando los centros de movilidad del transporte público con vías verdes, itinerarios paisajísticos y sendas adaptados a sistemas de transporte no motorizados y peatonales.
- e)** Fomentar sistemas de transporte cada vez más eficientes desde el punto de vista del consumo energético y de la disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas con efectos negativos sobre la salud y el bienestar de las personas.
- f)** Fomentar los tejidos urbanos que mejoren la movilidad no motorizada, recuperar la calle para el peatón e integrar en su trama, de forma prioritaria, los equipamientos y servicios generadores de un gran número de desplazamientos.
- g)** Desarrollar Planes de Movilidad para municipios, Áreas Urbanas Integradas y Áreas Funcionales del territorio y fomentar la creación de entes de coordinación del transporte para el desarrollo de dichos planes.
- h)** Priorizar la mejora de la gestión del actual parque de infraestructuras de movilidad y, en su caso, los desdoblamientos de las vías actuales frente a la construcción de nuevas vías.

19.2 Un esquema de transporte público para la provincia de Castellón

Con un acusado peso poblacional en el litoral, el transporte público de alta capacidad en la provincia de Castellón representado por el ferrocarril, cercanías, trenes regionales y tráfico interregional, discurre por el corredor litoral, donde tradicionalmente han tenido más peso las relaciones de cercanías con Valencia y las de paso en las relaciones de Barcelona con Valencia y el sur peninsular.

No obstante, el gran crecimiento reciente de la provincia y la génesis de un área metropolitana en torno a Castellón, dinamizada por el principal cluster cerámico de Europa, requieren de otro planteamiento para un territorio que en el horizonte de la Estrategia alcanzará los 600.000 habitantes. Todo ello, sin olvidar las relaciones con el conjunto provincial.

Para satisfacer las demandas de un área donde el transporte privado alcanza hasta el 90% de los desplazamientos mecanizados, se ha recuperado de alguna manera el esquema del ferrocarril de vía estrecha que fue operativo hasta los años 60 del pasado siglo, pero utilizando un sistema mucho más flexible y adaptado a las características del tamaño del área como es la plataforma reservada de transporte con autobús guiado, con todas las variantes que sea posible en función de las demandas y los trazados. Para completar este sistema se propone el servicio exprés desarrollado por autobuses de elevada calidad circulando por plataforma reservada en las zonas de mayor densidad de tráfico.

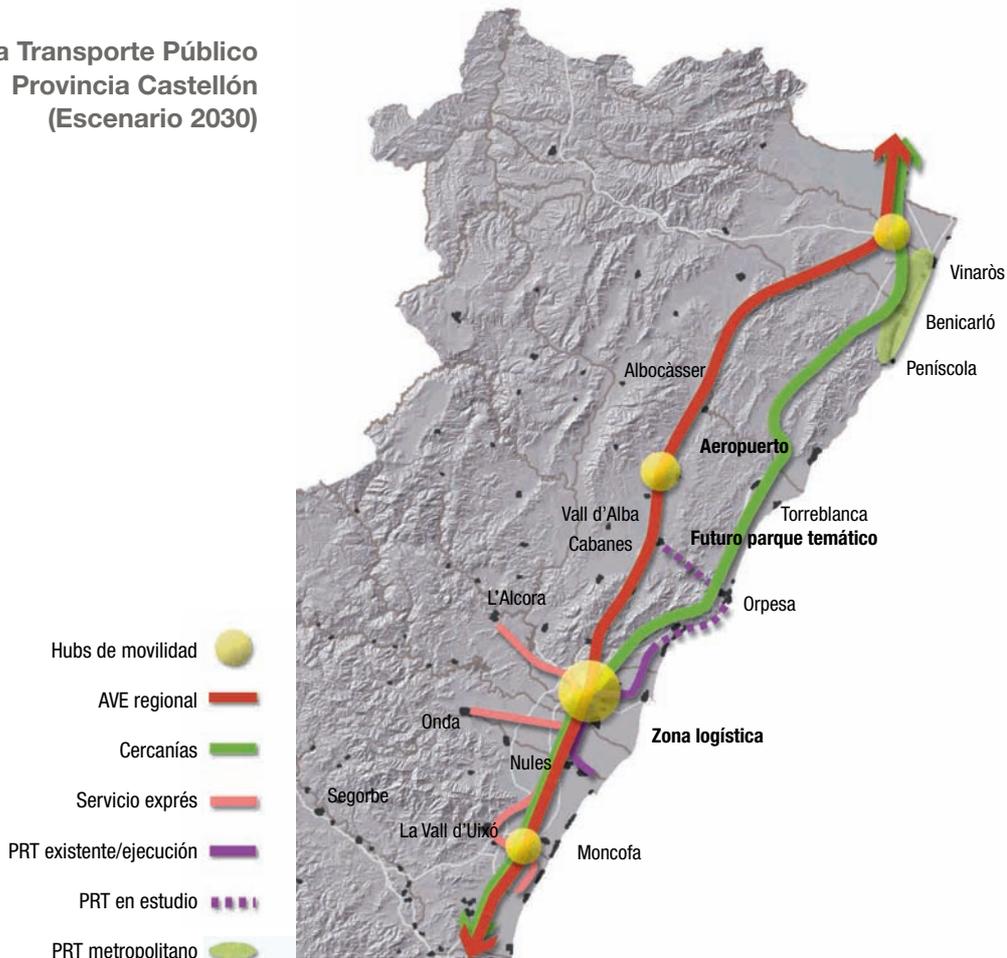
Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora
 Propuestas estratégicas

Este sistema de transporte (TRAM) combina las prestaciones de un tranvía con la flexibilidad de un sistema de autobuses, con costes muy competitivos respecto de otros sistemas de plataforma reservada. En este contexto se propone una extensión de las actuales redes desde Castellón hasta Benicàssim, Vila-real, Almassora y Borriana – Puerto. También se debería estudiar la posibilidad de vertebrar el área urbana de Vinaròs – Benicarló – Peníscola mediante un sistema similar de transporte para un conjunto urbano altamente estratégico para la Comunitat Valenciana.

