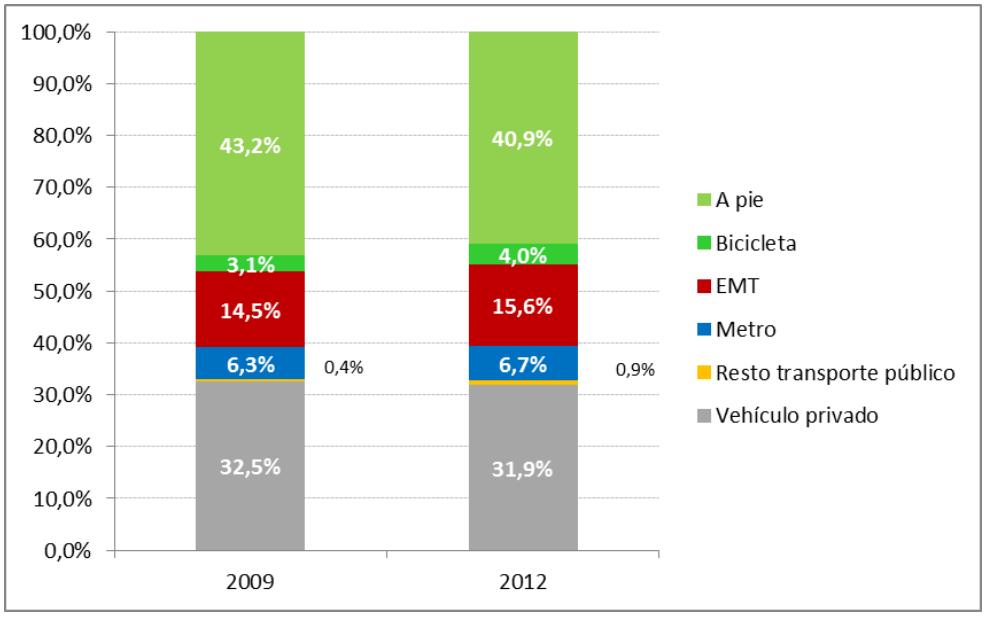
PROGRAMA ELECTORAL 2015
MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE

DOCUMENT BASE

PSPV PSOE VALÈNCIA

Fins al dia de hui, la mobilitat en la ciutat de València s'ha caracteritzat per la supremacia del vehicle privat enfront de la resta de mitjans de transport. Açò ha provocat la saturació de l'espai públic en general, i el seu infrautilització en altres casos, condicionant en gran manera la vida diària de la ciutat, repercutint en l'exercici de l'activitat econòmica i comercial, turística, la mobilitat i el teixit social. Esta situació es deu al fet que la planificació de l'espai públic en la nostra ciutat s'ha realitzat en funció del vehicle privat, deixant per a la resta de mitjans de desplaçament l'espai sobrant.

Segons es desprén de les dades incloses en el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS), el principal model de desplaçament en la nostra ciutat és el caminar a peu, seguit pel vehicle privat, el transport públic i la bicicleta.



El desequilibri en la distribució de l'espai públic, en el que prima l'espai dedicat al vehicle privat en detriment de l'espai de vianants, queda molt lluny de la demanda real en molts casos. Inclús hui, els nostres carrers i places, i en general els espais públics de la nostra ciutat, lluny de ser llocs de convivència per als ciutadans, són mers canals de distribució de trànsit privat.

Els **espais de vianants** en la ciutat no són continus. Eixa falta de connexió entre si impedix que es genere una xarxa de recorreguts atractius i segurs per a afavorir els desplaçaments a peu per la ciutat. A més, en els trams existents es produïx una saturació d'activitats i mobiliari urbà que dificulten el seu ús.

