



COMISIÓN DE ACCESIBILIDAD

ORDENANZA MUNICIPAL DE MOVILIDAD

AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

en vigor desde el 8 junio 2019

INFORME-RESUMEN DE LAS CUESTIONES DE MÁS INTERÉS PARA LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Junio 2019

El Ayuntamiento de Valencia ha aprobado recientemente la **Ordenanza de Movilidad**, que se ha publicado en el BOP el 17 de mayo de 2019 y que ha entrado en vigor el 8 de junio de 2019, la cual sustituye a la Ordenanza de Circulación vigente hasta ahora.

Desde la Comisión de Accesibilidad de COCEMFE Valencia hemos trabajado en su elaboración presentando propuestas de modificación a la redacción del proyecto inicial y alegaciones a la redacción aprobada inicialmente, de las cuales hemos conseguido que se aceptaran bastantes y que han mejorado mucho la regulación de diversas cuestiones de interés para las personas con movilidad reducida.

Ahora presentamos este Resumen de las cuestiones de más interés para las personas con movilidad reducida. El texto en cursiva es copia literal de la Ordenanza.

PREÁMBULO

El Espacio Público es de toda la población, su uso ha de ser compartido, de manera compatible, por las diferentes personas usuarias, de forma equilibrada y equitativa, garantizando la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad diversa. Ése y no otro es el punto de partida del presente texto.

Partiendo de este preámbulo, vamos a ver cómo afecta a nuestro colectivo el articulado de dicha ordenanza, ya que como indica más abajo:

Así, en la nueva Ordenanza de Movilidad se utiliza como criterio la prioridad escalonada entre los diferentes usos y desplazamientos, en función de la vulnerabilidad de las personas usuarias y los menores impactos ambientales generados, para garantizar la seguridad y la salud de las personas, la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente; y se resta gradualmente protagonismo al vehículo privado motorizado en favor de los desplazamientos de las personas viandantes, del transporte público, y de la movilidad ciclista o en vehículos de movilidad sostenible, así como la eficiencia de la imprescindible distribución comercial.

La Ordenanza se estructura en 10 Títulos, que a su vez se articulan en capítulos de número variable y estos en artículos, dando en su totalidad 133 artículos, y acaba con 10 Anexos.

Empieza con un Capítulo Único donde están incluidos los artículos 1 que es el Objeto de la presente Ordenanza y el artículo 2 que es el Ámbito de aplicación.

El **TÍTULO PRIMERO** trata sobre **NORMAS GENERALES, CALIDAD AMBIENTAL, TIPOLOGÍA DE LAS VÍAS, REGULACIÓN Y CONTROL**.



Hay que destacar en el capítulo 1: **OBLIGACIONES GENERALES**

- Artículo 3: *como norma general, se deberá dar prioridad a la persona viandante, y también a quien emplee el vehículo que ofrezca menos protección a sus ocupantes, por parte de las personas usuarias de vehículos de mayor tamaño, peligrosidad o impacto.*
- Artículo 4: *Por tanto, en el uso de los distintos modos de desplazamiento se procurará evitar o minimizar los impactos ambientales, así como evitar la expulsión de las vías y espacios públicos de las personas usuarias más sensibles (niños y niñas, mayores, personas enfermas de vías respiratorias, personas con discapacidad o diversidad funcional, etc.).*
- ArtículoS 5 y 6: En ellos se habla de las restricciones de tráfico y velocidad por causas medioambientales, basándose en la etiqueta de la DGT.

Para destacar en el capítulo 2: **NORMAS GENERALES DE CIRCULACIÓN VIAL**

Aquí se transcriben gran parte de las normas de circulación de la DGT en cuanto a prudencia en la circulación prioridades de paso, cumplimiento de señales, etc.

- Artículo 7. Normas generales: Todas las personas usuarias de las vías y espacios del ámbito de aplicación de la presente Ordenanza, están obligadas a... Respetar los límites de velocidad establecidos así como cualquier otra prioridad, preferencia u obligación que venga impuesta por la normativa vigente y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo...
- Artículo 8: 3. *Se prohíbe la conducción negligente o temeraria de cualquier clase de vehículo, así como circular sin el alumbrado obligatorio y sin las condiciones adecuadas.*
- Artículo 10: c) *A las personas viandantes y ciclos que crucen por pasos peatonales y ciclistas regulados por semáforos, cuando éstos estén en amarillo intermitente. Para mejorar la información a las personas conductoras e incrementar la seguridad vial, en estos semáforos se podrá incorporar la silueta de una persona viandante y/o de un ciclo, para resaltar la obligación de cederles el paso en el paso peatonal o ciclista inmediato. (con este artículo dan vigor a la nueva señal que inventó el área de movilidad del ayuntamiento de Valencia, y que no recogía la DGT en su catálogo de señales).*
- Artículo 11. Prioridad de paso de la EMT y otros Servicios Públicos
 1. *Con el fin de facilitar la circulación de los vehículos de transporte público de viajeros y viajeras, las personas conductoras de los demás vehículos deberán desplazarse lateralmente, siempre que fuera posible o reducir su velocidad, llegando a detenerse si fuera preciso, para que los vehículos de transporte público puedan efectuar la maniobra necesaria para proseguir su marcha a la salida de las paradas señalizadas como tales.*
 2. Los vehículos privados tienen prohibido circular, parar y estacionar en los carriles bus-taxi, incluidas las paradas de dicho servicio, salvo que exista señalización que indique lo contrario.



- Artículo 13: Velocidades de circulación

MUY IMPORTANTE: **El límite máximo de velocidad en toda la ciudad**, de 50 km/h cuando no había otra señalización, ahora **queda reducido a 30 km/h (aunque no haya señal) en todas las vías de un único carril por sentido** (sin contar los carriles bus ni los carriles bici...).

2. Para todas las vías de un único carril por sentido en la ciudad esta velocidad máxima queda fijada en 30 km/h, salvo que exista señalización con indicación distinta y sin perjuicio de lo establecido en esta misma Ordenanza para las calles peatonales, residenciales y zonas de coexistencia de diferentes tipos de usuarios, para las bicicletas y los vehículos de movilidad personal, así como los casos de moderación de velocidad que contempla el Reglamento General de Circulación.