Por su parte el servicio exprés es un medio de transporte idóneo para las relaciones de Castellón con los municipios del cluster azulejero, Onda y L'Alcora, y al sur con Nules – La Vall d'Uixó – Moncofa – Xilxes, conectando una zona con gran potencial de crecimiento urbanístico.

Otro sistema de vertebración de la provincia de Castellón, es la utilización de las cercanías, cuyo nivel de servicio debe ser mejorado, y la alta velocidad regional, cuyo ramal provincial para el tráfico de pasajeros discurrirá por el interior, tal y como propone la Generalitat. Esta posibilidad permite la conexión con el aeropuerto y la creación de un hub de movilidad en el propio aeropuerto, en el Baix Maestrat y en la Plana Baixa. También se extenderían estas relaciones de altas prestaciones a Segorbe, por el corredor del Palancia, permitiendo una mejor conexión con la capital provincial.

Esquema Transporte Público Provincia Castellón (Escenario 2030)



Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora

Propuestas estratégicas

19.3 Un esquema de transporte público para la región urbana de Valencia

La región urbana de Valencia constituye un espacio de casi 3 millones de habitantes cuyos vértices son, con el criterio de una hora en transporte público, Castellón – Requena – Gandía y tiene una significación que va más allá de su realidad provincial, incluso de la propia Comunitat Valenciana.

No obstante, en este gran ámbito territorial se pueden considerar dos escalas de trabajo. Una primera, la que se podría denominar área urbana integrada delimitada por criterios urbanísticos y de flujos de trabajo que tiene como vértices a Sagunt - Lliria - Chiva - Cheste - Sueca (segunda corona metropolitana) y la propia región urbana definida anteriormente.

En la primera, con relaciones radiales muy intensas, y con elevada congestión en algunos corredores, el sistema Metro - FGV, con todas las variantes de metro ligero, tranvía, etc., es el sistema de alta capacidad más idóneo para satisfacer unas demandas de movilidad en medios mecanizados que puede alcanzar los 6 millones de viajes/día en 2030. A esta red actual se le añaden las cercanías y la plataforma reservada de transporte, en sus distintas modalidades para determinadas relaciones con nodos urbanos exteriores de la primera corona metropolitana y para mallar algunos tramos de alta demanda, uniendo dos relaciones radiales.

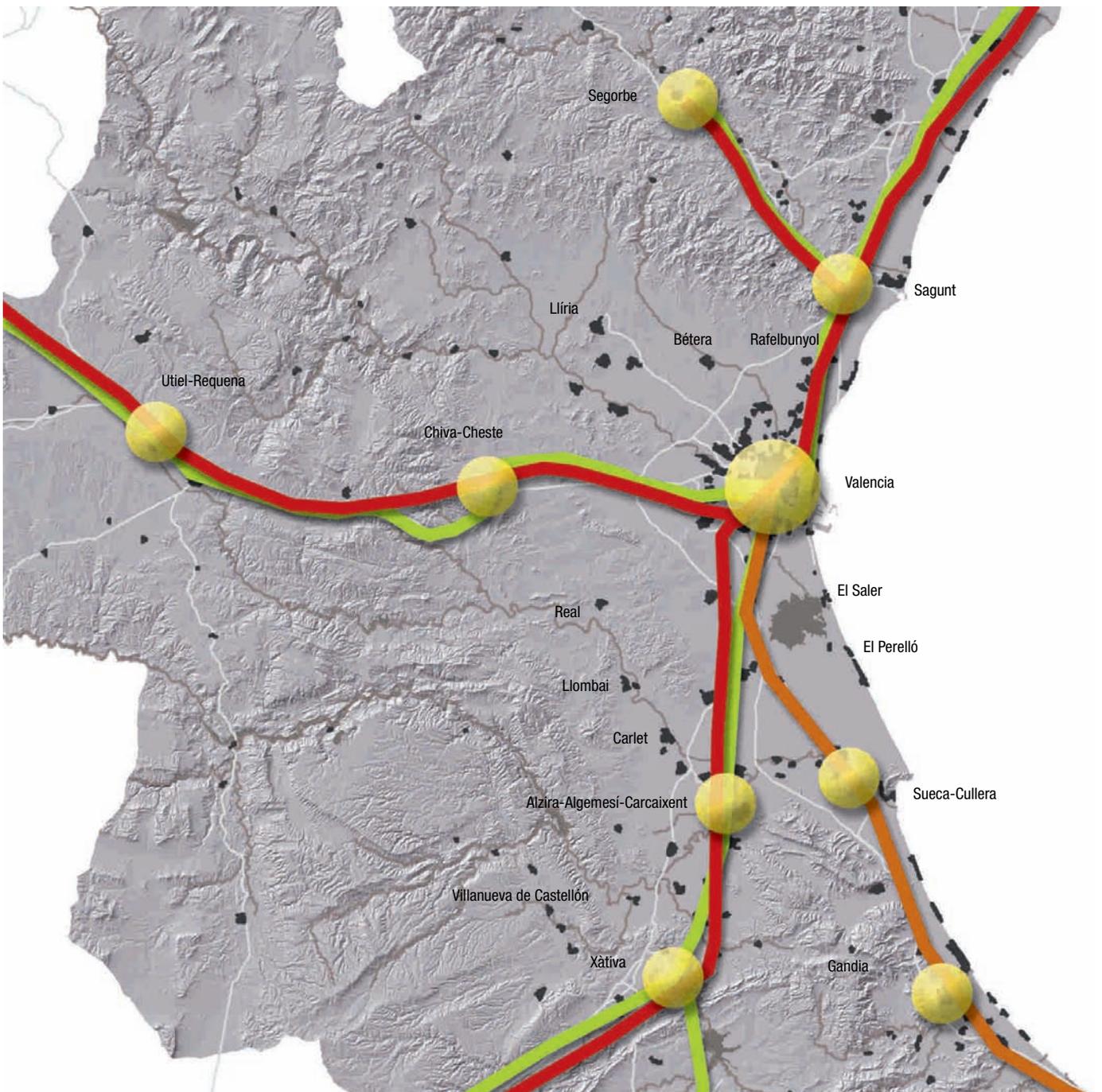
La Estrategia recomienda que, al margen de las propuestas ya anunciadas por el departamento responsable en materia de transporte, se estudien algunas extensiones de tráfico orbital como Lliria – Cheste – Chiva que, aunque no tengan todavía el tráfico suficiente para rentabilizar un sistema de capacidad intermedia, presentan un alto potencial y contribuirían a un desarrollo más policéntrico del área metropolitana de Valencia. También, si ambientalmente es posible, se debería extender hacia el sur la línea prevista de la plataforma reservada de El Saler. También sería recomendable implantar líneas de servicio exprés en los municipios de la Ribera.

