

# PMUS – Valencia

Por una Movilidad Sostenible, por un  
aire urbano más limpio



**PMUS**

PLAN DE MOVILIDAD URBANA  
SOSTENIBLE DE VALENCIA



**AJUNTAMENT DE VALÈNCIA**

Regidoria de Circulació i Transport  
i Infraestructures del Transport

Valencia 4de febrero de 2016

# Las fuentes de contaminación

---

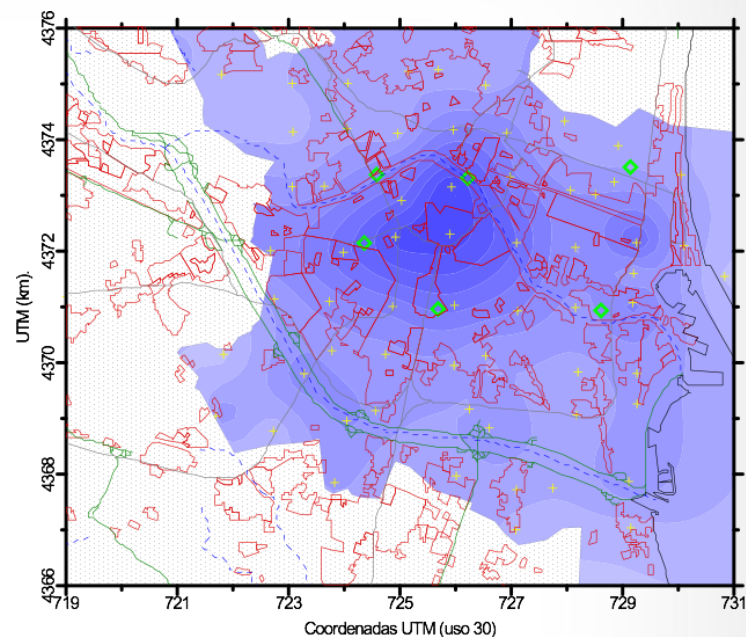
- 1. Fuentes fijas: industria, calefacción.. en reducción
- 2. Fuentes móviles: el tráfico motorizado

# Calidad del aire

## Estado de partida

- Concentraciones elevadas de dióxido de nitrógeno ( $\text{NO}_2$ )

- En menor medida, partículas en suspensión

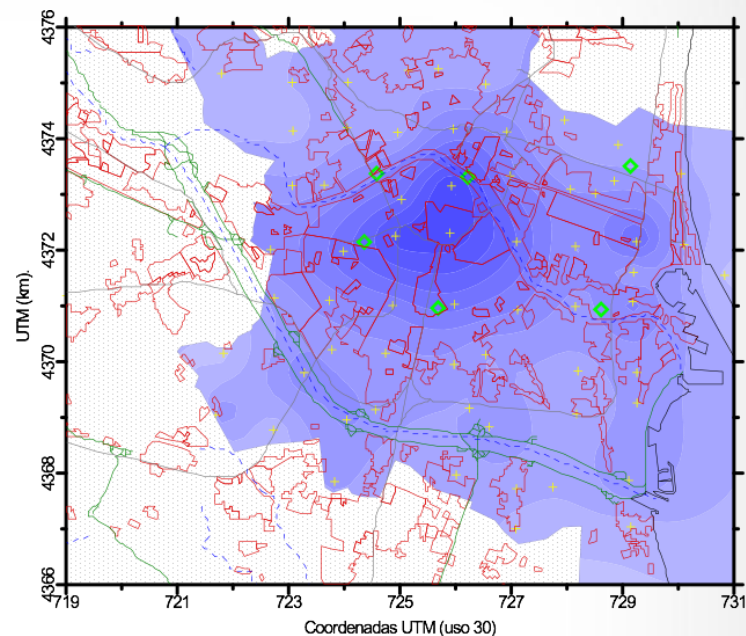


Representación interpolada de la distribución espacial de los niveles de  $\text{NO}_2$  en el estado de partida para la elaboración del PMUS

# Calidad del aire

## Estado de partida

- Gradiente de niveles bien definido
- Máximo en el centro histórico (deficiente dispersión de contaminantes por la propia estructura urbanística y la dificultad de renovación de masa de aire)