3. A los efectos de contabilizar el número de carriles por sentido de un viario para la aplicación de este artículo, no se consideran carril de circulación los reservados para determinados vehículos (bus, taxi, bici, etc.).

En el siguiente capítulo se habla y define las distintas vías **CAPÍTULO 3. TIPOLOGÍA FUNCIONAL DE LAS VÍAS PÚBLICAS.**

- Artículo 15. **Calles peatonales:** *Las calles peatonales son zonas de circulación especialmente acondicionadas en las que existe una coexistencia en el mismo espacio de viandantes y vehículos no motorizados. Están destinadas en primer lugar a las personas a pie y está prohibida por ellas, como norma general, la circulación de vehículos a motor.*

Dentro de las excepciones de no circulación de vehículos a motor aparece:

d) Los vehículos que recojan o lleven personas enfermas o con movilidad reducida a un inmueble de la calle.

Los vehículos contemplados en estas excepciones deberán circular a la velocidad peatonal respetando siempre la prioridad de personas que van a pie, ciclistas y vehículos de movilidad personal (VMP). Las personas viandantes podrán utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados.

3. *Las bicicletas y los vehículos VMP podrán circular por ellas con las condiciones que se establecen en el Título Tercero de la presente Ordenanza.*

- Artículo 16. **Calles residenciales:** *Las calles residenciales son zonas de circulación especialmente acondicionadas en las que existe una coexistencia en el mismo espacio de viandantes, ciclistas y vehículos a motor y que están destinadas en primer lugar a las personas viandantes. Estarán señalizadas mediante la señal correspondiente (S-28), y la velocidad máxima de circulación por ellas es de 20 km/h. Los vehículos a motor deberán conceder prioridad a las personas a pie, ciclistas y VMP teniendo preferencia tanto el tránsito como la estancia y esparcimiento de las mismas, y los vehículos no podrán estacionarse más que en los lugares designados por señales o marcas viales. Las personas viandantes podrán utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados.*



S-28. Calle residencial.



- Artículo 17. **Zonas 30:** Las zonas 30 son zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a las personas viandantes, en las que la velocidad máxima en la banda de circulación es de 30 km/h. Generalmente, mantienen la diferenciación tradicional entre calzada de circulación y aceras, aunque se requiere que esos ámbitos estén especialmente acondicionados y señalizados. En estas vías, las personas a pie tienen prioridad, y podrán atravesar la calzada fuera de las zonas señalizadas, para lo cual deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido, no siendo necesario implantar pasos peatonales formalizados. Los juegos y los deportes no están autorizados en ellas.
- Artículo 18. **Calles compartidas o zonas de coexistencia de diferentes tipos de usuarios:** son zonas de circulación destinadas en primer lugar a viandantes y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos será la que marque la señal de limitación de velocidad incluida en la señal que establezca para su definición el Catálogo de señales del Ministerio de Fomento en cada caso; la circulación está compartida entre vehículos, ciclistas y viandantes; estas últimas tienen prioridad, pueden usar toda la zona de circulación y por tanto no se señalizan pasos peatonales. Se dispondrá una franja de pavimento táctil indicador direccional en todos aquellos itinerarios peatonales transversales a esta vía o de cruce con las calles transversales. Los vehículos pueden estacionarse únicamente en los lugares designados por señales o por marcas; los juegos y los deportes no están autorizados en ellas.
 2. A nivel de diseño exige la nivelación de la rasante de la calle a una sola plataforma, sin desniveles entre la calzada y aceras. Deberán disponer de una zona de tránsito seguro colindante a la línea de edificación que cumpla con lo especificado en el segundo párrafo del artículo 25. Se introducen sistemáticamente elementos de calmado de tráfico, mediante la colocación de obstáculos físicos o visuales sobre la calle (árboles, maceteros, bancos, fuentes, etc.), impidiendo el desarrollo de una velocidad constante y limitando la posibilidad de aceleración para los vehículos motorizados.
 3. Aunque la superficie es única y situada a un mismo nivel, deben utilizarse diferentes texturas de pavimento y/o elementos que definan y diversifiquen las líneas de desplazamiento, para delimitar espacios y circulaciones de las personas, sin importar su edad o capacidades físicas.
- Artículo 19. **Calles con segregación de espacios:** Las calles con segregación de espacios se corresponden con aquellas que atienden a un modelo "clásico" de diferenciación entre una calzada principal, destinada a la circulación de vehículos, donde se puede señalar espacio para aparcamiento, y por otra parte, una acera que se considera reservada a las personas a pie. En aquellas calles más anchas y con mayor número de carriles de circulación, pueden segregarse carriles especiales destinados a la circulación de bicicletas, al transporte público o a otros tipos de vehículos.
- Artículo 20. **Áreas de Prioridad Residencial:** A los efectos previstos en la presente Ordenanza, se entiende por Área de Prioridad Residencial (APR), el ámbito territorial conformado por el conjunto de vías públicas debidamente delimitadas que presenten continuidad geográfica, en la que se implante, con carácter general, medidas de restricción de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos.



2. Los objetivos de estas zonas son disminuir la intensidad de tráfico en zonas históricas, residenciales, o sensibles, para preservar los niveles de emisión de ruido, gases, humos y partículas contaminantes, mejorar las condiciones de movilidad y acceso para las personas residentes y evitar el acceso indiscriminado de personas usuarias externas. Al mismo tiempo, **deberá garantizarse el necesario acceso a estos ámbitos de vehículos de suministro y servicios así como a los vehículos que transporten personas con movilidad reducida.**

3. El órgano municipal competente... decidirá la creación de estas Áreas, definiendo:

c) Los sistemas de control de acceso al Área (cámaras de reconocimiento de matrícula, etiquetas electrónicas, tarjetas de residentes, etc.).

d) La regulación de accesos (quiénes y cuándo pueden acceder) y el modo de emisión de estas autorizaciones.

4. Las autorizaciones de acceso deberán ser solicitadas por las personas interesadas con arreglo a los criterios establecidos mediante acuerdo de la Junta de Gobierno Local...

Está pendiente de ponerse en funcionamiento el sistema de control de acceso por cámaras que lean la matrícula y de definir el sistema para salvaguardar el derecho al acceso de los vehículos que transporten a PMR con tarjeta de estacionamiento.

