

---

## ALEGACIONES DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

---

La Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana de 2011, establece en su artículo 10 la obligatoriedad de formular planes de movilidad para ciudades de más de 20.000 habitantes, y ello en un plazo de cuatro años a partir de la entrada en vigor de la ley.

El citado artículo contiene las determinaciones de dichos planes con una ambigüedad que permite un amplio abanico de opciones en su desarrollo.

El ayuntamiento de Valencia promovió el PMUS (Plan de Movilidad Urbana Sostenible) que ahora se encuentra en período de información pública. El plazo de presentación de alegaciones termina el 14 de noviembre de 2013.

Nuestro Colegio ya fue invitado, junto a otras instituciones, a participar en una reunión para aportar ideas. En ese sentido, también contribuimos con un escrito de observaciones críticas previas, y ahora, después de analizar los documentos –no sin cierta dificultad por el formato en que se presenta el PMUS- procedemos a formular las siguientes alegaciones.

Unas son de carácter general y a continuación siguen otras que inciden sobre aspectos sectoriales definidos en el PMUS.

Las observaciones que sucintamente se formulan advierten sobre la necesidad de completar la metodología del análisis y diagnóstico y el proceso de participación pública.

Nuestro Colegio considera imprescindible un plan de esta naturaleza, determinante, si se cumplen objetivos básicos, para mejorar la calidad ambiental y social de la escena urbana en nuestra ciudad capital, pero también para generar nueva actividad económica y ahorros considerables en costos ambientales y sociales.

Por ello, y más allá del estricto proceso de participación que ahora se cierra, estamos abiertos a colaborar en la mejora y perfeccionamiento del Plan.

En esta fase, se presentan las siguientes

### ALEGACIONES

#### DE CARÁCTER GENERAL

- **Sobre el acceso a la información.** Hay que señalar que la manera en que se presentan los documentos y el acceso al PMUS resulta complicada, pues solo las personas y entidades con personal formado y con tiempo disponible, pueden entender el contenido del plan.
- No se pone en duda la bondad de la mayor parte de la documentación aportada, que responde sin duda a un buen trabajo profesional. Se echa en falta, sin embargo, un tipo de **documentación más asequible**, que destaque claramente los objetivos, el punto de partida, las actuaciones que se proponen y las fórmulas para ponerlas en práctica.
- Los objetivos son, en varios casos, muy **generales** y en algunos aspectos claves proponemos más concreción como fijar cuotas a alcanzar con los programas de participación del transporte colectivo. Se echa de menos un análisis a diferentes escalas al menos, y como mínimo, una escala estructural a nivel de ciudad y otra a nivel de barrio definiendo indicadores.
- El escaso encaje del PMUS con algunas de las determinaciones de la revisión del **Plan General de Valencia**, en particular con las expectativas de nuevos desarrollos urbanos y la creación de nuevas infraestructuras, resulta evidente. Es por ello que apostamos por que las determinaciones del planeamiento urbano se adapten a los criterios del PMUS.

- **El sector del taxi**, importantísimo en nuestra ciudad, con cerca de 3.000 licencias, y una pieza clave en el sistema de movilidad, pasa prácticamente inadvertido en el plan. En ese sentido, creemos que este sector, servicio público, ha de ser tenido en cuenta en la ordenación del espacio público, sus paradas y la posible combinación de intermodalidad en algunos casos.
- Algo parecido sucede con las **actividades de carga/descarga** en la ciudad, que suponen unos impactos económicos, ambientales y funcionales muy destacados. El Plan, en sus propuestas, se limita a recomendar la aplicación de “que aquellas soluciones, medidas y recomendaciones que surjan del proyecto SMILE se incorporen a la estrategia de movilidad sostenible de la ciudad”, sin aclarar al lector en qué consiste este proyecto. Cabe apostar por **la logística urbana**, que aplicada a la recepción y distribución de mercancías en áreas urbanas resulta ampliamente contrastada: una estrategia que combina la telemática y la logística tradicional para conseguir una sustancial disminución del trasiego de vehículos por la ciudad, al concentrar cargas y crear áreas de reparto.
- No existe ninguna referencia a la necesidad de establecer, para determinados centros urbanos la obligatoriedad de redactar **planes especiales**, como determina la ley de movilidad de 2011 (art. 10.8). Consideramos por tanto, que el plan ha de fijar una serie de obligado cumplimiento para que en un plazo no superior a un año, pongan en marcha sus respectivos planes: campus universitarios, polígonos industriales, centros administrativos.
- Tampoco aparece **un estudio económico financiero** profundo que avale la viabilidad del plan, una cuestión clave para confiar en su puesta en marcha.