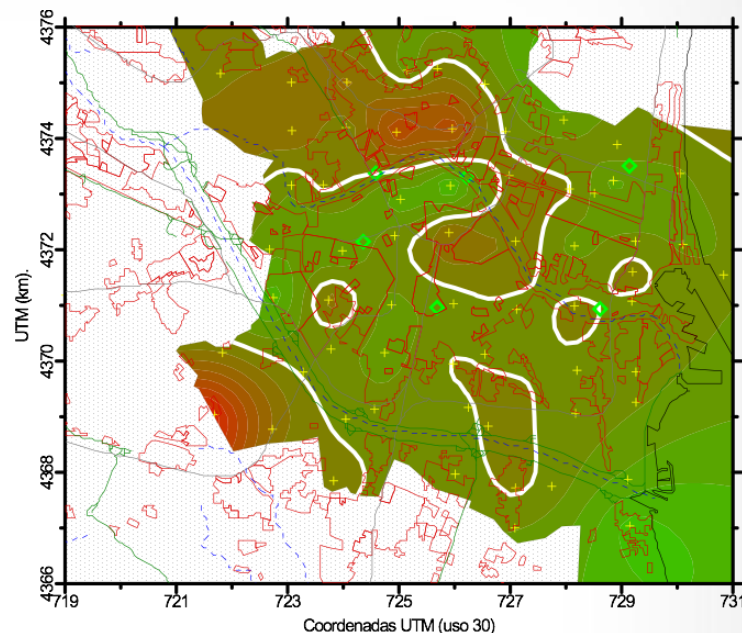


Representación interpolada de la distribución espacial de los niveles de  $\text{NO}_2$  en el estado de partida para la elaboración del PMUS

# PMUS y calidad del aire

## Evolución esperada en ausencia del PMUS

- incremento neto de un 3% de tráfico
- incremento generalizado de contaminación atmosférica en toda la ciudad
- para reducir los niveles de  $\text{NO}_2$ , hay que reducir el tráfico rodado

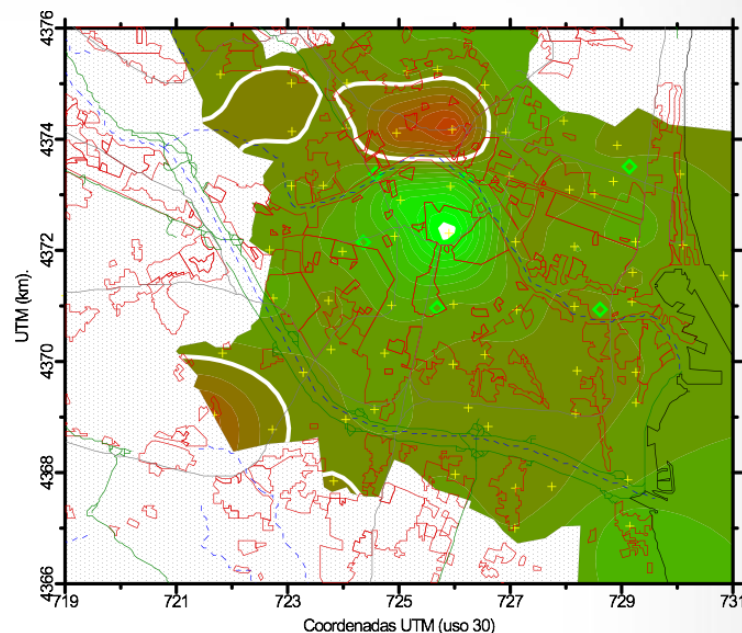


Representación interpolada de la distribución espacial de los niveles de  $\text{NO}_2$  estimados en ausencia del PMUS

# PMUS y calidad del aire

## Evolución esperada tras la aplicación del PMUS

- estimada 14% medio de reducción global de tráfico rodado
- marcada reducción de  $\text{NO}_2$  en el centro de la ciudad



Representación interpolada de la distribución espacial de los niveles de  $\text{NO}_2$  esperados tras la aplicación de las medidas del PMUS