También se habla, a lo largo de la Ordenanza, de calles de uso general y ciclocalles. A modo de resumen:

- **calles peatonales** (solo para peatones, con excepciones),
- **calles residenciales** (con prioridad para peatones, pero con coches y bicis...),
- **zonas 30** (trafico calmado, peatones por aceras pero pueden cruzar..),
- **calles compartidas** (plataforma única sin aceras a distinto nivel, compartida entre peatones, vehículos y bicis, con itinerarios peatonales seguros junto a fachadas pudiendo utilizar toda la calle, sin semáforos...),
- **calles con segregación de espacios** (clásicas, con aceras a distinto nivel...),
- **áreas de prioridad residencial** (zonas del centro histórico... con restricción de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos...).
- **calles con limitación de velocidad a 30 km/h** (todas las vías de un único carril por sentido sin contar los carriles bus ni los carriles bici...),
- **calles "de uso general"** (las calles con varios carriles por sentido, sin contar los carriles bus ni los carriles bici),
- **ciclocalles** (tramos de calle que prolongan un itinerario ciclista sin carril bici, compartido entre coches y bicis con prioridad a bicis... podrá autorizarse el doble sentido a bicis).

En el capítulo 4. **SEÑALIZACIÓN Y COMPETENCIAS DE CONTROL** nos indica los competentes de hacer las denuncias y la señalización de quien depende.

TÍTULO SEGUNDO: MOVILIDAD PEATONAL

CAPÍTULO 1. DERECHOS Y DEBERES DE LAS PERSONAS VIANDANTES

- Artículo 24. Viandantes:

1. Se consideran viandantes todas las personas que se desplazan a pie por el viario y los espacios públicos urbanos, incluyendo tanto las personas que realizan un desplazamiento urbano a pie, como las personas que eligen otro medio de desplazamiento, y que en un momento u otro de su viaje van a pie.

2. Igualmente tienen la consideración de viandantes las personas con movilidad reducida que utilizan vehículos a ruedas, eléctricos o no, acomodando su marcha a la de las



personas que se desplazan a pie y en todo caso a una velocidad nunca superior a 5 km/h.

Asimismo, los niños y las niñas menores de 8 años que circulan por las aceras con patines u otros dispositivos con ruedas, ciclistas empujando la bicicleta con la mano y las personas que transitan a pie portando de la mano un ciclomotor o una motocicleta.

3. Se considera viandante, igualmente, a quienes utilizan los espacios públicos para la estancia, la socialización, el ocio o la diversión.

- Artículo 25. Derechos de las personas viandantes:

1. Las personas viandantes tienen derecho a vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente del espacio público en las condiciones adecuadas para su salud física y psicológica, a disponer de infraestructuras a las que se pueda acceder fácilmente, a recorrer calles y aceras y detenerse con seguridad, y a que se le reserven zonas urbanas lo más amplias posible, con continuidad, que se inserten coherentemente en la organización general de la ciudad, así como a sistemas eficaces de señalización diseñados conforme a estándares de accesibilidad universal.

2. **Para garantizar los derechos referidos en el párrafo anterior a las personas con diversidad funcional o discapacidad se deberán acondicionar zonas de tránsito seguro, adecuadamente delimitadas y señalizadas, en todas las vías públicas. En calles de plataforma única (compartidas, peatonales o residenciales) la zona de tránsito seguro se podrá delimitar mediante franja de pavimento diferencial visualmente contrastado, mediante alineación de mobiliario urbano que cumpla las condiciones generales de ubicación y diseño según normativa vigente, con una separación mínima de 120 cm entre elementos, o mediante una combinación de ambas soluciones.**

- Artículo 26. Obligaciones de las personas viandantes:

1. Las personas viandantes transitarán por las calles, aceras, pasos y andenes a ellos destinados, según la organización de cada viario, **teniendo siempre la preferencia las personas con discapacidad o diversidad funcional y aquellas con movilidad reducida que se desplacen en sillas de ruedas o vehículos similares.**

2. En las calles con segregación de espacios, podrán circular excepcionalmente por la calzada, cuando así lo determinen los y las agentes encargadas de la vigilancia del tráfico o lo habilite la señalización correspondiente. **Cuando no existieran zonas destinadas a la circulación de viandantes, o éstas no tuvieran el ancho libre necesario, podrán transitar por la calzada por el lugar más alejado de su centro.**

3. Las personas viandantes no deberán detenerse en las aceras formando grupos, cuando ello obligue a otras personas usuarias a circular por la calzada.

4. **Las personas viandantes no podrán caminar a lo largo de los carriles bici ni ocuparlos y, en caso de atravesarlos por lugares no señalizados, deberán respetar la prioridad de las personas en bicicleta.**

Además, **en el caso de itinerarios peatonales de cruce de carril bici y calzada señalizados como pasos de peatones, las personas viandantes que pretendan cruzar la calzada no podrán detenerse en ningún punto de ésta en espera del verde semafórico, debiendo realizar la espera en la zona peatonal más próxima al cruce de la calzada.**

5. **Las personas con movilidad reducida que utilicen vehículos a ruedas, eléctricos o no, en el caso de desplazarse a una velocidad superior al paso humano (más de 5 Km/h), podrán hacerlo por las aceras bici, carriles bici, sendas ciclables o calles con tráfico calmado tales**



como calles peatonales, calles residenciales ,ciclocalles, calles o carriles con velocidad máxima de 30 km/h, zonas 30, y calles compartidas o zonas de coexistencia de diferentes tipos de usuarios, con las limitaciones de velocidad que se establecen para las bicicletas en esos casos en el artículo 33 de la presente Ordenanza, para no interferir ni poner en riesgo a las personas a pie.

Solo falta un tipo de calle que es la calle de uso general (las calles con varios carriles por sentido, sin contar los carriles bus ni los carriles bici), en las que solo podemos ir por los carriles 30 en caso de existir, pero como toda Valencia menos estas vías preferentes (calles de uso general) pasan a ser calles 30 y por muchas de las vías prioritarias existe carril bici, podemos ir por casi toda Valencia).

