

REGIONAL PLAN FOR TRAFFIC MOBILITY AND SUSTAINABLE PARKING IN RIBERA ALTA REGION

14 May 2014

Congress Centre of Poznan International Fair
(Poland)



Public authority.

35 municipalities.

Ribera Alta region (30 km south Valencia).

Without own competences.

Offered different public services to the town halls of the region.

Better efficiency in the execution of public services (sharing costs).

MANCOMUNITAT DE LA RIBERA ALTA (RIBERA ALTA COUNTY)



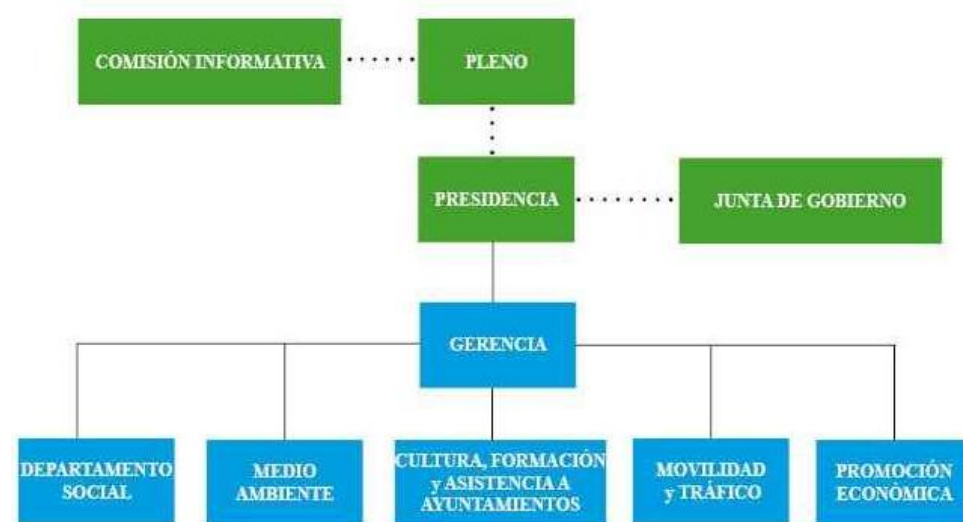


MANCOMUNIDAD DE LA RIBERA ALTA (RIBERA ALTA COUNTY)



MANRA Departments:

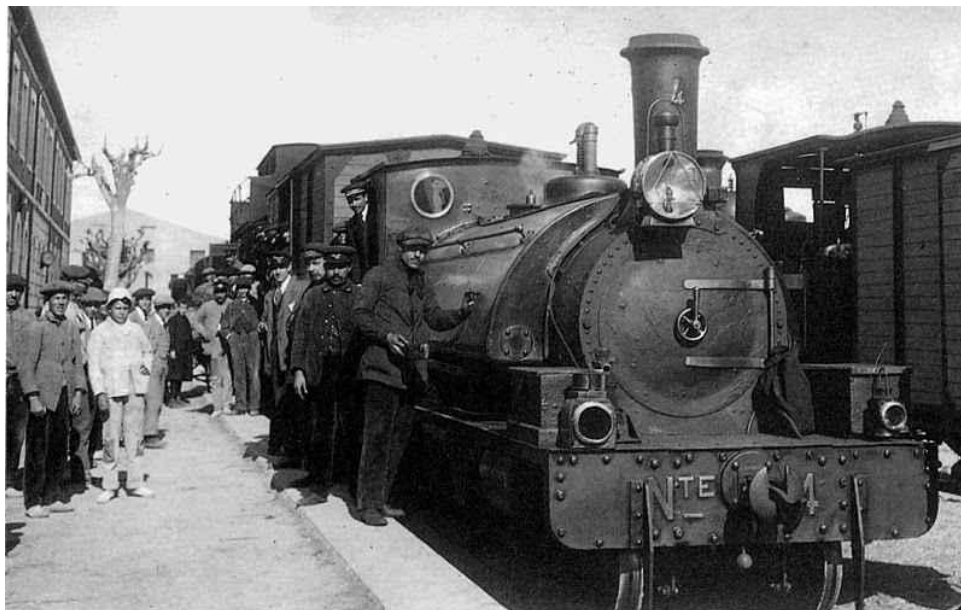
- Social services.
- Economical promotion.
- Education and culture.
- Environmental issues.
- Traffic and mobility**



