



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

Comunitat Valenciana
«DOGV» núm. 6495, de 05 de abril de 2011
«BOE» núm. 98, de 25 de abril de 2011
Referencia: BOE-A-2011-7330

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	7
TÍTULO I. Principios generales	9
CAPÍTULO I. Objetivos, criterios y competencias.	9
Artículo 1. Objeto de la ley.	9
Artículo 2. Principios generales.	10
Artículo 3. Competencias administrativas.	10
Artículo 4. Agencia Valenciana de Movilidad.	11
CAPÍTULO II. Fomento de los desplazamientos no motorizados	11
Artículo 5. Desplazamientos a pie y en bicicleta.	11
Artículo 6. Fomento de los desplazamientos peatonales.	11
Artículo 7. Actuaciones específicas en relación con el uso de la bicicleta.	12
Artículo 8. Estacionamiento de bicicletas.	12
Artículo 8 bis. Bicicletas y vehículos de movilidad personal (VMP) a bordo del transporte público.	13
CAPÍTULO III. Planes de movilidad	14
Artículo 9. Concepto y tipos.	14
Artículo 10. Planes municipales de movilidad.	14
Artículo 11. Planes supramunicipales de movilidad.	15
Artículo 12. Planes de movilidad de nuevas áreas generadoras de alta movilidad.	15
Artículo 13. Planes de movilidad de implantaciones singulares preexistentes.	17

Artículo 14. Planes de movilidad de instalaciones productivas.	17
Artículo 15. Planes de movilidad de centros de formación.	18
CAPÍTULO IV. Derechos y deberes de la ciudadanía en relación con la movilidad y el transporte público	18
Artículo 16. Derechos y obligaciones.	18
Artículo 17. Participación ciudadana.	18
Artículo 18. Obligaciones de los operadores de transporte.	19
Artículo 19. Obligaciones de los usuarios y usuarias del transporte público.	19
Artículo 20. Foro de la Movilidad de la Comunitat Valenciana.	20
TÍTULO II. Transporte de viajeros	20
CAPÍTULO I. El servicio público de transporte.	20
Sección primera. Tipos y planificación de los servicios de transporte.	20
Artículo 21. Transporte de viajeros.	20
Artículo 22. El servicio público de transporte. Fines y competencias.	20
Artículo 23. Plan de Transporte Público de la Comunitat Valenciana.	21
Sección segunda. Proyecto de servicio público de transportes.	22
Artículo 24. Definición y contenido esencial.	22
Artículo 25. Contenido específico.	22
Artículo 26. Tramitación.	23
Artículo 27. Plazo.	23
Artículo 28. Publicidad.	23
Sección tercera. Contratación de los servicios públicos de transporte	24
Artículo 29. El contrato de servicio público de transporte.	24
Artículo 30. Formas de prestación.	24
Artículo 31. Formas de adjudicación y modalidades de contratación.	24
Artículo 32. Ejecución del contrato de servicio público de transporte.	25
Artículo 33. Utilización de medios de terceros y subcontratación.	25
Artículo 34. Modificación de los contratos de servicio público de transportes.	26
Artículo 35. Extinción de los contratos de servicio público de transportes.	27
Artículo 36. Rescate y renuncia.	27
Sección cuarta. Títulos de transporte.	27
Artículo 37. Títulos de transporte.	27