Cuadro resumen de zonas y límites máximos de velocidad por las que pueden desplazarse las personas con movilidad reducida (PMR) que utilizan vehículos a ruedas eléctricos o no:

Velocidad máxima	Calle uso general: <u>Solo en carriles 30**</u>	Calle a 30 km/h Ciclocalle Zona 30	Calles Residenciales	Carril bici calzada	Carril bici acera	Senda ciclable (Parques)	Calle peatonal	Acera
PMR vehículo ruedas*	30	30	20	20	15	10	10	5

*La velocidad máxima en calles compartidas o zonas de coexistencia será la indicada en la señal para bicicletas.

**En calles de uso general, las PMR con vehículo a ruedas solo podrán desplazarse por los carriles a 30 km/h en caso de existir.

CAPÍTULO 2. LAS ACERAS Y CALLES PEATONALES

- Artículo 27. Protección de las aceras y calles peatonales:

3. Salvo lo expresamente autorizado en las Ordenanzas municipales, se prohíbe igualmente la ubicación en tales espacios de cualquier objeto que obstaculice o dificulte el tránsito peatonal, especialmente cuando ello pueda afectar al desplazamiento de personas con movilidad reducida en el itinerario peatonal accesible junto a la línea de fachada, y en particular la colocación de tales objetos sobre pavimentos podotáctiles u otros recogidos en la normativa vigente sobre accesibilidad.

- Artículo 28. Anchura mínima libre en aceras e itinerario peatonal accesible.

1. En las calles con segregación de espacios, se deberá garantizar en las aceras un itinerario peatonal accesible en los términos establecidos en la normativa de accesibilidad vigente, que permita, tanto por su anchura como por su altura, sus pendientes longitudinal y transversal y las demás características establecidas en dicha normativa, la circulación peatonal fluida, segura, autónoma, continua y no discriminatoria de todas las personas, incluidas las que presenten una movilidad reducida y se desplacen en vehículos a ruedas.

2. Esta anchura del itinerario peatonal accesible, libre de otros usos (mobiliario urbano, farolas, terrazas de bares, publicidad, etc.), podrá ser mayor, dependiendo de la anchura de



las aceras, de la capacidad y la funcionalidad de la calle, y también de la intensidad del flujo peatonal, conforme a lo establecido en la Ordenanza reguladora de la Ocupación del Dominio Público Municipal. Como complemento a las directrices generales establecidas en la mencionada Ordenanza y en la normativa de accesibilidad vigente, se podrá establecer, por parte del Servicio de Movilidad Sostenible, una protección especial para las rutas peatonales de mayor intensidad, para los itinerarios peatonales (PMUS), así como para las rutas escolares seguras y en los entornos de los centros educativos.

CAPÍTULO 3. CRUCE DE LA CALZADA Y PASOS PEATONALES

En los artículos 29 y 30 se trata de los pasos peatonales y del cruce de la calzada por los viandantes, así como las características de estos pasos para mantener la condición de accesibilidad universal.

- Artículo 30. Características de los pasos peatonales
 - 3. El diseño de los pasos peatonales, deberá cumplir lo establecido en la normativa sobre accesibilidad vigente. En el caso de calles con banda de estacionamiento y con aceras estrechas, se deberán situar los planos inclinados de los vados peatonales preferentemente mediante lengüetas o ensanchamientos de las aceras sobre el espacio de calzada, o bien construir pasos peatonales sobreelevados.

TÍTULO TERCERO: MOVILIDAD EN BICICLETA, PATINETES Y EN VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

CAPÍTULO 1. CIRCULACIÓN EN BICICLETA

Dado que las personas con movilidad reducida que utilicen vehículos a ruedas, eléctricos o no, en el caso de desplazarse a una velocidad superior al paso humano (más de 5 Km/h), podrán hacerlo por todas las vías que dice en el artículo 26 "con las limitaciones de velocidad que se establecen para las bicicletas en esos casos", parece prudente que, además de la velocidad tengamos en cuenta otros requisitos que se establecen para las bicicletas.

En los espacios que se obliga al ciclista a bajar de la bicicleta y seguir a pie, entendemos que nosotros al necesitar el vehículo a ruedas para desplazarnos, y tal como dice el artículo 24, punto 2, nos adaptaremos a la velocidad de los peatones no pudiendo superar la velocidad de 5 km/h.

- Artículo 32. Derechos y Obligaciones en el uso de la bicicleta
 - 4. No se permite circular utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos reproductores de sonido, ni el uso durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, así como cualquier otro medio o sistema de comunicación que implique uso manual.
 - 7. Será recomendable disponer de un seguro de responsabilidad civil con cobertura en caso de accidente para daños a terceras personas, personales o materiales.
- Artículo 33. Zonas de circulación de bicicletas y velocidades
 - a) Circulación por carriles bici.
 - 1. Las bicicletas circularán preferentemente por los carriles bici segregados de la calzada en caso de estar disponibles, a una velocidad adecuada, sin superar los 20km/h, evitando en



todo momento maniobras bruscas, y con precaución ante una posible invasión del carril bici por viandantes y, muy especialmente, de niños y niñas, personas mayores y personas con discapacidad visual o psíquica.

2. Deberán respetar la prioridad de las personas viandantes en los pasos peatonales señalizados con marcas viales tales como los itinerarios de acceso a las paradas del autobús o en los cruces de calzada.

3. Igualmente se podrá circular por los carriles bici marcados sobre las aceras (o aceras bici) todavía existentes, en las condiciones que se señalan en el apartado c) del presente artículo.

4. Las personas en bicicleta tendrán prioridad sobre las personas viandantes cuando circulen por los carriles bici.

b) Circulación por calzadas

1. Las bicicletas podrán circular por la calzada, siempre que no lo hagan a una velocidad anormalmente reducida. Se prohíbe su circulación por los túneles que carezcan de carril bici segregado, salvo señalización expresa que lo autorice.

2. Se consideran como "ciclocalles" los tramos de calle que prolonguen un itinerario ciclista, sin segregación mediante carril bici, por no haber anchura suficiente, y donde por tanto las personas en bicicleta y las que van en automóvil comparten el mismo espacio. Deberán estar claramente señalizadas, tanto en relación a su uso, como a la limitación de velocidad a 30 km/h. En estas ciclocalles las personas en bicicleta tendrán prioridad de circulación frente a las que van en automóvil.

