



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA



**CENTRO DE ESTRATEGIAS Y
DESARROLLO DE VALENCIA**

GESTION MUNICIPAL DE TRÁFICO Y TRANSPORTES EN LA CIUDAD DE VALENCIA

Juan Casañ

Jefe del Servicio de Circulación, Transportes y sus Infraestructuras

Ayuntamiento de Valencia

1 de Abril de 2009

1

Sin perjuicio de las medidas de ingeniería de regulación y control de tráfico aplicables, tanto al diseño de carreteras como a la señalización de las mismas, la educación vial constituye por sí misma el mejor elemento de seguridad en que podemos basarnos.

El éxito de la educación vial desde la adolescencia conducirá a establecer normas de conducta adecuadas basadas en el respeto hacia sí mismo y hacia el resto de usuarios que comparten la vía pública.

The infographic is a light blue rectangle with a red crest in the top left corner. The title 'TRAFICO' is in a yellow box at the top center. Below it, 'MODOS DE DESPLAZAMIENTO' is written in red. Underneath, there are two columns of blue text: 'Peatones', 'Bicicletas', 'Motocicletas' on the left, and 'Turismos', 'Autobuses', 'Camiones' on the right. Below that, 'DESTINOS' is written in red. Underneath, there are two columns of blue text: 'Vados', 'Garajes', 'Talleres' on the left, and 'Paradas de transporte', 'Paso de peatones', 'Aparcamientos' on the right. A small number '2' is in the bottom right corner.

TRAFICO	
MODOS DE DESPLAZAMIENTO	
Peatones	Turismos
Bicicletas	Autobuses
Motocicletas	Camiones
DESTINOS	
Vados	Paradas de transporte
Garajes	Paso de peatones
Talleres	Aparcamientos

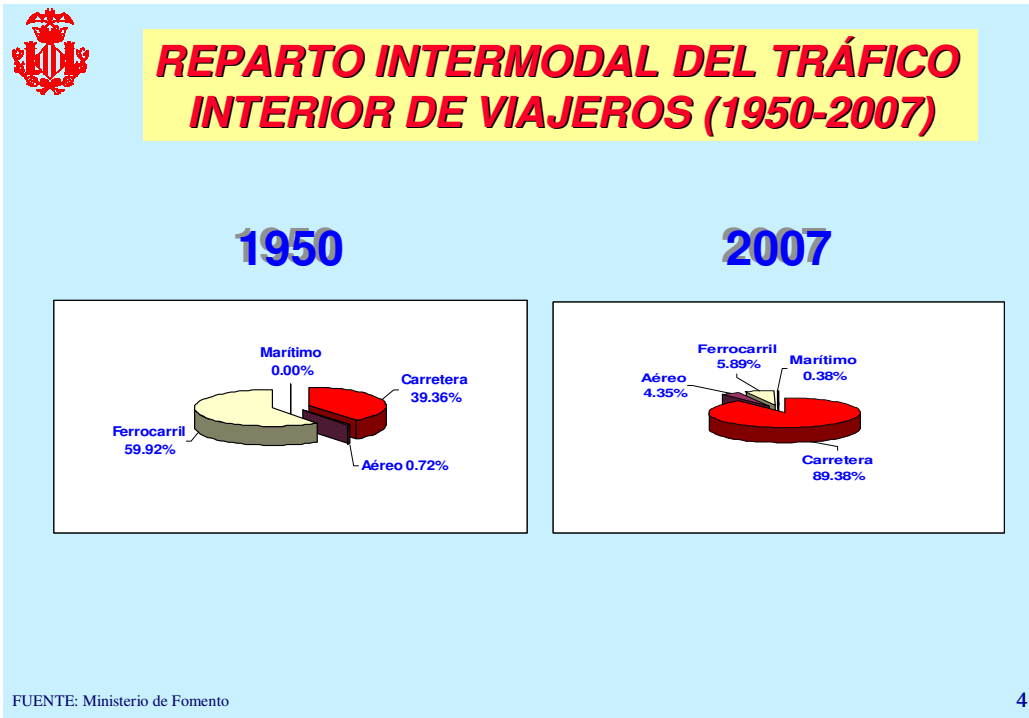
Hay que tener en cuenta no sólo los diferentes modos de desplazamiento que pueden concurrir en una misma calle o vía pública (peatones, bicicletas, motocicletas, turismos, autobuses, camiones), sino también los destinos a los que en esa misma vía pública pueden acceder: vados, garajes, talleres, paradas de transporte público, carril bici, pasos de peatones, aparcamiento en superficie junto al bordillo, etc..... Aunque las medidas de ordenación de la circulación estén implantadas, sin educación vial nunca podremos asegurar el respeto a la norma, es decir, que el ciclista circule por su vía ciclista, en caso de tenerla, que los vehículos no aparquen en los pasos de peatones, frente a los vados o en las paradas de autobuses, que respeten la señalización de preferencia o, en su caso, los semáforos, que el peatón no cruce la calzada por lugares indebidos, ..etc.... .