Traffic and Mobility Department:

- Urban sustainable mobility plans.
- Regional public bicycle system (AMBICI).
- Rehabilitation of an abandoned train lane (Little train of Carcaixent Greenway).
- Participation in sustainable mobility european projects (ECOTALE).
- Etc.

MANRA TRAFFIC AND MOBILITY DEPARTMENT



MANRA TRAFFIC AND MOBILITY DEPARTMENT



MANRA Participation steps:

- Spanish background materials.
- Search of Best Practices (BP) in Spain.
- Selection of BP for the implementation in the Ribera Alta region.
- Implementation plan.
- Elaboration of the Regional Plan for Traffic Mobility and Sustainable Parking in Ribera Alta region.
- Actions dissemination.

SEARCH OF BP IN SPAIN

HOV-LINES IN THE MAIN ACCESS MOTORWAYS OF MADRID



SEARCH OF BP IN SPAIN

REDUCTION OF THE SPEED LIMIT IN BARCELONA ACCESS ROADS



SEARCH OF BP IN SPAIN

PARKS AND RIDE NETWORK CONTROLLED BY GUIDANCE SYSTEM IN SAN SEBASTIAN CITY



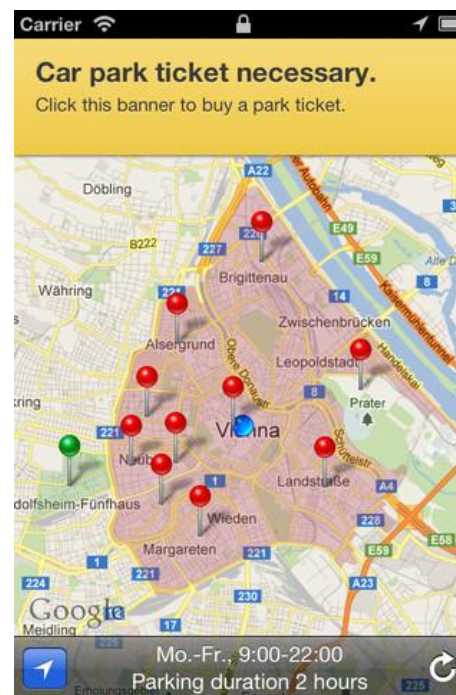
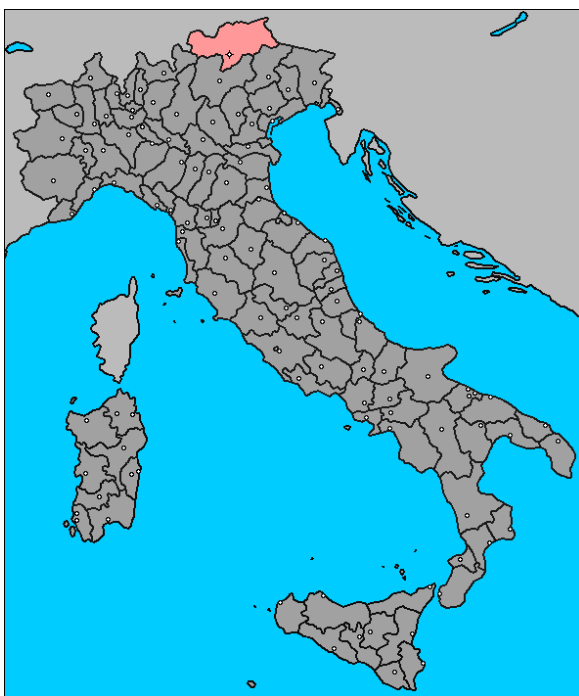
BP OF VALENCIA CITY



SELECTION OF BP FOR THE IMPLEMENT. IN RIBERA ALTA REGION

Bolzano Provincial plan of transport.