En las ciclocalles, o en las otras vías de sentido único donde esté limitada la velocidad de circulación a 30 km/h, el Ayuntamiento podrá habilitar la circulación de las bicicletas en ambos sentidos, mediante el empleo de la señalización que corresponda, con el fin de informar de ello a todas las personas usuarias de la vía. Los vehículos que circulen en sentido propio tendrán preferencia frente a las bicicletas que lo hagan en sentido contrario.

c) Circulación por aceras.

1. Se prohíbe la circulación de bicicletas por las aceras, excepto a los/las menores de 8 años a quienes acompañe una persona adulta a pie, a velocidad similar a la de las personas viandantes y respetando en todo momento la prioridad de estas.

2. Cuando la persona en bicicleta precise acceder a la acera, deberá hacerlo desmontando de la bicicleta y transitando con ella en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como viandante.

3. En el caso de circular por carriles bici marcados sobre las aceras (o aceras bici) se deberá hacer a velocidad moderada, no superior a 15 km/h, y no se podrá utilizar el resto de la acera, que queda reservada exclusivamente para las personas viandantes. Se deberá circular con precaución especial ante una posible irrupción de viandantes y, muy especialmente, de niños y niñas, personas mayores y personas con discapacidad o diversidad funcional visual o psíquica.

4. Se deberá respetar la prioridad de las personas a pie en los pasos peatonales señalizados que crucen estos carriles bici.

d) Circulación por zonas con restricción de tráfico y limitación de velocidad.

1. En las calles residenciales, zonas 30 y zonas de coexistencia de diferentes tipos de usuarios la persona en bicicleta adecuará su velocidad y trayectoria para no interferir ni poner en riesgo a las personas a pie, mantendrá una distancia que como mínimo será de 1 m con ellas y con las fachadas, y deberá descender de su vehículo y circular andando cuando las condiciones de ocupación y movimientos peatonales no le permitan respetar esta distancia de



seguridad. En estas calles las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha, excepto cuando exista una señalización específica que lo prohíba. La prioridad será de los vehículos que circulan en el sentido propio.

2. En las calles peatonales, con circulación restringida de los vehículos a motor, se permite la circulación de bicicletas en ambos sentidos de circulación, excepto en momentos de aglomeración peatonal o salvo prohibición expresa, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- Se respete en todo momento la prioridad peatonal.*
 - Se mantenga una velocidad moderada, similar a la de las personas a pie, nunca superior a 10 km/h.*
 - Se mantenga una distancia de al menos 1 m con las personas en las operaciones de adelantamiento o cruce.*
 - No se invada la zona de tránsito seguro contigua a la fachada, que como mínimo será de 1,2 m.*
 - No se realicen maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de las personas a pie.*
 - Se adapte la marcha a la de la persona viandante, llegando a detener la bicicleta cuando fuera necesario para garantizar la prioridad de esta.*
- 3. En estas zonas y calles se podrá fijar una prohibición total de circulación de bicicletas en horario previamente establecido o cuando así lo indique la autoridad.*

e) Circulación por parques y jardines y por el Monte de Utilidad Pública de la Devesa de l'Albufera de València (Parque Natural de l'Albufera).

- 1. En el interior de los parques o jardines públicos, así como en el Paseo Marítimo, las bicicletas sólo podrán circular por los carriles bici existentes, o en su defecto por los paseos pavimentados donde esté expresamente permitida la circulación de vehículos, así como en aquellas vías segregadas del tráfico motorizado de más de 3 m de ancho, señalizadas como senda ciclable (S-33), destinada para viandantes y ciclos, con una velocidad de circulación inferior a 10 km/h, en las condiciones establecidas en la Ordenanza Municipal de Parques y Jardines.*
- 2. La prioridad será siempre de la persona viandante. Podrán circular por el resto de paseos los niños y las niñas de hasta 10 años, siempre respetando la prioridad peatonal y no causando molestias a quienes utilicen el parque o jardín.*
- 3. En el Monte Público de la Devesa de l'Albufera de València, en el Parque Natural de l'Albufera, la circulación de bicicletas se regirá por lo dispuesto en el Anexo IX de la presente Ordenanza.*
- 4. En ningún caso se podrá acceder con bicicleta a macizos ajardinados.*

Los siguientes artículos hablan de la señalización para bicicletas, del posicionamiento de las mismas en los carriles de circulación y de la visibilidad y accesorios que pueden llevar las bicis.

- Artículo 38. Visibilidad y accesorios

1. Las bicicletas o las personas que las conducen deberán ser visibles en todo momento. Cuando circulen por la noche o en condiciones de baja visibilidad deberán disponer de luces delantera y trasera y será recomendable el uso de reflectantes que las hagan suficientemente visibles para todas las personas usuarias de la vía pública. Se recomienda que quien conduzca



- una bicicleta use una prenda, chaleco o bandas reflectantes, que serán obligatorias cuando circule por vía interurbana en los términos previstos en el Reglamento General de Circulación.*
- 2. Las bicicletas deberán disponer de todos los elementos necesarios para circular por la vía pública en adecuadas condiciones de seguridad vial, de acuerdo con lo establecido en el artículo 22.4 del Reglamento General de Vehículos.*
- 3. Las bicicletas deberán disponer de timbre u otro dispositivo acústico, del que se podrá hacer uso para advertir de su presencia a otras personas usuarias de la vía...*

CAPÍTULO 2. CICLOS DE TRANSPORTE DE PERSONAS O MERCANCIAS

CAPÍTULO 3. VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

- Artículo 43. Descripción y clasificación de los VMP
 - 1. Se denominan Vehículos de Movilidad Personal (VMP), también conocidos como Vehículos de Movilidad Urbana (VMU), a aquellos dispositivos motorizados para desplazamiento individual con características claramente diferenciados, tanto de las bicicletas como de las motocicletas y ciclomotores, por su diseño y características técnicas.*

Hasta el artículo 50 normativa de los VMP.

TÍTULO CUARTO: MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO.

CAPÍTULO ÚNICO

Normativa sobre el transporte público.

TÍTULO QUINTO: MOVILIDAD EN VEHÍCULO MOTORIZADO DE USO PRIVADO.