# ¿Cómo nos movemos en Valencia?

---

**1.895.022** desplazamientos diarios

Una media de **2,37** por persona y día

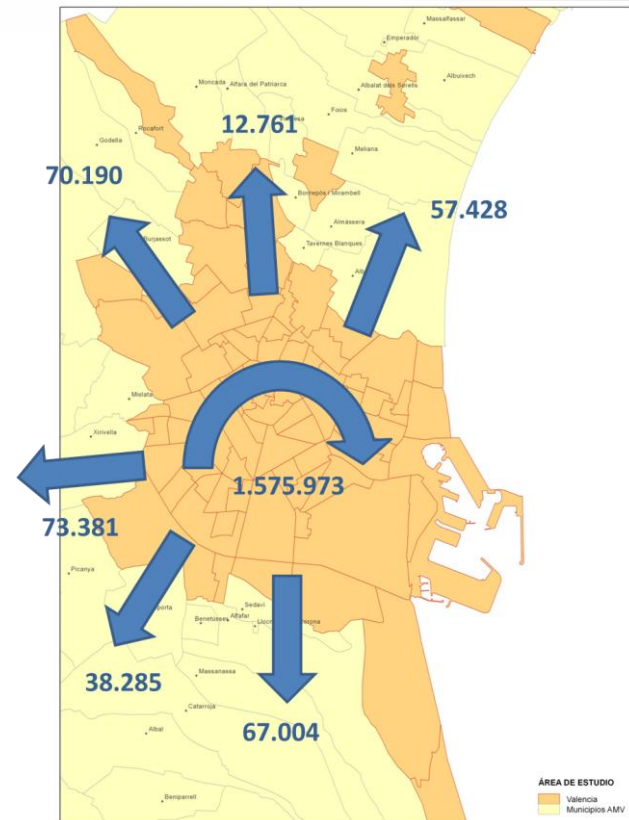
**797.028** habitantes



# ¿Cómo nos movemos?

**320.000** desplazamientos  
(19%) hacia fuera de la ciudad  
de Valencia,

**1.575.000**  
desplazamientos (81%) dentro  
de la ciudad

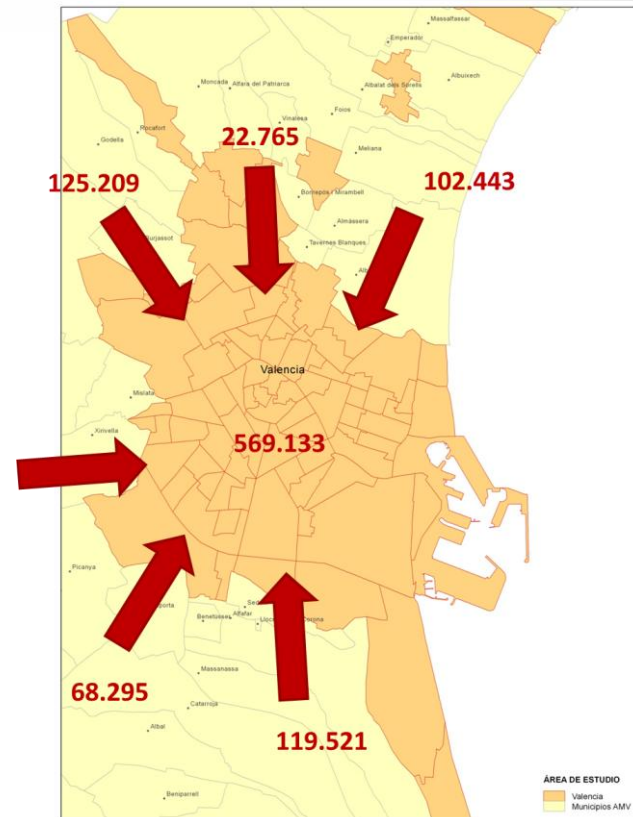




# ¿Cómo nos movemos?

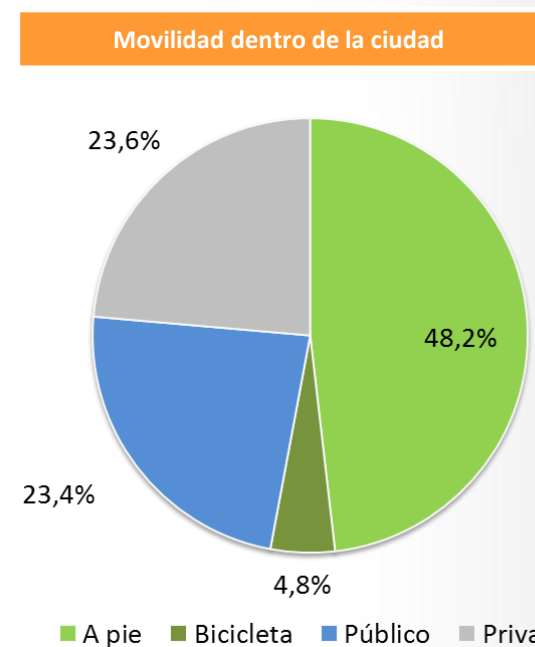
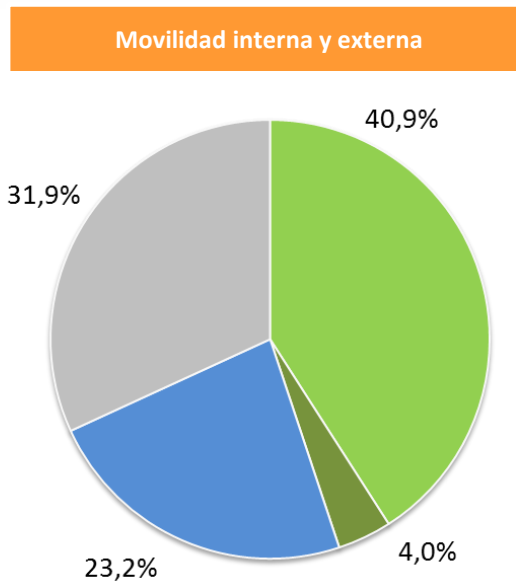
**570.000** desplazamientos desde el Área Metropolitana