En el segundo ámbito, por su amplitud se considera a la alta velocidad regional, junto con las cercanías, con paradas en las cabeceras de las áreas funcionales la mejor solución para la vertebración de la región urbana. En estas cabeceras se proponen hubs de movilidad (centros de intercambio de transportes), donde confluirían medios de distinto tipo, incluyendo los no mecanizados, ayudando, de forma simultánea, a la vertebración interna de cada área funcional. Es fundamental que esta red pueda compatibilizar las relaciones externas en alta velocidad con servicios de cercanías y, en algunas líneas, con la alta velocidad regional.

Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora
Propuestas estratégicas

Esquema de Vertebración de la Región Urbana de Valencia (Escenario 2030)

- Hubs de movilidad 
- AVE Regional-Ferrocarril altas prestaciones 
- Ferrocarril de cercanías 
- Tren de la costa 



Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora
 Propuestas estratégicas

Esquema de Vertebración del Área Urbana Integrada de Valencia (detalle)

- Hubs de movilidad 
- AVE Regional-Ferrocarril altas prestaciones 
- Cercanías 
- PRT interurbano 
- PRT interurbano en estudio 
- Metro-FGV 



Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora
Propuestas estratégicas

19.4 Esquema propuesta de transporte público para la provincia de Alicante y la región urbana de Alicante-Elx

Uno de los mayores retos de la Estrategia Territorial supone la vertebración de la región urbana de Alicante-Elx, cuyos vértices son Benidorm, Alcoi, Elda - Petrer, Torrevieja y Orihuela. No hay en España ninguna región urbana con este carácter tan polinuclear, y con municipios orbitales de tamaño superior a los 50.000 habitantes. Este espacio alcanzará los dos millones de habitantes en el horizonte estratégico de 2030 y es la de mayor tamaño y centralidad del sureste peninsular.

A pesar de este carácter tan polinuclear, las relaciones transversales son aún escasas, aunque hay algunas de gran potencial como Alcoi - Elda y Orihuela - Torrevieja. De esta forma, los flujos radiales son los más importantes y a los que es necesario atender con los medios de mayor capacidad.