Por tanto, concluimos que las medidas de regulación de la circulación de peatones y vehículos son necesarias, pero no suficientes. Sin el respeto a la norma pueden ser inútiles.



Aunque el objeto de esta conferencia es comentar las diferentes medidas de regulación de tráfico aplicadas fundamentalmente en las ciudades, para mejorar la seguridad vial, no se debe obviar efectuar una iniciación general al problema latente de la seguridad vial, tanto en vías urbanas como interurbanas, con el fin de situarles con mayor fundamento ante el gran reto que durante los últimos años tiene planteado la ingeniería de tráfico y los agentes encargados de la vigilancia y control de la circulación, para tratar de compatibilizar adecuadamente el uso de las vías por vehículos y peatones.

- En los últimos 50 años, el parque de vehículos se ha multiplicado por 30



- El reparto intermodal de viajes ha sufrido una transformación integral. Los viajes por ferrocarril, han bajado del 60 al 6% y los viajes por carretera han crecido del 39 al casi 90%.

Esto lo produce dos factores esenciales:

- El desarrollo de nuevas comunicaciones por carretera y mejora y acondicionamiento de tramos existentes.
- La facilidad de acceder a la compra de un automóvil.



MOVILIDAD en VALENCIA

VIAJEROS	Año 1984	Año 2007	Variación
FFCC	5.550.000	10.200.000	84%
METRO TRANVIA	6.900.000	58.000.000	741%
BUS URBANO	85.500.000	102.000.000	19%
TOTALES	97.950.000	170.200.000	74%

SOCIEDAD	Año 1986	Año 2007	Variación
Habitantes	730.000	797.000	9%
Vehículos (turismo)	248.000	396.000	60%

5

Dos importantes conclusiones:

- En los últimos 20 años el número de viajes por habitante se ha incrementado notoriamente, debido, fundamentalmente al incremento de empleos por familia y la incorporación de la mujer al mundo laboral, así como a la potenciación del transporte público.
- En los últimos 20 años, mientras que la población ha crecido un 9%, el número de vehículos turismo ha crecido un 60%, debido a las causas mencionadas anteriormente.



CONSECUENCIA

◆ **HAY QUE HACER UN GRAN ESFUERZO**

- En la **potenciación del Transporte Público**
- En la **creación de infraestructuras integradas en el medio urbano**
- En la **aplicación de medidas de regulación de la circulación.**
- En la **vigilancia y el control del tráfico.**