**150.000** automóviles entran y salen de la ciudad todos los días

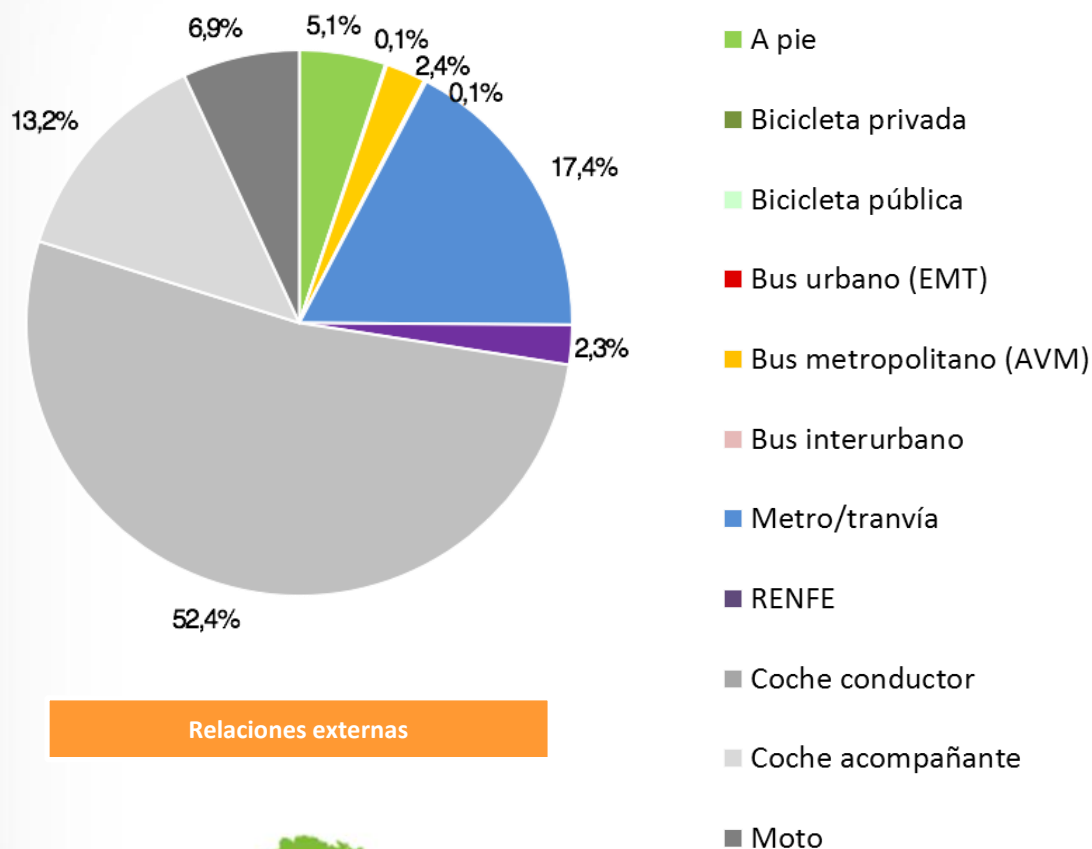


# ¿Cómo nos movemos?

**68%** del total en modos sostenibles, **76,4%** dentro de la ciudad



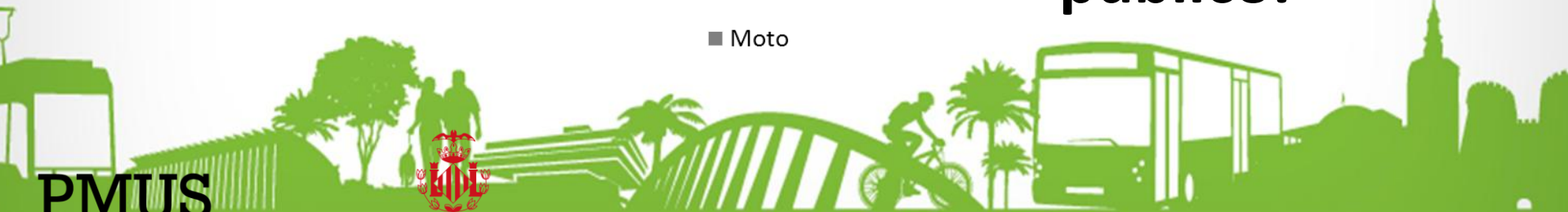
# ¿Cómo nos movemos?



Relaciones externas

**72,5%** externos en transporte privado

**22,1%** en transporte público.



# ¿Cómo nos movemos?

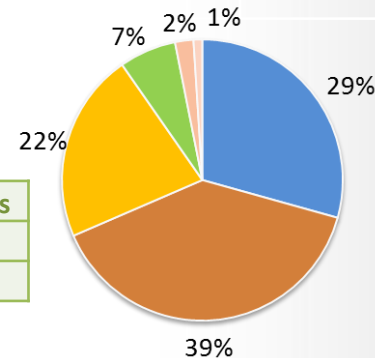
**75.114 viajes diarios de la ciudad en bicicleta (5%)**

**40% bicicleta pública  
60% bicicleta privada.  
... están creciendo**

## Movilidad en bicicleta ciudad de Valencia

Desplazamientos diarios en bicicleta:	75.407
• Bicicleta privada	45.208
• Valenbisi	30.199
Desplazamientos en bicicleta con respecto al total	4,8%
Desplazamientos en bicicleta respecto a no motorizados	9,0%

Bicicletas por hogar



Usuarios	Mujeres	Hombres
Bici privada	66,27%	60,30%
Bici pública	33,73%	39,70%



# Líneas estratégicas del PMUS

## ¿Cómo nos moveremos?

### Reorientar las pautas de movilidad actuales

- Reforzar los modos más eficientes y menos contaminantes.
- Asegurar la accesibilidad y la movilidad a los ciudadanos de Valencia
- Recuperando el espacio urbano y la calidad de vida.

# Plan de Movilidad Urbana Sostenible

---