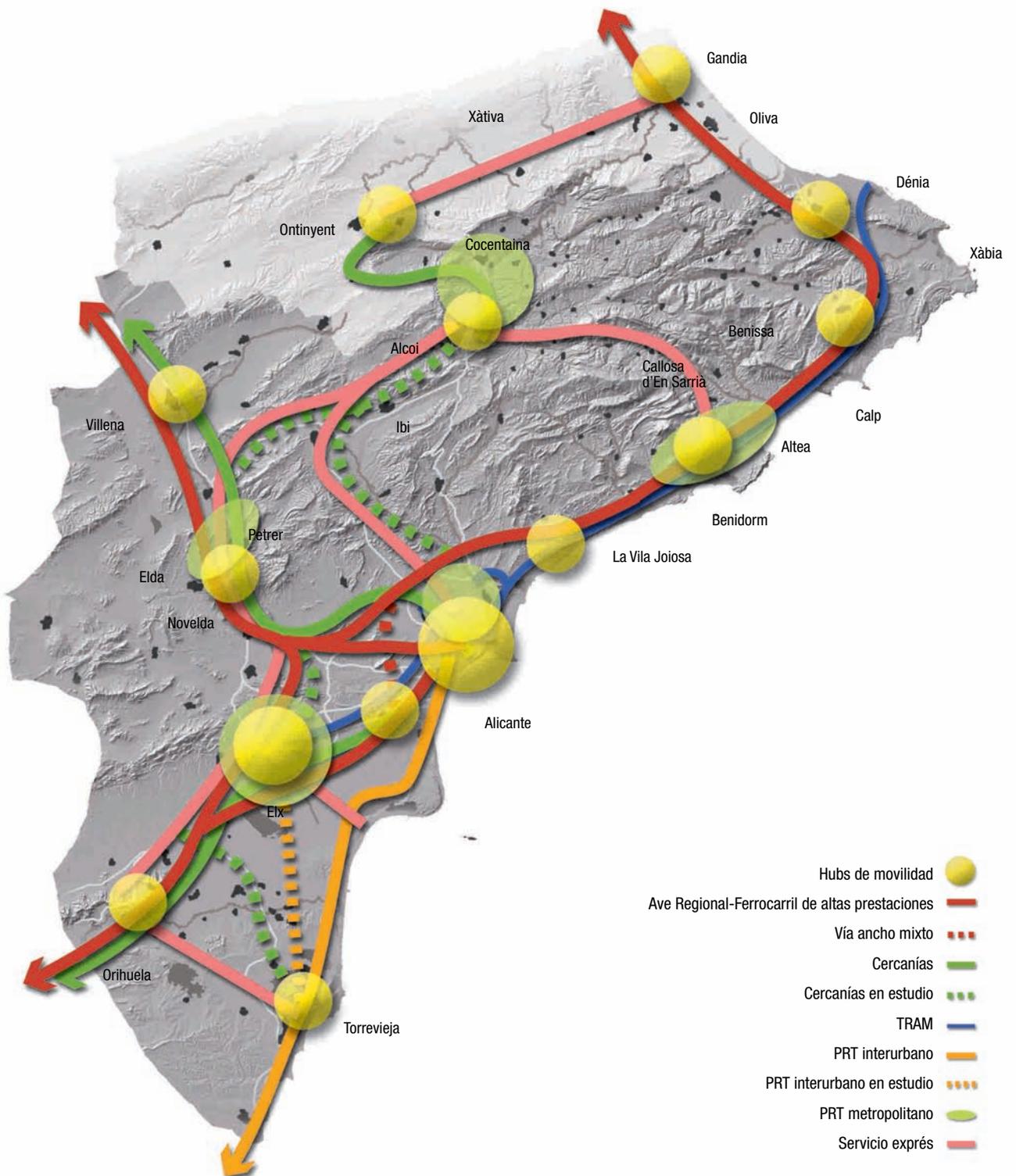
En primer lugar, la combinación cercanías - AVE regional se presenta adecuada para el corredor del Vinalopó, desde Villena hasta Alicante - Elx, el corredor Alicante - Elx - Orihuela y, el más a largo plazo, Alicante - Benidorm - Dénia, con la ejecución del tren de altas prestaciones por la costa Alicante - Valencia. En este contexto, también el TRAM juega un papel relevante en las relaciones centrales y en la vertebración del área metropolitana (de dimensión inferior a la región urbana) de Alicante - Elx.

En segundo lugar, la plataforma reservada de transportes interurbana contribuye a la relación radial entre Torrevieja - aeropuerto - Alicante, con un sistema muy adecuado para adaptarse al continuo urbano costero. Se recomienda su extensión hacia Pilar de la Horadada. En cuanto a la plataforma reservada de transportes de ámbito urbano, ésta se debe implantar en Alcoi – Cocentaina – Muro, Elda – Petrer – Monòver, Elx, norte del área metropolitana de Alicante y eje litoral La Vila Joiosa – Altea.

El sistema servicio exprés es idóneo para relaciones de menor demanda pero alto potencial de vertebración. Se incluyen, siguiendo el PIE 2010-2020, Alcoi – Benidorm, Alcoi – Elda, Alcoi – Alicante, Elda – Elx – Santa Pola y Orihuela – Torrevieja. A estas se le añade la de Elx – Crevillent – Orihuela y las conexiones ferroviarias de Torrevieja y Elx – corredor del Vinalopó.

Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora
Propuestas estratégicas

Esquema Transporte Público
Provincia Alicante
(Escenario 2030)



Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora
 Propuestas estratégicas