CAPÍTULO 1. CIRCULACIÓN DE AUTOMÓVILES

- Artículo 54. Derechos y obligaciones de las personas usuarias
 - 1. Las personas residentes en la ciudad de València tienen derecho a acceder en su automóvil privado hasta su plaza de garaje debidamente regulada. Asimismo, el Ayuntamiento velará por que puedan acceder hasta las proximidades de su domicilio, para efectuar la carga o descarga de bienes o enseres, o la recogida o descenso de personas con problemas de movilidad (mayores, enfermas, lesionadas, con movilidad disminuida, con bebés.)*
- Artículo 56. Protección de la circulación de las personas ciclistas, patinadoras y conductoras de VMP y con movilidad reducida en vehículos a ruedas.
 - 1. Las personas conductoras de vehículos motorizados que circulen detrás de una bicicleta, patines sin motor, personas con movilidad reducida en vehículos a ruedas, VMP o dispositivos similares deberán mantener una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad con la que el vehículo motorizado circule por la vía, y que nunca podrá ser inferior a 5 metros entre su vehículo y estos. Cuando pretendan sobrepasarlos, lo harán extremando las precauciones, cambiando de carril de circulación o cuando no estén delimitados dejando un espacio lateral libre como mínimo de 1,5 m entre vehículos.*
 - 2. En aquellos carriles que tengan establecido un límite de velocidad máximo de 30km/h o en ciclocalles, zonas 30, calles residenciales y zonas de coexistencia de diferentes tipos de usuarios, los vehículos a motor habrán de adaptar su velocidad a la que lleven las personas ciclistas, patinadoras o conductoras de VMP, o con movilidad reducida en vehículos a ruedas, no permitiéndose los adelantamientos a estas dentro del mismo carril de circulación.*



CAPÍTULO 2. CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES

TÍTULO SEXTO: CIRCULACIÓN DE CAMIONES Y MERCANCÍAS PELIGROSAS

CAPÍTULO 1. CIRCULACIÓN DE CAMIONES

CAPÍTULO 2. MERCANCÍAS PELIGROSAS

TÍTULO SÉPTIMO: DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS Y OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA

TÍTULO OCTAVO: REGULACIÓN DE PARADAS Y ESTACIONAMIENTOS

CAPÍTULO 1. PARADAS

- Artículo 72. Definición de parada
 1. *Tendrá la consideración de parada toda inmovilización de un vehículo cuya duración no exceda de dos minutos y sin que lo abandone la persona que lo conduce.*
 2. *No se considerará parada la detención accidental motivada por necesidades de la circulación, ni la ordenada por el personal agente de la autoridad.*

- Artículo 73. Modo y forma de ejecución de las paradas
 6. *Se considerarán paradas autorizadas las que deban realizar los servicios de transporte adaptado para personas con discapacidad (microbuses, furgonetas, eurotaxis, etc.), por el tiempo necesario para efectuar en condiciones de seguridad la subida y bajada de estas. Los vehículos en los que viajen personas titulares de la "tarjeta de estacionamiento para vehículos que transportan personas con diversidad funcional que presentan movilidad reducida" podrán efectuar parada en las zonas reservadas para carga y descarga y en otros lugares de la vía por motivos justificados y por el tiempo indispensable. No se podrá efectuar paradas en los carriles reservados al autobús, en intersecciones y sus proximidades, ni en las paradas de la EMT, salvo que no exista otro carril en la vía de servicio o similar, que permita hacerlo próximo a la acera. Tampoco podrán detenerse en cualquier otro lugar en el que puedan provocar situaciones de peligro. Deberán adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento de la circulación y seguir las instrucciones de los agentes de la autoridad.*

- Artículo 74. Paradas prohibidas
 - r) *En las zonas señalizadas para uso exclusivo de personas con discapacidad o diversidad funcional.*

CAPÍTULO 2. ESTACIONAMIENTOS

- Artículo 75. Definición de estacionamiento
 1. *Tendrá la consideración de estacionamiento, toda inmovilización de un vehículo que no pueda considerarse como parada, al ser de duración mayor de dos minutos o cuando la persona conductora haya salido del vehículo.*
 2. *Se denomina estacionamiento en línea, fila o cordón, aquel en el que los vehículos se sitúan uno detrás de otro. Se denomina estacionamiento en batería aquél en el que los vehículos se sitúan uno al lateral del otro.*

- Artículo 77. Estacionamiento prohibido



c) En los lugares reservados para carga y descarga en los días y horas en que esté en vigor la reserva.

CAPÍTULO 3. RESERVA DE APARCAMIENTO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD O DIVERSIDAD FUNCIONAL QUE PRESENTAN MOVILIDAD REDUCIDA

- **Artículo 84. Reserva de aparcamiento para personas con discapacidad o diversidad funcional**

1. El objeto de este Capítulo es la regulación del uso de plazas de aparcamiento, reservadas en vía pública para **personas con discapacidad o diversidad funcional que presentan movilidad reducida**, tanto de las plazas que de forma específica se identifican mediante señalización horizontal y/o vertical para tal destino, como de las plazas de aparcamiento de uso general.

2. La persona interesada deberá estar en posesión de la **“tarjeta de estacionamiento para vehículos que transportan personas con discapacidad o diversidad funcional que presentan movilidad reducida”**, y su uso deberá ser exclusivamente para el servicio de transporte para la persona titular del distintivo. El uso para un fin distinto será sancionable, de acuerdo a la legislación vigente.

3. El derecho a las plazas reservadas, o a los horarios especiales, se deberá acreditar mediante la exhibición del original de la Tarjeta correspondiente en el parabrisas del vehículo.

- **Artículo 85. Aparcamiento en espacios de uso general**

1. Cualquier vehículo que transporte al titular de la **“tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida”** podrá estacionarse en las zonas de estacionamiento regulado, en las plazas señalizadas al efecto para dichas personas usuarias, con una limitación horaria de 8 horas y sin sujeción a tasas durante dicho periodo.

2. En las tres modalidades de zonas de estacionamiento regulado, se podrá estacionar en las plazas de uso general señalizadas a este efecto para el resto de personas usuarias de **forma gratuita**. (de momento, en la zona verde que es para residentes, y en la zona naranja en horario de solo residentes, no conviene aparcar hasta que se resuelva como salvaguardar el derecho, ya que ahora se hace una lectura de las matrículas por cámara y si alguien no verifica la presencia de la tarjeta de estacionamiento podrían multarnos).