Artículo 38. Soporte de los títulos de transporte.	28
Artículo 39. Tarifas.	28
CAPÍTULO II. Otros transportes de viajeros	28
Artículo 40. Transportes públicos regulares de uso especial.	28
Artículo 41. Transporte discrecional y arrendamiento.	29
Artículo 41 bis. Transporte a la demanda.	29
Artículo 42. Transporte público de viajeros con vehículos turismo de características especiales.	30
CAPÍTULO III. Servicio de taxi.	30
Artículos 43 a 59.	30
TÍTULO III. Infraestructuras de transporte	30
CAPÍTULO I. Principios generales	30
Artículo 60. Objeto.	30
Artículo 61. Infraestructuras de transporte.	31
CAPÍTULO II. Planificación de infraestructuras	31
Sección primera. Estudios y proyectos.	31
Artículo 62. Estudios de planeamiento de infraestructuras de transporte o logísticas.	31
Artículo 63. Tramitación, aprobación y efectos de los estudios de planeamiento.	32
Artículo 64. Estudios informativos.	33
Artículo 65. Tramitación de los estudios informativos.	33
Artículo 66. Proyecto básico y constructivo.	34
Sección segunda. Áreas de reserva	34
Artículos 67 a 70.	34
Sección tercera. Servicios prestados en otras infraestructuras viarias	35
Artículo 71. Adecuación del viario para su uso por el transporte público.	35
Artículo 72. Paradas de transporte público.	35
Artículo 73. Coordinación administrativa.	36
CAPÍTULO III. Compatibilidad de las infraestructuras de transporte con el entorno	36
Artículo 74. Zonas de compatibilización de usos en torno a las infraestructuras de transporte.	36
Artículo 75. Zona de dominio público.	36
Artículo 76. Zona de protección.	37
Artículo 77. Limitaciones de uso.	37

Artículo 78. Limitaciones específicas a la edificación.	38
Artículo 79. Integración de las infraestructuras de transporte en su entorno.	38
CAPÍTULO IV. Estaciones y terminales de viajeros.	39
Artículo 80. Planificación.	39
Artículo 81. Construcción y explotación de terminales de transporte.	39
Artículo 82. Terminales de los operadores de transporte.	40
CAPÍTULO V. Infraestructuras logísticas	40
Artículo 83. Infraestructuras logísticas.	40
Artículo 84. Planificación, ordenación y ejecución de infraestructuras logísticas.	41
Artículo 85. Instalaciones ferroviarias privadas de mercancías.	41
Artículo 86. Logística urbana.	41
CAPÍTULO VI. Administración de las infraestructuras de transporte	42
Artículo 87. Administrador de infraestructuras de transporte.	42
Artículo 88. Construcción y ejecución de infraestructuras.	43
Artículo 89. Patrimonio.	43
Artículo 90. Declaración sobre la red.	43
Artículo 91. Derecho de uso de capacidad en infraestructuras de transporte.	44
Artículo 92. Adjudicación del derecho de capacidad para otros servicios y actividades.	44
TÍTULO IV. Inspección, infracciones y sanciones	44
CAPÍTULO I. Inspección de transportes.	44
Artículo 93. Competencias.	44
Artículo 94. Facultades de la inspección de transportes.	45
CAPÍTULO II. Infracciones	46
Artículo 95. Alcance subjetivo de la responsabilidad administrativa en las materias reguladas en la ley.	46
Artículo 95 bis. Responsabilidad administrativa.	46
Artículo 96. Clasificación de las infracciones en materia de compatibilidad de las infraestructuras de transporte con el entorno.	46
Artículo 97. Infracciones en materia de transporte de viajeros.	46
Artículo 98. Infracciones graves en relación con los servicios de transporte de viajeros.	46
Artículo 99. Infracciones leves en relación con los servicios de transporte de viajeros.	46
Artículo 99 bis. Infracciones al transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo.	46
Artículo 100. Infracciones a la regulación del servicio de taxi.	46