## OBJETIVOS:

**Consolidar el patrón de movilidad actual de la ciudad (predominancia de desplazamientos a pie)**

## Implicaciones:

- **intervención sobre la distribución del espacio urbano:**
- **eliminación de plazas de estacionamiento**
- **reducción de la capacidad viaria para vehículo privado**
- **aumento de la capacidad viaria para el transporte público**

# Líneas estratégicas del PMUS

**El Peatón:** mayoría de desplazamientos a pie  
(48,2%)

- Cuidar, proteger y potenciar los desplazamientos peatonales
- Recuperación y puesta en valor de espacios públicos urbanos y pequeñas centralidades de barrio



# Programas de actuación

## Peatones

- Creación de 6 grandes itinerarios de preferencia peatonal
- Plan centro de mejoras peatonales
- Operaciones puntuales estratégicas
- Identificación y potenciación de las centralidades de barrio
- Estructuración de supermanzanas y ejes multifuncionales
- Intervenciones en Ciutat vella
- Incremento de la seguridad en los desplazamientos a pie
- Implantación de caminos escolares



# Red de itinerarios peatonales



# Líneas estratégicas del PMUS

**Bicicletas:** crecimiento notable en muy pocos años (17% desde 2009).

Hay que continuar creciendo para asentar un patrón de movilidad sostenible.