19.5 Esquema de transporte público de las comarcas centrales

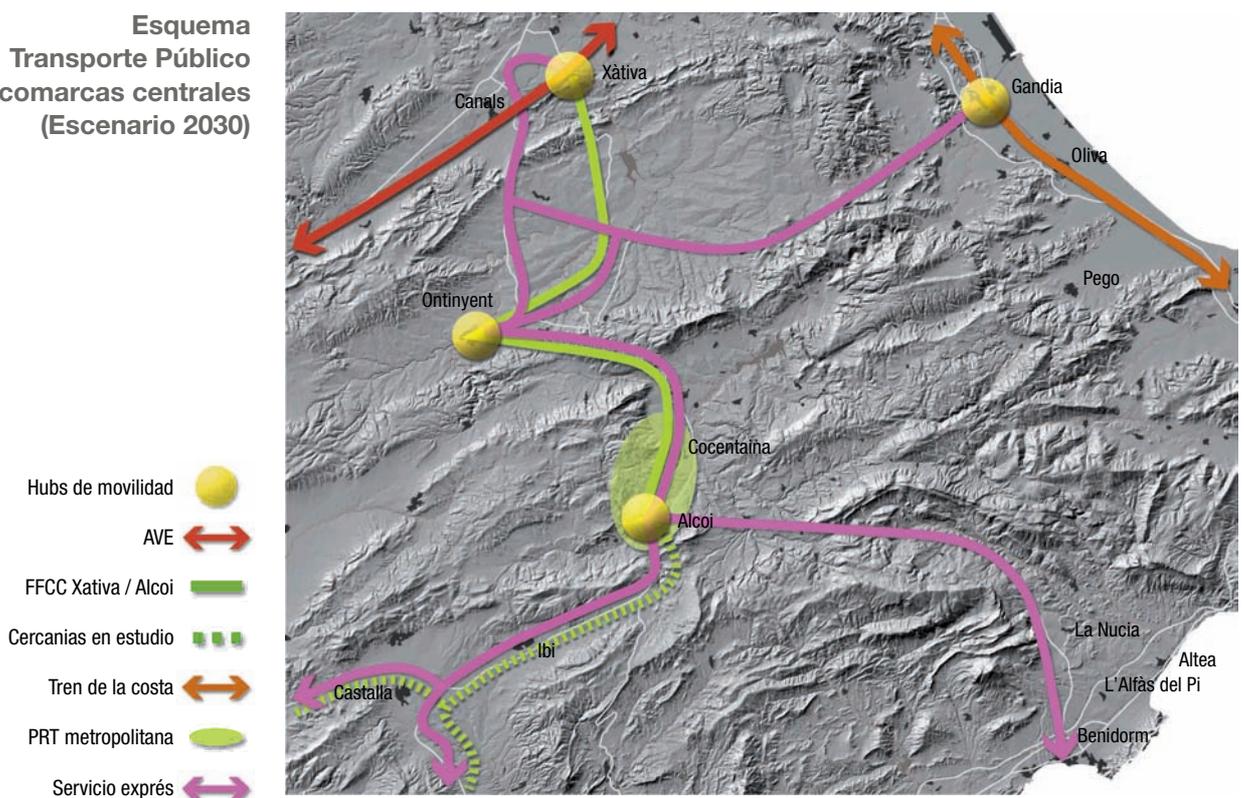
Las comarcas interiores del sur de Valencia y norte de Alicante, integrantes de la franja intermedia del territorio, juegan un papel fundamental en el mantenimiento del equilibrio del territorio y del propio sistema urbano de la Comunitat Valenciana.

Son ciudades basadas en sistemas industriales que vienen registrando un estancamiento, o crecimientos por debajo de las medias regionales desde los años 90. Estos territorios han tenido históricamente unas condiciones adversas de conectividad que no les ha impedido desarrollar unos clusters industriales muy competitivos que han consolidado un sistema de ciudades medias muy potente que, en estos momentos, se encuentra amenazado.

En este contexto, se propone unir estas ciudades con las redes de transporte público de las áreas urbanas de Alicante y Valencia, y con nodos importantes del litoral como Gandia, garantizando la intermodalidad en corredores con gran potencial de vertebración.

La propuesta es unir Xàtiva, Ontinyent, Albaida, Gandia, Ibi, Alcoi, Cocentaina, Muro y Alicante mediante corredores de transporte público en plataforma reservada y servicio exprés, donde se implantaría el modo que se considera más adecuado en función de la demanda a servir, la sostenibilidad de las actuaciones y el aprovechamiento de las infraestructuras existentes y previstas. Para ello, además, es fundamental incorporar a la línea ferroviaria Xàtiva - Alcoi al esquema de transporte ferroviario regional, aproximar sus estaciones a los núcleos urbanos y modernizar las infraestructuras.

Esquema Transporte Público para las comarcas centrales (Escenario 2030)



Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora

Propuestas estratégicas

19.6 Cercanías ferroviarias

Las cercanías ferroviarias, hasta ahora explotadas por Renfe, desempeñan un papel fundamental en la movilidad del entorno de Valencia y Castellón así como en la conexión Alicante - Murcia.

Los crecimientos de demanda han sido muy significativos en los últimos veinte años, si bien la tendencia al crecimiento se ha ralentizado en fechas recientes. Esta situación deriva del hecho de que con las actuales líneas, que son compartidas por tráficos de larga distancia, resulta muy difícil aumentar la oferta con condiciones de calidad y ello redundaría en una menor captación de tráfico. Con la puesta en marcha del AVE las líneas de cercanías van a quedar liberadas del tráfico de largo recorrido y podrán dar una mejor oferta. No obstante, cabe advertir que la operación de implantación del AVE puede afectar a las cercanías. Baste recordar lo sucedido en Barcelona para exigir que se tomen todas las medidas necesarias para que no se repita algo similar en la Comunitat Valenciana. Medios técnicos y capacidad la hay siempre que se aborden las obras a llevar a cabo con la debida planificación y sin improvisaciones. La Generalitat debe estar atenta a este aspecto y participar en todo el proceso de manera activa.

En la situación actual del ferrocarril, con la posibilidad de diversos operadores, debe plantearse que la explotación de las líneas de cercanías corresponda a la Generalitat. Ello sin duda repercutirá en una mejor coordinación del conjunto de modos de transporte en el Área Metropolitana de Valencia.

Recientemente se ha presentado el Plan de Cercanías 2020 que contempla actuaciones como: duplicación Cullera – Gandia, adecuación Xàtiva – Alcoi, pasante de Valencia, nuevo tramo Alicante – Elx / Crevillent, prolongación cercanías Alicante – Villena y Castellón – Vinaròs, duplicación Xàtiva – Moixent y Valencia – Buñol.

19.7 Recomendaciones generales sobre la movilidad en las áreas metropolitanas de la Comunitat Valenciana

La movilidad en las áreas metropolitanas debe contemplarse en su conjunto atendiendo a la totalidad de modos con una óptica global. El éxito o fracaso de determinadas actuaciones en transporte público depende, en ocasiones, de otras actuaciones infraestructurales o de vigilancia y sanción que se acometan. Baste como ejemplo sencillo el disponer de carriles exclusivos para autobús. Si no se respetan sirven de muy poco.