Parking policy of Viena City.



THE SPANISH IMPLEMENTATION PLAN



IMPLEMENTATION PLAN
SUSTAINABLE REGIONAL MOBILITY AND
PARKING PLAN IN RIBERA ALTA



THE SPANISH CASE STUDY

- **TITLE: REGIONAL PLAN FOR TRAFFIC MOBILITY AND SUSTAINABLE PARKING IN RIBERA ALTA**





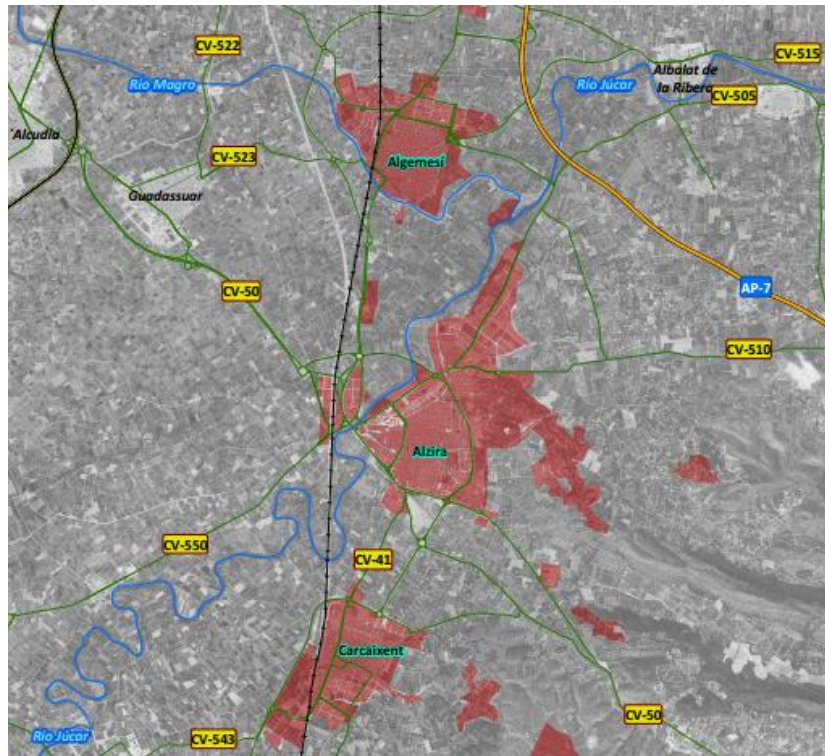
THE SPANISH CASE STUDY

- **ZONE OF IMPLEMENTATION: THREE LARGEST CITIES OF RIBERA ALTA REGION**



THE SPANISH CASE STUDY

- **ZONE OF IMPLEMENTATION**





THE SPANISH CASE STUDY

- **POPULATION AFFECTED BY CASE STUDY**
 - ALZIRA (capital): 44,750 inhabitants.
 - ALGEMESÍ: 28,300 inhabitants
 - CARCAIXENT: 20,700 inhabitants.

TOTAL: 93,750 INHABITANTS

STATUS BEFORE ECOTALE

- We had the Sustainable Urban Mobility Plans of the three largest cities of our region: Alzira, Algemesí and Carcaixent.
- We didn't have the Regional Mobility Plan



PROBLEMS

- **we didn't know our:**
 - ▶ **Priorities.**
 - ▶ **Problems.**
 - ▶ **Best actions to improve the situation.**

- **A guide for our decision makers was needed.**



LOCAL POLICY CONTEXT

- **NATIONAL:** Spanish strategy for Sustainable Mobility (EEMS). 2009.
- **REGIONAL:** Regional Mobility Law of the regional government (6/2011): Mobility plans and parking regulations.
- **GUIDES:** Practical guide to development and implementation of Sustainable Urban Mobility Plans (IDAE).