6

Transporte público. El caso de Valencia



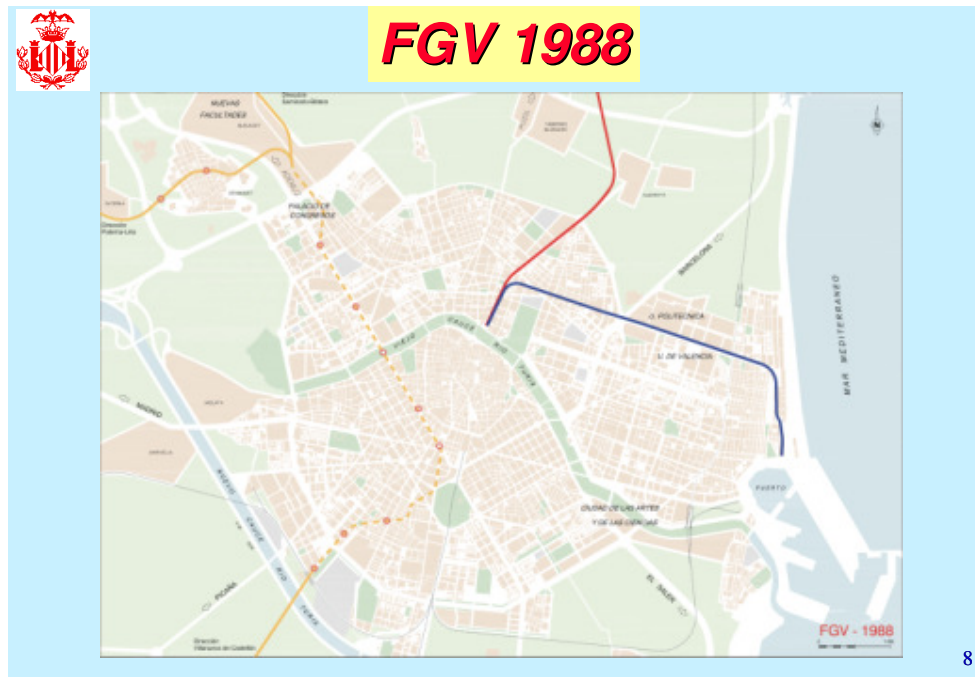
FEVE 1980



7

En 1980 existían 4 líneas de FEVE, (Ferrocarriles de Vía Estrecha) que acercaban a los viajeros del área metropolitana a la ciudad. Las líneas de Liria, Bétera y Rafael Buñol que llegaban a la Estación de Madera. Desde allí salía el tranvía hacia la Malvarrosa, con un recorrido por el Norte de la ciudad. Por otro lado, la línea Sur de Villanueva de Castellón, llegaba a la Estación de Giorgeta.

Hasta el inicio de las actividades de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), la red de ferrocarriles de vía estrecha de Valencia se había configurado como una red de cercanías clásica, con notable importancia en el ámbito de área metropolitana y escasa influencia en los flujos de desplazamientos estrictamente urbanos.



En 1988, el primer Metro línea 1 de Valencia, unía la Estación de Empalme y las líneas de Liria y Bétera con la Estación de Giorgeta, línea de Villanueva de Castellón, por el subsuelo de la Avda Pío XII, Gran Vía Fdo el Católico, Gran Vía Ramón y Cajal, San Vicente y Giorgeta, prolongándose en subterráneo por la calle Campos Crespo hasta el barrio de San Isidro.



En mayo de 1994 se puso en servicio el primer tramo de la Línea 4 de tranvía. Con esta actuación Valencia fue pionera en España en la reimplantación de este sistema de transporte.

El primer tramo de la Línea 4 del tranvía tenía 9,7 kilómetros de longitud y contaba con 21 estaciones. Su recorrido coincide parcialmente con el antiguo trazado de la línea Ademuz –Grao, pero con una plataforma más permeable y una urbanización integral del viario por el que discurre. Su trazado posibilitó la conexión del conjunto de las líneas de metro con zonas de alta demanda como la Universidad Politécnica, el nuevo Campus de la Universidad Literaria de Valencia y la Playa de la Malvarrosa.