Por otro lado, la movilidad está unida claramente a la distribución de usos del suelo que son los que concentran las actividades que dan lugar a la necesidad de desplazamientos. Por ello, las actuaciones de ordenación del territorio y las de movilidad deben abordarse siempre desde una óptica conjunta.

El ámbito de la movilidad sobrepasa en muchas ocasiones el ámbito competencial administrativo de la ordenación urbanística y territorial. Igualmente las competencias en tráfico y transporte público no son coincidentes en el espacio con las relaciones de movilidad. Esto es particularmente cierto en las áreas metropolitanas.

Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora

Propuestas estratégicas

Las intervenciones en movilidad, y en concreto en transporte público, son muy costosas y las decisiones deben tomarse tras realizar estudios profundos y teniendo en cuenta la demanda. El disponer en una relación, por ejemplo, autobús en plataforma reservada, metro o tranvía tiene un coste muy distinto y el equivocarse supone asignar inadecuadamente importantes cantidades de recursos públicos. Es asimismo importante destacar las recientes acciones de la Generalitat Valenciana en este ámbito de la movilidad como la Ley de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana, la creación de la Agencia Valenciana de Movilidad Metropolitana y la futura Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

Estas recomendaciones que se realizan para las áreas metropolitanas se refieren a aspectos de organización y de posibilidades de actuación. Se enuncian seguidamente tanto unas pautas genéricas como un conjunto de instrumentos para mejorar la calidad del transporte y las condiciones de movilidad:

19. 7.1 Planes de movilidad sostenible

- Es recomendable formular Planes de Movilidad en los municipios de más de 20.000 habitantes.
- Sin conocer con detalle la movilidad resulta difícil actuar con éxito. Por ello, el primer paso, es el abordar estudios en profundidad sobre la movilidad que se lleven a cabo de manera muy completa cada 10 años con una actualización intermedia a los 5 años. Estos estudios previos dan lugar a planes de actuación que, en la medida de lo posible, deben alcanzar el mayor grado de consenso.
- Resulta particularmente importante que estos planes lleven garantizada la financiación de sus propuestas.

19. 7.2 Actuaciones coordinadas: usos del suelo y movilidad

- Al abordar los planes de ordenación urbana u otros documentos que inciden en los usos del suelo debe resultar obligado la realización de estudios de movilidad que justifiquen adecuadamente las soluciones que se propongan desde la óptica de la sostenibilidad. Estos estudios no deben ser meros documentos administrativos si no que deben realizarse con la profundidad suficiente.

19. 7.3 Medidas intensas de vigilancia y control

- Resulta imprescindible cambiar la mentalidad de ciudadanos y políticos en cuanto a los incumplimientos de normativa que se producen y que no tienen su repercusión en las correspondientes sanciones.
- La voluntad política de hacer cumplir las normas que se establezcan es condición necesaria para avanzar hacia una movilidad sostenible. Las normas deben ser pensadas y evitar dictar normas que no se está dispuesto a hacer cumplir o cuya utilidad es escasa.

19. 7.4 Entidades coordinadoras del transporte

La movilidad en las áreas metropolitanas supera ampliamente el ámbito de la ciudad central. Por ello resulta imprescindible la creación o potenciación de entes de coordinación, como es el caso de La Agencia Valenciana de Movilidad Metropolitana.

Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora

Propuestas estratégicas

Estas entidades deben atender a cuestiones como:

- La planificación de las infraestructuras propias del sistema, la definición de sus características, la programación de las inversiones y su financiación.
- La planificación de los servicios y el establecimiento de programas de explotación coordinada para las empresas que los prestan.
- La concertación de los acuerdos de financiación con las administraciones públicas a fin de subvenir al déficit de los servicios y los gastos de funcionamiento de la estructura de gestión.
- La concertación de contratos de explotación con las empresas prestadoras de los servicios de transporte público.
- La definición y aprobación de un marco de tarifas integrado.
- La publicidad y la información sobre el sistema, así como las relaciones con los usuarios.
- Los ámbitos con capacidad de intervención pueden alcanzar diferentes niveles. Conforme se vayan consolidando la propuesta es que vayan asumiendo mayores competencias.
 - ▷ El primer nivel es el de gestionar por completo el transporte colectivo del área logrando la coordinación espacial, tarifaria y horaria.
 - ▷ El segundo nivel es incluir las políticas de tráfico, estacionamiento y taxis.
 - ▷ El tercer nivel es añadir a lo anterior la coordinación con la planificación urbanística.

19. 7.5 Posibles medidas a adoptar

El catálogo de posibles actuaciones para avanzar hacia la movilidad sostenible es muy amplio. De todas las medidas que se recogen -y algunas otras que puedan darse- cada municipio o área metropolitana deberá elegir aquellas que considere más adecuadas en cada momento teniendo en cuenta sus características particulares. La combinación adecuada en cuanto a tipo de medida, momento de aplicación y control de resultados obtenidos es lo que permitirá avanzar en la línea deseada.

Potenciación del transporte público y mejora de su comportamiento ambiental

- Plataformas reservadas. Carriles Bus. Carriles BUS-VAO.
- Intercambiadores de transporte público.
- Intercambiadores público - privado con estacionamientos park and ride y bicis.
- Prioridades de paso en intersecciones.
- Sistemas de información al usuario y en la explotación.
- Sistemas de ayuda a la explotación SAE.
- Introducción de nuevos modos.
- Reestructuración/ampliación de redes.
- Nuevos vehículos con mejoras medioambientales: tracción eléctrica, gas, biodiésel.
- Acceso a operadores privados que aporten mejoras en la gestión.