## **SOBRE LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS.**

### **ESTRATEGIAS PARA EL PEATÓN**

La apuesta por los llamados **itinerarios peatonales** (6 en total, desde la periferia de la ciudad hasta el centro) debería tener en cuenta su competencia con los trazados directos.

Lo que nos lleva a sugerir su modificación para **buscar trazados más directos**, manteniendo su calidad ambiental, y reduciendo en su caso carriles de circulación.

En principio, la idea de **crear unos itinerarios peatonales de calidad**, como vías troncales para canalizar los principales desplazamientos a pie es interesante.

En una ciudad como la nuestra, con tradición histórica mediterránea favorable al paseo (véase en el callejero las denominaciones que persisten, Alameda, Pechina, Ruzafa...) hay que replantear unos **itinerarios diseñados para el paseo o el ejercicio físico**, tanto para el paseo tradicional, como para los que satisfacen la creciente necesidad de caminar para mejorar el estado general de la salud.

En esta línea, El PMUS podría proponer la adecuación de los laterales de las Rondas y otras vías periféricas que contactan con la huerta para esta función esencial del paseo ciudadano. Del mismo modo, por citar un caso emblemático, se podrían recuperar **las Grandes Vías como paseo**, mediante la eliminación de la mayoría de las interrupciones destinados al tráfico, y recuperando el bulevar central.

**Una verdadera RED de itinerarios peatonales** debe extenderse por toda la ciudad.

En cuanto al **centro histórico**, el plan ha de proponer medidas importantes para crear en toda el área central, la **preferencia peatonal**, con acceso para el tráfico restringido a residentes, reparto, y a los aparcamientos comerciales.

### **ESTRATEGIAS PARA LA BICICLETA**

En esta parte del plan sugerimos al ayuntamiento que tome en consideración las sugerencias y alegaciones que se formularán desde diferentes colectivos, en particular las del experimentado grupo de Valencia en Bici.

En muchas de las vías propuestas, debería valorarse la posibilidad de **implantar ciclocalles y ciclocarriles**, posiblemente más económica y fiable que la construcción de carriles específicos.

La apuesta del plan por construir **aparcamientos en las estaciones de transporte colectivo** resulta plausible, en línea con la mejora de la intermodalidad.

#### **ESTRATEGIAS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO**

- Habría que efectuar una **reserva efectiva de espacio para el transporte público**, plataformas reservadas bien señalizadas y protegidas, así como carriles “solo bus”. Un análisis pormenorizado determinaría el ámbito de esta propuesta.
- Una **reordenación de la gestión semafórica**, priorizando el transporte colectivo y no favoreciendo la velocidad del automóvil. La prioridad semafórica, imprescindible para las líneas de la EMT debería aplicarse también al tranvía.
- Dotar de **doble sentido de circulación para el bus en algunas calles** de la ciudad que actualmente están dotadas de un solo sentido general.
- Con mayor proyección de futuro, se debería ir hacia un sistema moderno de autobuses de gran capacidad, verdadero metro sobre neumáticos, como los conocidos como **Bus rapid transit (BRT, BRTS)**.
- Consideramos que hay que apoyar de manera decidida la **recuperación del organismo de gestión de la movilidad metropolitana**, para que se puedan cumplir los objetivos que contiene este plan.
- Es urgente en estos momentos la integración de todas las redes, en un **sistema funcional y tarifario moderno y eficaz**.

#### **ESTRATEGIAS PARA EL TRÁFICO PRIVADO**

- En concreto, del programa “**Calmando del tráfico en los barrios de la ciudad**” (10.1) que propone la ampliación de las zonas 30 parece insuficiente.
- **La adopción del límite de velocidad en 30 km/h ha de extenderse a mayor parte de la ciudad**, lo que no excluiría en algunos casos adoptar la velocidad de 50 km/h.
- En cualquier caso, y por resultar contradictorio con los objetivos del PMUS, resulta imprescindible **reconducir las propuestas del Plan General**, abandonando la idea de alimentar la demanda con la oferta de infraestructura viaria.
- La otra vertiente del tráfico privado –**el aparcamiento**- **necesita un plan global** que tenga en cuenta el valor del espacio público, la necesidad de aplicar criterios diferentes según los diversos grupos de usuarios, así como una tarificación ajustada a cada caso.

Valencia 13 de noviembre de 2013