El mateix ocorre amb els **carrils bici**. No estan dissenyats com una xarxa. Són inconnexos, traçats habitualment damunt de les voreres, i no s'ha pensat en què és el que connecta cada tram, quin és l'origen i destí de cada un d'ells. En algunes avingudes, el seu traçat creua d'una part a una altra allà on "molesta", en compte de buscar una solució que done continuïtat i facilite el desplaçament amb bici. En definitiva, un conjunt de carrils mal connectats, incòmodes, insegurs, d'interpretació equivoca, que no arriba a tots els barris i sense prioritat respecte a altres tipus de vehicles.

Si mirem al **transport públic**, l'EMT ha perdut en els últims anys un de cada cinc usuaris, com a conseqüència de la congelació d'una flota que es manté en 480 autobusos des de l'any 1995, i on la necessitat de donar servici a noves zones es fa sempre a costa de la reducció de vehicles en altres línies. Amb una xarxa que manté l'estructura radial des de la seua creació i amb la menor velocitat comercial de les grans ciutats espanyola: 12,40 km/h. Tant l'EMT com el tramvia continuen esperant tindre la prioritat semafòrica necessària per a fer-lo competitiu amb el vehicle privat, a més de tindre unes freqüències de pas i uns horaris que desincentiven el seu ús.

En els últims temps han proliferat les víctimes mortals per accidents de trànsit en la nostra ciutat, afectant els més indefensos, els vianants i els ciclistes. L'existència de punts negres, fa necessària l'adopció de mesures per a evitar les conseqüències fatals.

La tardana elaboració del **Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)**, aprovat per imperatiu legal a finals de 2013, va suposar una ocasió perduda per a solucionar tots estos problemes, ja que es va realitzar sense donar participació als col·lectius o persones afectades i sense el desitjable consens dels grups de l'oposició. A més, els seus objectius són molt tímids i queden molt allunyats del que València necessita per a resoldre els problemes de mobilitat i fer un repartiment més just de l'espai públic. Tampoc s'ha complementat amb la revisió del PGOU, el qual no fa cap proposta a favor de la mobilitat urbana sostenible, a més d'obviar la necessitat d'integració amb els PMUS d'altres Ajuntaments de l'Àrea Metropolitana.

OBJECTIUS D'UNA POLÍTICA DE MOBILITAT SOSTENIBLE

Per als socialistes, l'objectiu bàsic d'una autèntica política de mobilitat sostenible per a la nostra ciutat ha de ser el de revertir la situació descrita, recuperant l'espai públic per als seus autèntics protagonistes, els ciutadans, i que el repartiment i l'adequació de les infraestructures urbanes es corresponga amb els modes d'ús més sostenibles.

L'objectiu principal és descongestionar la ciutat, reorganitzant usos i sistemes de mobilitat cap a mitjans més sostenibles. Esta reorganització permet recuperar l'espai públic per al ciutadà, fent-lo més humà i sostenible. Amb això es perseguix reduir la contaminació ambiental i acústica, millorar l'accessibilitat universal, així com augmentar significativament la qualitat de vida dels seus habitants.

Per tot això, els objectius que ens marquem són els següents:

- Reorganització del trànsit rodat
- Recuperació d'espai públic lliure de cotxes.
- Reorganització d'usos de l'espai públic
- Millorar l'eficiència i abast del transport públic
- Reducció del nivell de motorització de la ciutat
- Reutilització i optimització d'infraestructures i espais existents
- Dinamitzar el teixit social des de la participació i els espais d'intercanvi i trobada.

PROPOSTA D'ACTUACIONS EN MATÈRIA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE

Mobilitat de vianants:

Es proposa crear una xarxa principal d'itineraris de vianants que connecten la ciutat de part a part, així com els diferents barris, i que al seu torn suposen una xarxa de lligat de les actuals zones de vianants inconnexes entre si. Els recorreguts han de connectar els espais verds i lliures de la ciutat, així com els equipaments. Estos recorreguts a més afavorixen al comerç enfront dels desplaçaments en vehicle privat.

Esta proposta s'haurà de completar amb la connexió dels eixos de vianants proposats, amb el nou llit del Túria que haurà de disposar d'itineraris de vianants en ambdós marges, els quals, a més de les seues funcions bàsiques, serviran com a elements de distribució i connexió de vianants amb les pedanies del Sud. Així mateix, s'haurà d'establir una connexió de vianants amb la pedania de Benimàmet a través d'algun dels eixos proposats i de la Marina Reial amb la Ciutat de les Ciències.