3. En las zonas de estacionamiento libre, en las plazas señalizadas al efecto para aparcamientos de personas con discapacidad o diversidad funcional que presentan movilidad reducida, se podrá estacionar sin limitación horaria y sin sujeción a tasas.

- **Artículo 86. Reserva de plaza personalizada**

1. Se entiende como uso personalizado la utilización de una plaza señalizada en la calzada, destinada con exclusividad a una persona con discapacidad o diversidad funcional que presenta movilidad reducida. La reserva se destinará a un vehículo determinado. Tendrá derecho a que esté localizada **en el lugar más próximo a su domicilio o puesto de trabajo**, de acuerdo a las circunstancias urbanísticas y de regulación de tráfico que lo permitan.

2. Su uso será de 24 horas en el caso de cercanía al domicilio o del tiempo necesario, en el caso de cercanía al puesto de trabajo durante el plazo de vigencia de la autorización, que coincidirá con el de la **“tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida”**, en



tanto se mantengan las condiciones que motivaron su otorgamiento y, en cualquier caso, por plazo no superior a 4 años.

3. Deberá solicitarse por escrito al Ayuntamiento, por cualquiera de los medios legalmente establecidos, acreditando reunir los requisitos que se detallan en el Anexo III.7.

4. La plaza reservada se sujetará en su caso al pago de tasas, según determine la Ordenanza Fiscal y, en todo caso, le corresponderán los gastos de señalización y mantenimiento de la placa identificativa con el número de matrícula.

5. La persona titular deberá comunicar al Ayuntamiento el cambio de vehículo autorizado, así como la finalización de la vigencia de la tarjeta de aparcamiento o, la alteración de cualquiera de los requisitos que motivaron su autorización.

- **Artículo 87. Uso indebido de estacionamiento reservado**

1. Los usos para fines distintos o por personas no autorizadas para ello, teniendo en cuenta que las personas acompañantes conductoras sólo podrán utilizar estas plazas cuando la persona titular de la tarjeta sea transportada en el vehículo, constituirán infracción a la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y demás normas que la desarrollen y serán sancionables conforme a tal normativa.

2. En el supuesto de plazas de uso personalizado, constituirá una infracción el hecho de que habiendo desaparecido las causas que motivaron su otorgamiento, la persona titular no lo comunique al Ayuntamiento y siga disfrutando de tal reserva

CAPÍTULO 4. ESTACIONAMIENTO REGULADO

- **Artículo 88. Plazas de estacionamiento regulado**

2. Se establecen tres modalidades de estacionamiento limitado:

a) ZONA AZUL: estacionamiento de rotación.

b) ZONA VERDE: estacionamiento exclusivo para residentes.

c) ZONA NARANJA: estacionamiento de uso mixto (de rotación y para residentes en función de la hora del día y día de la semana).

- **Artículo 89. Señalización de las plazas de estacionamiento regulado**

3. En las zonas con estacionamiento regulado se habilitarán plazas para personas con discapacidad o diversidad funcional que presentan movilidad reducida, de acuerdo con lo indicado en el artículo 85.1 de la presente Ordenanza.

- **Artículo 90. Requisitos para la ocupación de un estacionamiento regulado**

1. Para poder estacionar el vehículo en la zona Azul o en la zona Naranja (sin ser residente) será preciso, en ambos casos, obtener previamente el título habilitante en la máquina expendedora o realizar el pago mediante aplicaciones telemáticas, salvo en los casos recogidos en el artículo 85.1 y 85.2.

- **Artículo 91. Condiciones de funcionamiento**

1. Las condiciones de funcionamiento de las zonas de estacionamiento regulado se recogen en el Anexo VII de la presente Ordenanza y vendrán determinadas en función de las características de cada zona.



2. La información sobre las condiciones de funcionamiento de las zonas de estacionamiento regulado, incluidas las exenciones de tasas, estará permanentemente accesible para la ciudadanía, en los parquímetros, en las App móviles y a través de su publicación en los canales municipales de información, manteniéndose en todo momento actualizada.

TÍTULO NOVENO: VADOS, GRÚAS Y MUDANZAS

- Artículo 96. Baja de vado

1. En concordancia con la Ordenanza Fiscal correspondiente, cuando se pretenda la anulación de la autorización de vado que se venía disfrutando, por dejar de usar el local como aparcamiento, salvo que se trate de reserva obligatoria de plazas, o por cualquier otra causa que implique la pérdida de eficacia de la autorización obtenida, se deberá retirar por su titular toda señalización indicativa de la existencia de vado con carácter previo a la baja en el Registro Municipal de vados, extremo que deberá comunicarse al Ayuntamiento, que tras la comprobación oportuna por los servicios municipales, procederá a darlo de baja.

2. En caso de haberse procedido en su momento al rebaje del bordillo o de parte de la acera se deberá dejar este en su estado original. Para ello la persona interesada comunicará al servicio responsable del mantenimiento de aceras la baja del vado a los efectos de incoar, en su caso, el correspondiente expediente. Su inobservancia podrá dar lugar a la ejecución subsidiaria por la Administración, corriendo los gastos que ello ocasione con cargo a quien tenga la obligación o a la imposición de multas coercitivas.

TÍTULO DÉCIMO: INFRACCIONES Y SANCIONES

- Artículo 116. Infracciones y sanciones en materia de movilidad peatonal

1. Las acciones y omisiones que constituyan un incumplimiento de las prohibiciones y obligaciones en materia de movilidad peatonal a los que se refiere el Título Segundo de esta Ordenanza, se considerarán faltas leves salvo en los supuestos que puedan provocar situaciones de peligro tanto al resto de viandantes como a las demás personas usuarias de la vía, en cuyo caso se considerarán faltas graves.

- Artículo 117. Infracciones y sanciones en materia de bicicletas, ciclos de transporte y vehículos de movilidad personal.

2. Las acciones y omisiones que constituyan un incumplimiento de las prohibiciones y obligaciones en materia de bicicletas, vehículos de movilidad personal y ciclos de transporte referidas al Título Tercero de esta Ordenanza serán calificadas como infracciones de carácter leve, salvo los supuestos que se regulan a continuación y los que pudiera establecer el RDL 6/2015, de 30 de Octubre, por el que se aprueba el texto refundido de Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y su normativa de desarrollo

3. Son infracciones graves las siguientes:

a) Circular en bicicleta, vehículos de movilidad personal o ciclos de más de dos ruedas incumpliendo las normas establecidas sobre limitaciones de velocidad, cuando no se considere como infracción muy grave.

b) Circular en bicicleta, vehículos de movilidad personal o ciclos de más de dos ruedas de forma negligente.



f) Circular en bicicleta, vehículos de movilidad personal o ciclos de más de dos ruedas por vías o zonas prohibidas.