Actuaciones sobre el vehículo privado y mejora de su comportamiento ambiental

- Zonas con restricción de acceso en función de los usuarios o del tipo de vehículo: zonas de tráfico limitado; zonas de protección ambiental.
- Carriles BUS-VAO.
- Zonas de acceso mediante tarificación.

Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora

Propuestas estratégicas

- Car-sharing : turismos que son compartidos por varios usuarios en base a una tarifa de alquiler según uso y que deben recogerse y dejarse en las bases correspondientes.
- Car-sharing mediante vehículos eléctricos: se está comenzando a ensayar la posibilidad de car sharing utilizando vehículos eléctricos con bases en los que se recarga el vehículo.
- Car-pooling: compartir el vehículo propio con otros usuarios para desplazamientos recurrentes.
- Calles con limitaciones de velocidad: calles 30.
- Conducción ecológica.
- Mejoras ambientales y de consumos con tracción eléctrica, a gas, biodiésel en vehículos.

Actuaciones relacionadas con el estacionamiento

- Políticas de estacionamiento unidas al transporte público: park and ride; estacionamientos bicicletas.
- Políticas de estacionamiento para residentes, de rotación o disuasorios.
- Política de estacionamiento en superficie.
- Medidas de tarificación en estacionamientos.
- Emplazamientos específicos para el aparcamiento de bicicletas en edificios públicos y privados con fácil acceso a la red viaria.
- Previsión de conexiones para coches eléctricos en aparcamientos.

Medidas infraestructurales

- Optimización del uso de las infraestructuras.
- Construcción de nuevas infraestructuras para desvío del tráfico de paso.
- Eliminación de cuellos de botella.
- Construcción de nuevas infraestructuras de transporte público.
- Construcción de intercambiadores de transporte.
- Asegurar la permeabilidad transversal de las infraestructuras lineales para peatones y ciclistas.

Interrelación movilidad y urbanismo

- Modelos de desarrollo urbano que faciliten la movilidad sostenible.
- Modelo compacto de ciudad mediterránea.
- Diseño o rediseño de barrios orientado a facilitar la movilidad a pie o en bicicleta.
- Favorecer la ubicación de los equipamientos supramunicipales en los cascos urbanos consolidados.
- Fomentar medidas de naturaleza urbanística para favorecer la recuperación de la calle por el peatón: anchos de las aceras, proporción del ancho de las calles respecto a la altura, etc.
- Reforzar el papel de la calle como espacio clave de la vida urbana, compaginando la atención preferente a peatones y ciclistas con el resto de medios de transporte.

Potenciación de la marcha a pie o en bicicleta

- Redes de itinerarios peatonales.
- Redes de itinerarios ciclistas.
- Bicicletas públicas. Alquiler de bicis.
- Estacionamientos para bicicletas.
- Peatonalizaciones.
- En áreas metropolitanas y zonas con núcleos urbanos próximos se deben desarrollar itinerarios específicos para peatones y ciclistas.

Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora
Propuestas estratégicas

Actuaciones en materia de seguridad

- Formación y vigilancia para incrementar los comportamientos seguros.
- Infraestructuras seguras para circular.
- Seguridad en paradas y estaciones.
- Vehículos seguros.

Medidas específicas para personas de movilidad reducida

- Accesibilidad en el viario.
- Accesibilidad de las paradas y estaciones.
- Accesibilidad de los vehículos.
- Estacionamientos específicos para PMRs.

Medidas específicas para reducción de ruido y contaminación

- Actuaciones de reducción de la velocidad y de limitación y regulación del tráfico.
- Mejora en los vehículos desde el punto de vista del ruido y de las emisiones.
- Actuaciones sobre el pavimento para el ruido.
- Pantallas acústicas.
- Medidas de planificación urbanística.
- Estudio puntual de casos singulares.
- Centros de control de emisiones y alertas medioambientales.

Mejora de la accesibilidad sostenible a grandes áreas y centros atractores

- Políticas de localización de centros atractores.
- Líneas específicas de transporte público.
- Autobuses de empresa.
- Bonos transporte.
- Estacionamientos de bicicletas.
- Instalaciones con duchas para peatones y ciclistas.

Acciones relacionadas con la distribución urbana de mercancías

- Plataformas de trasbordo en áreas de reparto de proximidad.
- Vehículos eléctricos en zonas específicas.
- Control de circulación según vehículos, calles y horas.
- Políticas relacionadas con las plazas de carga y descarga.
- Centros logísticos.
- Medidas de normativa, vigilancia y control.

Participación pública

- Desarrollo de un Foro de la Movilidad como órgano de participación ciudadana en materia de movilidad sostenible.

19.8 Actuaciones sobre la movilidad en municipios menores de 100.000 habitantes

La Comunitat Valenciana tiene un total de 55 municipios con poblaciones entre 20.000 y 100.000 habitantes que, en mayor o menor medida, tienen problemas de movilidad que se caracterizan, sobre todo, por un uso excesivo e inadecuado del vehículo privado en los desplazamientos interiores.

Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora

Propuestas estratégicas

La tipología de estos municipios es variable ya que algunos pertenecen a áreas metropolitanas mientras que otros están más aislados. En cualquier caso, y aunque la movilidad metropolitana esté contemplada en las acciones de las áreas metropolitanas, tienen importantes problemas en cuanto a su movilidad interna que es necesario estudiar y resolver.