Les voreres hauran de tornar a ser l'espai natural per al desplaçament a peu dels ciutadans, per a la qual cosa la instal·lació del mobiliari urbà i contenidors, així com la seua utilització comercial amb cadires, taules o mercats ambulants haurà de garantir en qualsevol cas les condicions de mobilitat i accessibilitat suficients per a cada cas.

En esta línia, els carrils-bici deuran progressivament deixar d'ocupar la vorera, com ho fan en l'actualitat, establint-se un pla de desocupació de les mateixes i no havent de programar nous carrils-bici sobre la vorera.

Es prestarà especial atenció al centre històric, amb una progressiva restricció del trànsit motoritzat, i es recuperarà per al vianant part de la secció viària dels ***principals carrers d'accés al centre****, alliberant espai dedicat al trànsit privat per a dedicar-lo a modes més sostenibles. Els eixos sobre els quals es pretén actuar són: Carrer Sant Vicent, Carrer La Pau, Carrer Colom, Carrer Barques, Carrer Marqués de Sotelo, Carrer Russafa, Carrer Guillem de Castro i Carrer Xàtiva, conjugant les possibilitats d'ampliació de l'espai del vianant amb les de la inserció del carril bici i prioritització del transport públic.*

La ronda interior tindrà un tractament unitari, reduint la secció viària per al trànsit rodat, ampliant voreres i dotant-la de carril bici.

Es crearan nous espais de vianants:

- Recuperació del **passeig històric de l'Albereda**, per a la trobada ciutadana, lliure de circulació i estacionament.
- La peatonalització de **l'entorn del museu Sant Pius V** i del jardí dels Vivers, eliminat el trànsit en superfície i connectant-ho amb el Jardí del Túria.
- Peatonalització del **Pont de la Trinidad**

Es crearan les nomenades "súper illes" per als barris de La Petxina, Arrancapins, Russafa, Gran Via, Botànic, La Roqueta, Pla del Remei i Cabanyal-Canyamelar.

Es crearà un programa d'implantació dels camins escolars segurs en els diferents centres docents de la ciutat, en funció del nivell de riscos que suporten els escolars a l'accedir al col·legi.

Mobilitat ciclista.

- Millorar les infraestructures per a la mobilitat amb bicicleta que done lloc a una verdadera xarxa de carrils-bici, bàsicament sobre la calçada i segregada del trànsit, connectada, més directa, més còmoda, segura, uniforme, d'interpretació inequívoca, amb prioritat respecte a altres tipus de vehicles i extensible a tots els barris de la ciutat.
- S'haurà d'establir un pla per a millora de la seguretat en les interseccions del carril-bici amb el trànsit rodat, com la prohibició d'aparcar junt amb els cantons, evitar l'excessiva vegetació, col·locació d'espills retrovisors, etc. que garantisquen una alta visibilitat, diferenciant-lo de l'entorn.
- Catalogació dels parcs i jardins on es permeta la circulació de bicicletes com a excepció a la prohibició general que fa l'article 36 de l'Ordenança de Circulació.
- Millora del funcionament de l'actual servici públic de lloguer de bicicletes Valenbisi, especialment en la seua referència a reposició ràpida en estacions plenes o buides.
- Construcció de més aparcabicis, fora de les voreres i especialment en zones de gran afluència com a centres de treball, educatiu, oci o comercial, així com en parades o estacions de mitjans de transport col·lectiu, a fi de facilitar l'intercanvi modal.
- Es dotarà de carril-bici a totes les principals vies de la ciutat, incloent les rondes.
- Creació de la Mesa de la Bicicleta, com a òrgan de participació d'entitats socials, professionals i públiques per a debatre polítiques de mobilitat en general i de la bici, en particular i l'Oficina de la Bicicleta, com a òrgan tècnic de l'Ajuntament.
- Revisió i modificació de l'Ordenança Municipal de Circulació quant a la referència a drets i deures dels i les ciclistes.