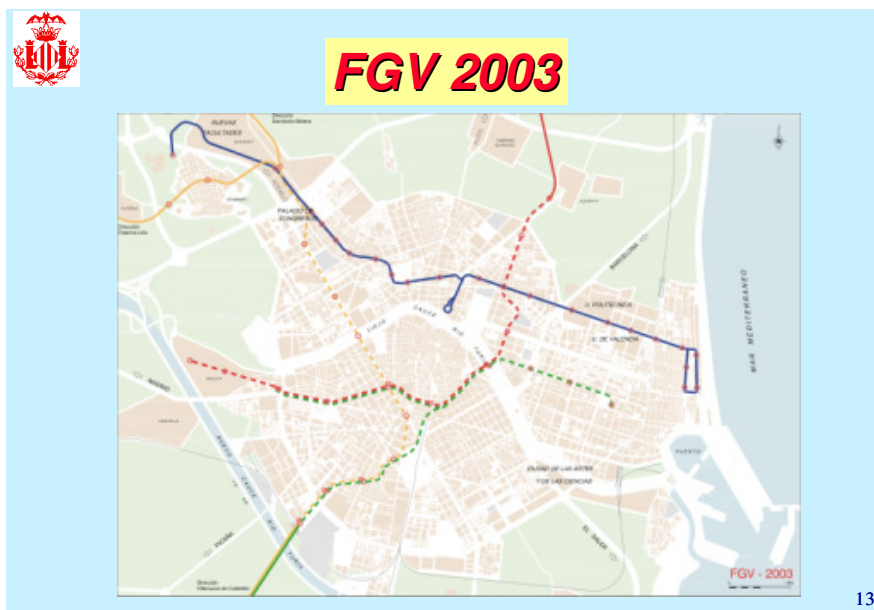
En mayo de 1995 se abrió al público la nueva penetración en subterráneo de la Línea 3 del metro, desde la estación de Palmaret hasta Alameda. En este tramo de 2,9 kilómetros de longitud se construyeron 4 nuevas estaciones.



En septiembre de 1998 se prolongó la Línea 3 desde la estación de Alameda hasta la de Av. del Cid y se puso en servicio el ramal entre Colón y Jesús. Esta actuación constituyó un hito clave en la evolución de Metro Valencia y en el desarrollo del transporte público de Valencia y su área metropolitana.

Los dos nuevos tramos a través de los cuales se prolongó la Línea 3 recorren varias de las zonas de mayor afluencia urbana, y su puesta en marcha permitió la articulación de las diferentes líneas de metro y tranvía, y la conexión de estas con la estación central de RENFE en Valencia. La entrada en servicio de estos tramos de prolongación de la línea provocó un espectacular incremento de viajeros en el conjunto de la red.

Coincidiendo con la apertura de estos tramos de Línea 3, las líneas 1 y 2 del metro pasaron a operar como una única línea (la Línea 1) que se bifurca desde la estación de Empalme en dirección a Bétera o a Llíria.



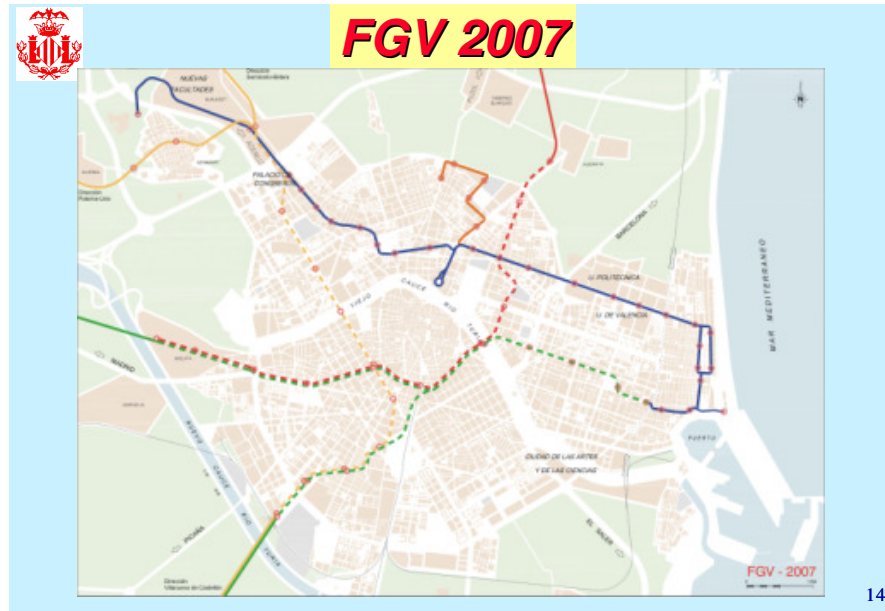
En marzo de 1999 se prolongó la Línea 4, hasta TVV. El nuevo tramo atiende importantes centros de demanda como el ambulatorio de la Granja, el Campus Universitario de Burjassot y el propio centro de TVV.