LOCAL POLICY CONTEXT

Num. 6495 / 05.04.2011



13870

Presidència de la Generalitat

LEY 62/11, de 4 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana. (2011079)

Seu notori i manifest a tots els ciutadans que Les Corts han aprovat i jo, d'acord amb el que estableix la Constitució i l'Estatut d'Autonomia, en nom del rei, promulgo la Llei següent:

PREÀMBUL

Mobilitat, progrés i llibertat s'han entrellaçat en els últims dos segles de la història de les societats avançades, i han transformat radicalment l'accent d'allarment i subdesenvolupament en que transcorre la vida de la immensa major part de les persones, per mitjà de la multiplicació de les possibilitats per a desplaçar-se i, per tant, de les opcions de treball, formació i accés als serveis, al mateix temps que les empreses generaven cada vegada més riquesa i ocupació. Veïcles de vapor, ferrocarrils, tramvies, metropolitans, l'automobil i l'aviació comercial han transformat els límits geogràfics de la vida de les persones des de l'entorn de les mares de les aldees fins als nivells d'interrelació social i cultural que han separat l'una darrere de l'altra totes les fronteres. Al mateix temps, i parafonant Larna, pagada a les rodes dels nous modes de transport e difusa la pols de les idèes i de la llibertat, fins a extrems que cap pensador d'Imitari baguera pogut vaticinar.

En començar el segle XXI sabem, no obstant això, que l'espèrial vitmos de mobilitat i desenvolupament té límits i condicionants molt clars. Traffic de Jove, la cèlebre obra de Buchanan, ja avançat en 1963 que el cost que la qualitat de vida de les nostres ciutats estava pagant a l'automobil era insostenible. Per tant, s'impulsi al repte que cada vegada més ciutadans i ciutadanes paguen massu's fàcilment per a satisfer les seues aspiracions en relació amb l'ocupació, la formació i els serveis, però que això s'iga compatible a també un entorn amb d'alta qualitat, en el qual podem disfrutar d'un espai urbà al servei de les persones, amb un aire net i amb una factura energètica, en especial pel que fa als combustibles fòssils, que no em porten a nivells de dependència no sostenibles.

Recuperar la ciutat, fer el transport accessible per a tots, disminuir les emissions d'espèri per a la salut i també nivells de seguretat cada vegada més alts, són objectius comuns que han de guiar el desenvolupament de la mobilitat en els pròxims anys, de manera que la Comunitat Valenciana pugui homologar-se en esta matèria amb les regions més avançades del continent que han sabut trobar vies adequades per a un desenvolupament i qualitat de vida. En paquets puntuals, es tracta d'avançar cap a un punt més equilibrat de mobilitat en què els desplaçaments a peu i amb bicicleta i el transport públic tinguen un paper cada vegada més rellevant tant en el centre dels espais metropolitanos com en els entorns cada vegada més amplis als quals s'estén la mobilitat quotidiana.

L'acció preferent sobre esta qüestió està especialment en raó tant de l'actual magnitud de les xifres de mobilitat, com de la progressió que s'espera en els pròxims anys. D'acord amb estada solerment, en les pròximes dos dècades els desplaçaments diaris en àrees core les de la Comunitat Valenciana poden duplicar-se. En tot cas, no és soló donat de la necessitat de resoldre un problema present, sinó amb l'oportunitat de desenvolupar un ventall d'acció preventiva en la matèria, que vaticin al fet que en les pròximes dècades el nostre territori s'acostegue també en qüestions de mobilitat l'alt nivell d'excel·lència a què en matèria de qualitat de vida i de capacitat de progrés aspira la ciutadania.