- Aumentar la infraestructura ciclable
- mantenimiento y mejora de la red existente
- Mejora de la gestión (intermodalidad, seguridad, accesibilidad)





# Líneas estratégicas del PMUS

## Transporte Público:

- incremento de la velocidad del transporte en superficie (Bus EMT)
- competitivo con el transporte individual
- priorización del sistema de autobuses



# Líneas estratégicas del PMUS

## Transporte Público:

- Nueva configuración de la red bus EMT.
- Mejora de la accesibilidad.
- Mejora de la información y conocimiento de la red.
- Coordinación con el resto del transporte (Entidad Metropolitana)
- Estrategia de intermodalidad

# Líneas estratégicas del PMUS

**Vehículo privado:** reducir el uso del vehículo privado, tanto en los desplazamientos internos como en los que salen de la ciudad.

Introducir racionalidad en el uso del coche

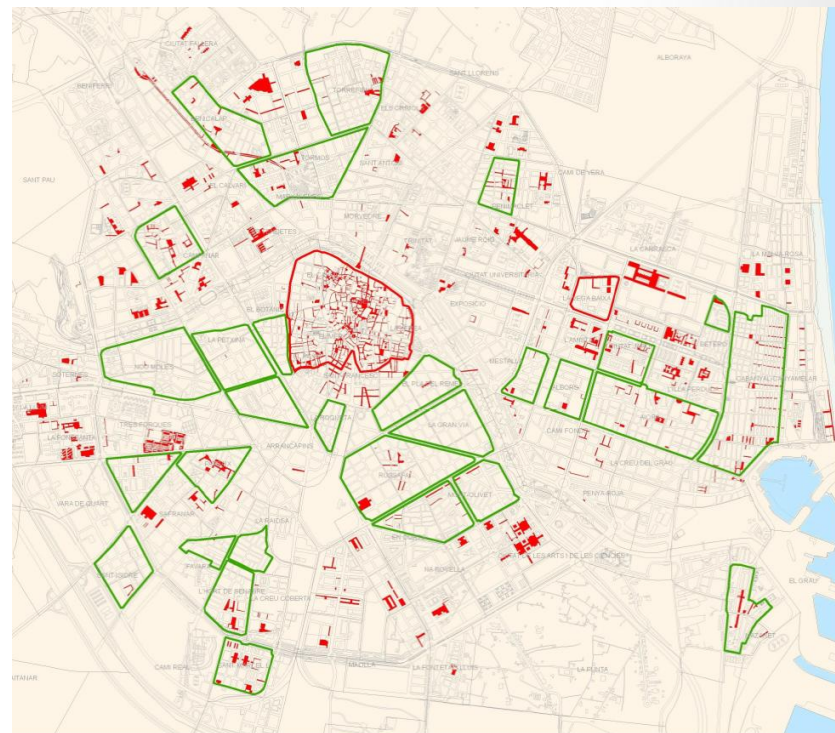
- Jerarquización y reordenación del tráfico
- Estrategia de estacionamiento
- Calmado de tráfico – zonas 30
- Mejora de la distribución urbana



# Programas de actuación

## Regulación del tráfico privado

- Jerarquizació y reordenación del tráfico
- Plan centro de circulación
- Calmado de tráfico en los barrios de la ciudad
- Reorganización del espacio de estacionamiento
- Actuación en puntos de déficit de plazas de carga y descarga
- Introducción de nuevas formas de gestión de carga y descarga



# Programas de actuación

## Propuestas horizontales

- Gestión integral de la movilidad
- Extensión de las tecnologías Smart City
- Diseño del espacio urbano bajo parámetros de sostenibilidad
- Promoción de la movilidad sostenible
- Descarbonización de la flota de vehículos
- Coordinación de la planificación del transporte y el territorio