También se completó la Línea 3 con la prolongación hasta Mislata-Almassil, que proporciona a esta población con más de 42.000 habitantes una alternativa cómoda y eficaz de conexión con el centro de la ciudad de Valencia.

En septiembre del mismo año, se puso en servicio el ramal de Línea 4 hasta el recinto de Feria Valencia. Se atendía así a una vieja aspiración de la institución ferial que desarrolla una función de gran importancia para la economía valenciana.

En marzo de 2001 se inauguró la nueva estación de Empalme que se convierte en un importante eje intermodal de Valencia y su área metropolitana. La nueva estación sirve de conexión entre la Línea 1 de metro y la Línea 4 de tranvía, permitiendo, al mismo tiempo, el intercambio con los autobuses de la EMT y METROBUS.

En abril de 2003 se puso en servicio el primer tramo de la nueva Línea 5, que proporciona en el futuro un enlace entre la fachada marítima de Valencia (Balcón al Mar) y el Aeropuerto de Manises.



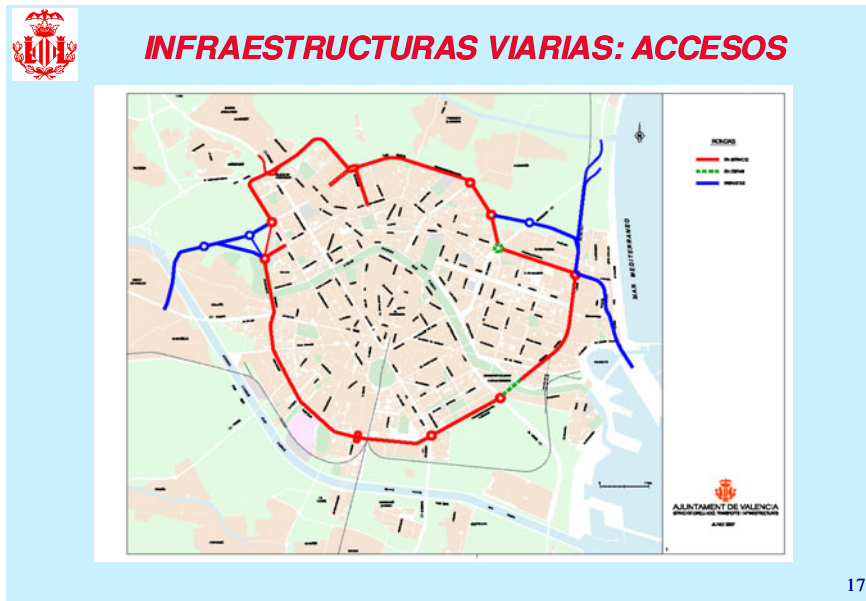
En 2007, se prolonga la línea 5 hasta la fachada marítima, configurando un eje de conexión entre los tres grandes centros generadores de movilidad del Área - Puerto, Aeropuerto y estación central de RENFE, que quedan plenamente articulados con la red de transportes urbanos y metropolitanos, conectando además a la red de metro las poblaciones de Quart de Poblet y Manises.

Infraestructuras viarias. El caso de Valencia



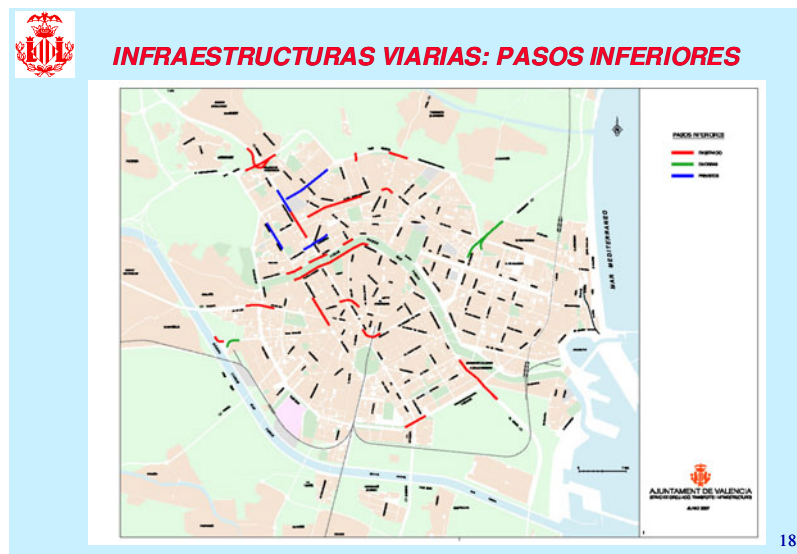
La ciudad de Valencia, fue fundada en el año 138 antes de Cristo, siendo cónsul romano Décimo Junio Bruto, para instalar soldados licenciados, a los que repartió tierras junto a la nueva ciudad. Los primeros asentamientos fueron junto al río Turia, entre los dos brazos que en el centro bifurcaban las aguas hacia el Mediterráneo.