Gràcies a la Unió Europea disposem d'una àmplia bateria d'anàlisis, criteris, objectius i normes que ens permeten avançar hacia l'alt objectiu a l'unions amb la resta de les països membres, i donar solucions semblants a problemes que són comuns a tota la ciutadania europea. En tot cas, això, davant d'un nou escenari integrat en la nova orientació per una sèrie d'interessants disposicions: les Directives comunitàries 91/400 i 91/2709, que estableixen un nou model de prestació de serveis ferroviaris amb separació de la infraestructura i els serveis; la Directiva 2004/49, que estableix les bases per a avançar en la seguretat ferroviària; el Reglament CE 1371/2007, sobre els drets dels usuaris del ferrocarril

Presidència de la Generalitat

LEY 62/11, de 4 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana. (2011079)

Seu notori i manifest a todos los ciudadanos que Las Corts han aprobado y yo, de acuerdo con lo establecido por la Constitución y el Estatuto de Autonomía, en nombre del rey, promulgo la siguiente Ley:

PREÀMBULO

Movilidad, progreso y libertad se han venido entrelazando en los últimos dos siglos de la historia de las sociedades avanzadas transformando radicalmente el escenario de aislamiento y subdesarrollo en el que transcurre la vida de la inmensa mayor parte de las personas, mediante la multiplicación de las posibilidades para desplazarse y por lo tanto de las opciones de trabajo, formación y acceso a los servicios, a la vez que las empresas generaban cada vez más riqueza y empleos. Barcos a vapor, ferrocarriles, tranvías, metropolitano, el automóvil y la aviación comercial han ido transformando los límites geográficos de la vida de las personas desde el estrecho de las mareas de las aldeas hasta niveles de interrelación social y cultural que han ido separando una tras otra todas las fronteras. Al tiempo, y parafonando a Larna, pagada a las ruedas de los nuevos modos de transporte se difunde el polvo de las ideas y de la libertad, hasta extremos que ningún pensador ilustrado hubiera podido vaticinar.

Al comenzar el siglo XXI sabemos, sin embargo, que la espiral vitmos de movilidad i desarrollo tiene límites i condicionantes muy claros. Traffic de Jove, la célebre obra de Buchanan, ya avanzado en 1963 que el coste que la calidad de vida de nuestras ciudades estaba pagando al automóvil era insostenible. Tenemos por lo tanto el reto de que cada vez más ciudadanos y ciudadanas puedan moverse fácilmente para satisfacer sus aspiraciones en relación con el empleo, la formación y los servicios, pero que ello sea compatible con tener un entorno urbano de alta calidad, en el que podemos disfrutar de un espacio urbano al servicio de las personas, con un aire limpio y con una factura energética, en especial en lo referente a los combustibles fósiles, que no nos lleven a niveles de dependencia no sostenibles.

Recuperar la ciudad, hacer el transporte accesible para todos, disminuir las emisiones diarias para la salud y tener niveles de seguridad cada vez más altos, son unos objetivos comunes que tienen que guiar el desarrollo de la movilidad en los próximos años, de manera que la Comunitat Valenciana pueda homologarse en esta materia con las regiones más avanzadas del continente que han sabido encontrar vías adecuadas para un desarrollo i calidad de vida. En pocas palabras, se trata de avanzar hacia un punto más equilibrado de movilidad en el que los desplazamientos a pie y en bicicleta i el transporte público tengan un papel cada vez más relevante tanto en el centro de los espacios metropolitanos como en los entornos cada vez más amplios a los que se extiende la movilidad cotidiana.

La atención preferente sobre esta cuestión está especialmente en razón tanto de la actual magnitud de las cifras de movilidad, como de la progresión que va a alcanzar en los próximos años. De acuerdo con estadísticas solerment, en las próximas dos décadas los desplazamientos diarios en áreas core las de la Comunitat Valenciana pueden duplicarse. No obstante, pese a no tan sólo ante la necesidad de solucionar un problema presente, sino con la oportunidad de desarrollar un abanico de acciones preventivas en la materia, tendentes a que en las próximas décadas nuestro territorio alcance también en cuestiones de movilidad el alto nivel de excelencia al que en materia de calidad de vida y de capacidad de progreso aspira la ciudadanía.