4. Son infracciones muy graves las siguientes:

a) Circular en bicicleta, vehículos de movilidad personal o ciclos de más de dos ruedas incumpliendo las normas establecidas sobre limitaciones de velocidad, excediendo en más de un 50 por ciento la velocidad máxima autorizada.

b) Circular en bicicleta, vehículos de movilidad personal o ciclos de más de dos ruedas de forma temeraria.

c) Circular en bicicleta, vehículos de movilidad personal o ciclos de más de dos ruedas poniendo en grave peligro o riesgo a las demás personas usuarias de la vía.

d) Circular en bicicleta, vehículos de movilidad personal o ciclos de más de dos ruedas con tasas de alcohol superior a las establecidas reglamentariamente, o con presencia de drogas. Para la conducción de VMP y ciclos de más de dos ruedas se establecen las mismas tasas límite que las establecidas para las personas conductoras de bicicletas.

e) Carecer del seguro de responsabilidad civil cuando sea obligatorio.

- Artículo 119. Infracciones y sanciones en materia de plazas de estacionamiento regulado

1. Son infracciones a la normativa de regulación de estacionamiento las siguientes:

a) La carencia de billete o del pago por medio telemático para el estacionamiento en zona de rotación (azul) o mixta (naranja), sin ser residente ni persona con movilidad reducida con tarjeta de estacionamiento.

g) El estacionamiento sin distintivo de residente o tarjeta de estacionamiento para PMR en zona verde, o en zona naranja en horario exclusivo para residentes.

ANEXO III.7. Requisitos a acreditar para la reserva de plaza personalizada a una persona con discapacidad o diversidad funcional que presenta movilidad reducida.

– Ser titular de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida.

– Certificado o dictamen favorable expedido por el centro de valoración y orientación de discapacidad en que conste la condición de movilidad reducida.

– Ser titular de vehículo adaptado, acompañando al efecto Permiso de Circulación del mismo.

– Poseer carné de conducir en vigor, en que se acredite la condición de discapacidad en el aparato locomotor.

– Declaración jurada o fórmula equivalente suscrita por la persona solicitante de no disponer de plaza de garaje accesible propia o de su núcleo familiar en su edificio de residencia o lugar de trabajo y de no existir a menos de 50 m de su domicilio o de su puesto de trabajo, plaza de aparcamiento reservada en vía pública para personas con diversidad funcional que presentan movilidad reducida o bien que, existiendo, sea insuficiente por ser utilizada habitualmente por otra u otras personas con derecho.

– Declaración jurada o fórmula equivalente de ser autosuficientes para su transporte.

– Contrato de trabajo o certificado de la empresa en el que conste lugar y horario de trabajo, en el caso de solicitar plaza reservada en lugar próximo al centro de trabajo.

ANEXO X. GLOSARIO DE TÉRMINOS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Accesibilidad. Es la característica del medio, ya sea el urbanismo, la edificación, el transporte o los sistemas de comunicación, que permite a las personas, independientemente de sus



condiciones físicas o sensoriales, el acceso y utilización de los espacios, instalaciones, edificaciones y servicios.

Accesibilidad universal. Condición que deben cumplir los entornos y los modos de transporte, así como los procesos, bienes, productos y servicios, instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad, y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de “diseño universal o diseño para todas las personas”, y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse. Implica el objetivo de un sistema de transporte público suficiente, accesible y eficiente.

Acera-bici. Vía ciclista señalizada sobre la acera.

Itinerario peatonal. Parte del área de uso peatonal, o del espacio público urbanizado, destinada al tránsito o estancia de personas, incluyendo las zonas compartidas de forma permanente o temporal entre éstas y los vehículos.

Itinerario peatonal accesible. Itinerario peatonal que garantiza el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continúa de todas las personas, cumpliendo los requisitos establecidos en la normativa de accesibilidad vigente.

Lengüeta. Ensanchamiento de la acera sobre el espacio de calzada, en las esquinas, para proteger los pasos peatonales. Suele ocupar espacio antes destinado al aparcamiento o a la circulación

Paso peatonal sobreelevado. Recrecimiento de la calzada, de la anchura del paso peatonal, para permitir el paso del mismo a nivel de las aceras. Garantiza la movilidad general de las personas a pie, en condiciones de accesibilidad adecuadas, sin necesidad de rebaje de las aceras. Cumple también un papel de calmado del tráfico y reductor de velocidad.

Persona con movilidad reducida (PMR). Es aquella que tiene limitada su capacidad de desplazamiento, precisando de la accesibilidad para el acceso y utilización plena de los espacios, instalaciones, edificios, modos de transporte, servicios, etc.

Plazas de estacionamiento regulado. Plazas de estacionamiento en la calzada, con limitación de tiempo de ocupación, con la finalidad de favorecer la rotación de personas usuarias, así como para reservar plazas en exclusiva para las personas residentes de determinada calle o barrio.

Transporte accesible. Característica del vehículo, dotado con medios de ascenso y descenso, espacios para la ubicación en el mismo y otros elementos que permiten su utilización por todas las personas, incluidas las personas con discapacidad o diversidad funcional.

Vehículos a ruedas utilizados por las personas con movilidad reducida (PMR). Vehículos con ruedas, ya sean de propulsión manual o eléctrica, que utilizan las personas con movilidad reducida para desplazarse; bien de forma habitual, tales como sillas de ruedas; o bien de forma circunstancial, como sillas de ruedas con acoples tipo handbike, triciclos, scooters, etc.

Vehículo de Movilidad Personal (VMP). Son dispositivos motorizados ligeros, destinados para el desplazamiento individual en entorno urbano, y que tiene características claramente diferenciados, tanto de las bicicletas como de las motocicletas y ciclomotores, por su diseño y características técnicas. Fundamentalmente, se trata de vehículos auto-equilibrados y patinetes eléctricos sin asiento.