Su crecimiento y expansión son similares a la de cualquier ciudad ribereña europea, a través de redes arteriales radiales y de conurbación, en consonancia con los sucesivos ensanches que han tenido lugar desde el siglo XIX.




17

La finalización de la Ronda Exterior, junto con la conexión por el Norte de Mislata con la NIII, así como la desafección de la Avda de los Naranjos y la conexión con la V21, proyectos previstos a corto plazo (un cuatrienio), conformarán mejores accesibilidades en toda el área metropolitana Norte de Valencia.



18

Medidas de Regulación de la Circulación



MEDIDAS DE REGULACION DE LA CIRCULACION

- ◆ **Principales**
 - a – Señalización fija e informativa
 - b – Iluminación
 - c – Establecimiento de sentidos únicos de circulación
 - d – Semaforización de intersecciones, pasos de peatones
 - e – Gestión centralizada del tráfico

19

Señalización fija e informativa, iluminación



SEÑALIZACIÓN

- ◆ **Señales y balizas**
- ◆ **Alumbrado**



20

La iluminación supone una reducción de accidentes nocturnos del 50% en campo abierto y del 30% en áreas urbanas.



21

Visible, clara y concisa



INFORMACIÓN AL USUARIO



22



INFORMACIÓ AL USUARI

- ◆ **Paneles**
 - Itinerarios alternativos
 - Mensaje variable texto + gráfico
 - Aparcamientos



23

Los mensajes actuados y variables, pueden mantener informado al usuario en tiempo real, de los acontecimientos e incidentes, aconsejando los itinerarios óptimos en función de las circunstancias de la vía pública.



Establecimiento de sentidos únicos de circulación en calles bidireccionales:

Elimina movimientos en las intersecciones, simplificando su funcionamiento

Posibilita la creación de aparcamientos laterales y la ampliación de las aceras

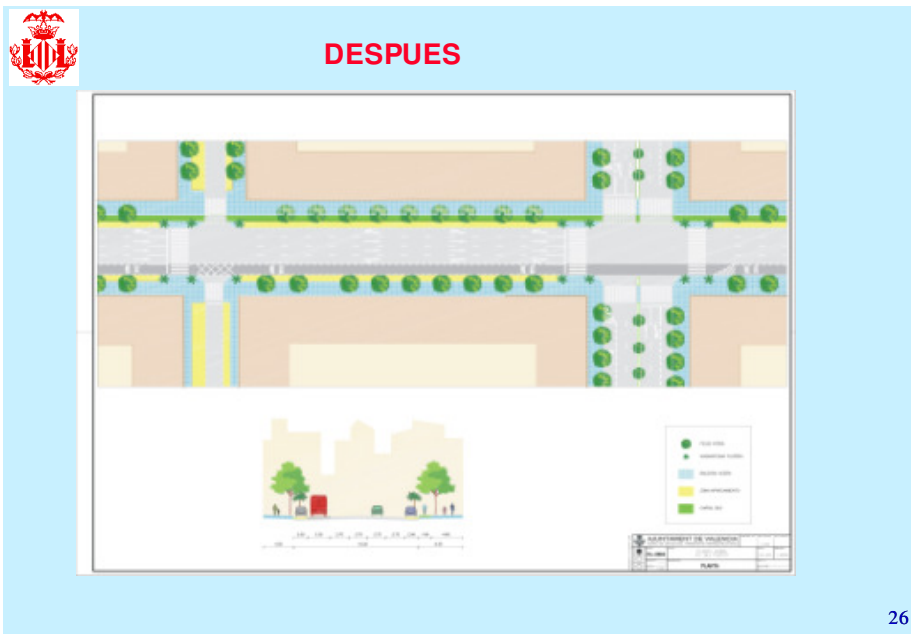
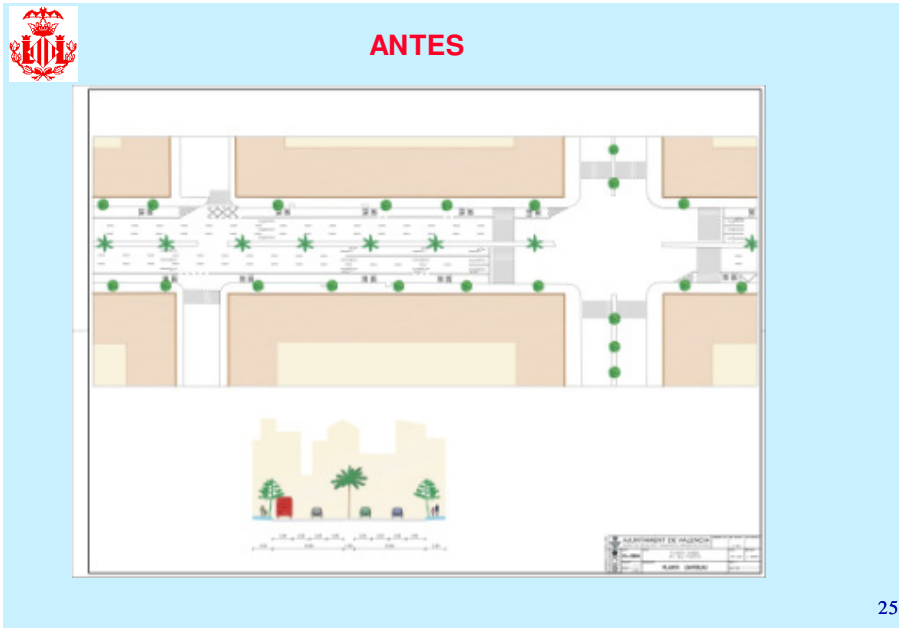
Debe existir un viario próximo con capacidad para absorber el tráfico que circula en sentido contrario y para desdoblarse las líneas de transporte público.

Existe, al principio, cierta incompreensión por algún usuario, sobre todo residentes, ya que los itinerarios de entrada o salida a sus inmuebles, son de mayor recorrido.

Un ejemplo reciente es la urbanización de la Avda del Puerto, que con dos calzadas separadas por una pequeña mediana, se reacondicionó para un solo sentido de circulación, dotándola de aparcamiento a ambos lados.



El viario complementario fue la Avda Baleares, retornando las líneas de autobuses urbanos por un eje más próximo, aunque de menor capacidad, la calle Islas Canarias.





DURANTE



27



DURANTE



28



DESPUES



29



DESPUES



30

Semaforización – Gestión Centralizada del Tráfico Urbano

Es evidente que la instalación de semáforos en un cruce o intersección, no sólo va a introducirnos un incremento de seguridad vial, compatibilizando los flujos de vehículos que acceden a la intersección y estableciendo garantías de paso a los peatones, sino que además, abre la posibilidad de gestionar el tráfico de forma óptima en cada momento, a través de los tiempos variables que van a poder aplicarse a los semáforos en función de la demanda de dichos flujos en el tiempo y que se optimizan y aplican mediante los sistemas centralizados de control de tráfico.

Un buen sistema de control de tráfico urbano es una de las mayores garantías en materia de seguridad vial y posibilita en cada momento la aplicación de los modelos de gestión óptimos para la circulación en nuestras ciudades.



Se aporta un DVD, con la explicación del Sistema de Control de Tráfico del Ayuntamiento de Valencia y de su Sala de Control.