Gracias a la Unión Europea disponemos de una amplia batería de análisis, criterios, objetivos y normas que nos permiten avanzar hacia el objetivo al uniones con el resto de los países miembros, dando soluciones semejantes a problemas que son comunes a toda la ciudadanía europea. No obstante, pese a no tan sólo ante un escenario integrado en la nueva orientación por una serie de interesantes disposiciones: las Directivas comunitarias 91/400 y 91/2709, que establecen un nuevo modelo de prestación de servicios ferroviarios separado infraestructura i servicios; la Directiva 2004/49 que sienta las bases para avanzar en la seguridad ferroviaria; el Reglamento CE 1371/2007 sobre derechos de los

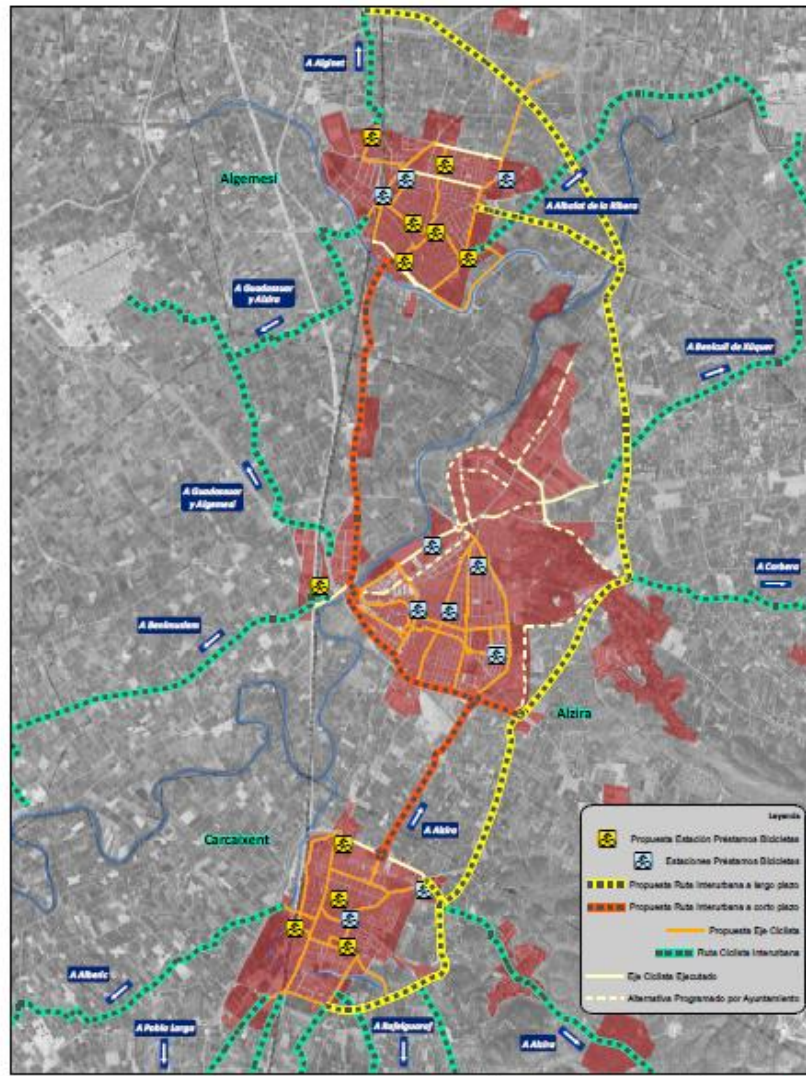




INTERNALIZATION MEASURES

- Creation of an easter bypass.
- Increasing the number of regional bus stops.
- Increasing the frequency.
- Increasing the number of buses powered by fuels cleaner than diesel.
- Operating and information systems (GPS).
- Creation of a cycling network that links Algemesí, Alzira and Carcaixent.
- Construction of a bike lane parallel to the mentioned proposed bypass.
- Etc.

INTERNALIZATION MEASURES



STAKEHOLDERS

- The mobility law of the Valencian Regional Government (LEY 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana) indicates that it is necessary to plan public participation process for all the mobility plans.
- Public participation forum have been organized by MANRA for the Regional Plan in Alzira, in January.





MANCOMUNITAT
DE LA
RIBERA
ALTA

Mancomunitat de la Ribera Alta
Traffic and mobility Department

medi_ambient@manra.org

www.manra.org

www.ecotale.eu