Para ello, se plantea, en primer lugar la realización en todos ellos de Planes de Movilidad Urbana Sostenible que se renueven cada ocho o diez años, con revisiones intermedias, y que den lugar, por una parte, a un conocimiento preciso de las pautas de movilidad de sus habitantes y, por otra parte, a medidas de actuación concretas.

Aunque diversas medidas de las apuntadas para las áreas metropolitanas pueden ser de aplicación a estos municipios, como medidas específicas cabe apuntar:

- Dotación de transporte público en municipios de más de 50.000 habitantes.
- Promoción para los desplazamientos interiores de la marcha a pie y del uso de la bicicleta (zonas 30, bicis públicas, estacionamiento bicis...).
- Establecimiento en cada municipio de una oficina de movilidad que se encargue de promover, impulsar y controlar las acciones acordadas u otras que puedan ir surgiendo.
- Acciones continuadas de formación y concienciación sobre movilidad sostenible.
- Coordinar las actuaciones en materia de movilidad con las urbanísticas en la reestructuración de centros históricos u otras actuaciones.

19.9 La movilidad generada en implantaciones singulares

Tipología de implantaciones singulares generadoras de alta movilidad

Se debe garantizar el acceso en sistemas de transporte público a los centros generadores de alta movilidad. Es recomendable la formulación de Planes de Movilidad en:

Superficies comerciales, hoteleras o de ocio que de forma unitaria o conjunta superen los 10.000 m².

Servicios públicos supramunicipales.

Centros de formación secundaria o universitaria de más de 500 estudiantes.

Edificios, centros de trabajo y complejos no contiguos a centros urbanos donde trabajen más de 100 personas.

Áreas residenciales de más de 1.000 viviendas

Áreas residenciales de más de 200 viviendas independientes del tejido urbano existente o que impliquen un tamaño igual o mayor que los núcleos preexistentes.

Fuente: Dombriz Lozano, M.A. (2009) y Elaboración propia.

Los Planes de Movilidad procurarán una adecuada conexión con los núcleos urbanos próximos en medios no motorizados, paradas o estaciones de transporte público a distancias razonables y una adecuada participación de este transporte en el total de los modos motorizados.

Asimismo, se deberán exigir a estas implantaciones las inversiones necesarias para que el tráfico generado por ellos no disminuya el nivel de servicio de la infraestructura existente.

Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora

Propuestas estratégicas

19. 10 Accesibilidad al transporte público

Cada día se incrementa el número de ciudadanos que, en mayor o menor medida, tienen problemas de acceso al transporte público. Dentro de estos ciudadanos se incluyen diversos colectivos que van desde las personas con limitaciones severas de movilidad por ir en silla de ruedas o por deficiencias sensoriales o cognitivas severas, hasta las personas que por edad o por circunstancias coyunturales tienen su movilidad reducida.

Por ello, es necesario que el sistema de transporte sea lo más accesible posible en su conjunto. Para ello, se plantea, en primer lugar, que cualquier intervención nueva que se lleve a cabo y que afecte a la movilidad sea totalmente accesible. Dentro de estas intervenciones se incluyen también las que se refieren a aceras y viario ya que la accesibilidad debe contemplarse desde el inicio del viaje hasta el destino final.

Junto a lo anterior se deben seguir corrigiendo, en la medida de lo posible, los problemas existentes en actuaciones anteriores de manera que se garantice el mayor acceso posible al sistema de transporte en sus diferentes modos.

19. 11 Transporte público en zonas de baja población y demanda

Garantizar unas condiciones adecuadas de acceso a todo el territorio es uno de los principios básicos de la movilidad sostenible. Este objetivo se hace especialmente relevante en las zonas de baja demanda del mundo rural.

Tradicionalmente, el sistema de transporte público interurbano en autobús se ha configurado en base a concesiones y, en términos generales, ha dado lugar a una red amplia de servicios con unos niveles de calidad, en términos globales, aceptables o buenos.

Sin embargo, para las prestaciones de servicios en zonas de baja demanda el sistema concesional clásico puede dar lugar a comportamientos poco sostenibles en el sentido de obligar a diversos recorridos en vacío, traducirse en bajo número de servicios, coste económico y consumos de energía altos, etc.

Por todo ello se plantea como actuación, el diseño y aprobación de un nuevo marco legal para atender las demandas de las zonas de baja población y de otras situaciones particulares mediante modalidades diferentes de la concesión entre las que cabe apuntar: diversas formas posibles de servicios a la demanda; autorizaciones especiales para prestar servicios a población que habite en estas zonas y disponga de carnet de conducir; u otras.

19. 12 Red de vías ciclistas

Es una propuesta que tiene como finalidad el diseño de una red cicloturística que incluya las distintas actuaciones de la Generalitat, Diputación, Administración General del Estado y Fundación Ferrocarriles.

Esta red se complementará con puntos de acceso al paisaje, miradores, áreas de servicio, conexión con las rutas ciclistas urbanas, entre otros elementos, teniendo como soporte en la costa la Vía del Litoral propuesta en la Estrategia Territorial, y otras rutas como la Vía Augusta o los distintos caminos culturales propuestos por este documento.

Además en las propuestas estratégicas de las distintas áreas funcionales se recomiendan otras rutas ciclistas adicionales relacionadas con la propuesta de hubs de movilidad comarcal.

Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora
Propuestas estratégicas

Red de vías ciclistas

Fuente: Conselleria de Infraestructuras y Transporte.



Objetivo 19 Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora
Propuestas estratégicas

Red de vías ciclistas.
Detalle del área urbana
de Valencia

Vías ciclistas del área urbana de Valencia 