- Connexió ciclista amb les pedanies
- L'Ajuntament de València haurà de vigilar el compliment de l'art 8 de la Llei de Mobilitat de la Comunitat Valenciana en els edificis de nova construcció on ja es contempla la dedicació d'un espai a pàrquing de bicicletes.

Transport públic - EMT

- S'haurà de fomentar l'ús del transport públic, incrementat la freqüència, qualitat i intermodalitat.
- Reubicació del carril bus en determinats eixos viaris.
- Planificar una nova xarxa menys radial que l'actual.
- Donar prioritat semafòrica al transport públic, inclòs el tramvia.
- Plataformes reservades amb circulació d'autobusos en doble sentit
- Implantar la línia 37 d'EMT en la Ronda Exterior que connecte la nova Fe, centre administratiu 9 d'Octubre, Palau Congressos etc.
- Reconversió de la flota a modes més sostenibles. Recarrega per inducció en carril-bus
- Concloure la línia 2 de metro i connectar la línia 1 amb la nova Fe.
- Firma d'un Contracte Programa per a la subvenció del transport metropolità per part de l'Administració Central i Generalitat Valenciana per a disminuir dèficit EMT
- Operació coordinada del sistema de transport de l'Àrea Metropolitana de València
- Simplificació, coordinació i unificació del sistema tarifari

Trànsit privat

S'hauran de programar noves zones 30, així com la possibilitat de generalitzar este límit a tota la ciutat excepte excepció feta d'aquelles vies de trànsit més intens. Haurà d'incloure les condicions necessàries per a la declaració com a Zona 30, entre altres: la senyalització vertical i horitzontal, les mesures de calmat de trànsit tipus estretiments en la calçada o encreuaments de vianants sobreelevats i l'adequada disposició del mobiliari urbà.

La política d'aparcaments hauria de concebre's com un servici públic, promogut pel propi ajuntament i venuts per AUMSA a preu de construcció.

Així mateix, hauria de dissenyar-se una xarxa d'aparcaments dissuasoris en els accessos a la ciutat, perfectament connectats amb altres modes de transport com el metro, bus, bici etc, a fi de millorar la intermodalitat i evitar la congestió del trànsit en centre de la nostra ciutat.

S'adoptaran mesures destinades a pacificar el trànsit per mitjà de la regulació semafòrica, de tal forma que l'onada verda no puga superar la velocitat màxima permesa, complementades amb altres de disseny urbà que

eliminen dels encreuaments o interseccions aquells elements que puguen ocultar la visió al mateix temps que magnificar les conseqüències.

S'hauran de proposar actuacions de recuperació de l'espai públic per a humanitzar alguns dels principals eixos viaris de la ciutat, com l'Avinguda del Port, els antics camins de trànsits, l'Avinguda d'Aragó, Ausias March…

Es reordenarà el trànsit en el centre històric eliminant qualsevol tipus de travessia, drecera o bucles excessius a través de la seua trama, i que qualsevol necessitat accés als servicis existents es faça en bucle de curt recorregut, amb entrada/eixida per la mateixa via o per vies pròximes.

Càrrega i descàrrega

- Pla d'increment de punts de càrrega i descàrrega en les zones amb dèficit.
- Introducció de noves fórmules de gestió.
- Pla específic de càrrega i descàrrega, en el que es fomente les iniciatives d'ús de vehicles sostenible en l'última milla per a eliminar al màxim l'ús dels contaminants en l'interior de la ciutat

Seguretat vial

- Adoptar mesures destinades a **pacificar el trànsit** per mitjà de la regulació semafòrica, complementades amb altres de disseny urbà.
- **Extremar la seguretat en tots els encreuaments amb carril-bici** semàfors, senyalització, prohibició aparcar, poda tanques etc.)
- Aprovació d'un **Pla de Seguretat Vial**.