Artículo 101. Infracciones en relación con la compatibilidad de las infraestructuras de transporte con el entorno.	47
Artículo 102. Otras infracciones.	47
CAPÍTULO III. Sanciones.	47
Artículo 103. Sanciones en relación con las infracciones tipificadas en los artículos 101 y 102.	47
Artículo 103 bis. Sanciones en materia de transporte de viajeros.	48
Artículo 104. Inhabilitación del infractor por reincidencia y requerimiento para la subsanación de deficiencias.	48
Artículo 105. Otros efectos de las sanciones.	48
Artículo 106. Multas coercitivas.	49
Artículo 107. Competencia para la imposición de sanciones.	49
Artículo 108. Procedimiento sancionador y medidas provisionales en relación con las infracciones tipificadas en los artículos 101 y 102.	49
Artículo 108 bis. Procedimiento sancionador en materia de transporte de viajeros.	50
Artículo 109. Medidas urgentes y provisionales.	50
Artículo 110. Coordinación administrativa y acción subsidiaria de la Generalitat.	51
Artículo 111. Prescripción.	51
<i>Disposiciones adicionales</i>	51
Disposición adicional primera. Cambio de denominación de la Agencia Valenciana de Movilidad Metropolitana.	51
Disposición adicional segunda. Adscripción de infraestructuras al Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat.	51
Disposición adicional tercera. Constitución del Foro de Movilidad de la Comunitat Valenciana.	51
Disposición adicional cuarta. Regulación de los centros de atención al público en los servicios de taxi.	52
Disposición adicional quinta. Aplicación de la ley al sistema viario de la Comunitat Valenciana.	52
<i>Disposiciones transitorias</i>	52
Disposición transitoria primera. Planes de movilidad en actuaciones iniciadas.	52
Disposición transitoria segunda. Concesiones vigentes de servicios públicos regulares.	52
Disposición transitoria tercera. Autorizaciones de taxi.	52
Disposición transitoria cuarta. Expedientes iniciados en materia de infraestructuras y autorizaciones.	52
Disposición transitoria quinta.	52
Disposición transitoria sexta. Régimen transitorio del procedimiento a que se refiere el artículo 78 de esta ley.	53
Disposición transitoria séptima. Régimen transitorio del capítulo III del título II de esta ley.	53

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

<i>Disposiciones derogatorias</i>	53
Disposición derogatoria única. Derogación normativa..	53
<i>Disposiciones finales</i>	53
Disposición final primera. Habilitación normativa..	53
Disposición final segunda. Entrada en vigor..	53
Disposición final tercera. Supletoriedad de la legislación estatal para los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera y las estaciones y terminales de viajeros..	53

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: 30 de diciembre de 2022

Sea notorio y manifiesto a todos los ciudadanos que Les 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.

PREÁMBULO

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 transcurría 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 empleo. Barcos a vapor, ferrocarriles, tranvías, metropolitanos, el automóvil y la aviación comercial han ido transformando los límites geográficos de la vida de las personas desde la estrechez de los muros de las aldeas hasta niveles de interrelación social y cultural que han ido superando una tras otra todas las fronteras. Al tiempo, y parafraseando a Larra, pegadas a las ruedas de los nuevos modos de transporte se difundía 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 virtuosa de movilidad y desarrollo tiene límites y condicionantes muy claros. *Traffic in Towns*, la célebre obra de Buchanan, ya avanzó en 1963 que el coste que la calidad de vida de nuestras ciudades estaba pagando al automóvil era inasumible. 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 podamos 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 aboque a niveles de dependencia no asumibles.

Recuperar la ciudad, hacer el transporte accesible para todos, disminuir las emisiones dañinas para la salud y tener niveles de seguridad cada vez más altos, son pues 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 unir desarrollo y calidad de vida. En pocas palabras, se trata de avanzar hacia un patrón más equilibrado de movilidad en el que los desplazamientos a pie y en bicicleta y el transporte público tengan un papel cada vez más relevante tanto en el corazón de los espacios metropolitanos como en los ámbitos 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 estudios solventes, en las próximas dos décadas los desplazamientos diarios en áreas como las de la Comunitat Valenciana pueden duplicarse. Nos encontramos, pues, no tan sólo ante la necesidad de solventar 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 tal objetivo al unísono con el resto de los países miembros, dando soluciones semejantes a problemas que son comunes a toda la ciudadanía europea. Nos encontramos así ante un novedoso escenario integrado en su esencia por una serie de interesantes disposiciones: las Directivas comunitarias 91/440 y 51/2004 que establecen un nuevo modelo de prestación de servicios ferroviarios separando

infraestructura y servicios, la Directiva 2004/49 que sienta las bases para avanzar en la seguridad ferroviaria, el Reglamento CE 1371/2007 sobre derechos de los usuarios del ferrocarril y, especialmente el Reglamento CE 1370/2007 de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte, que define un nuevo escenario de tanto calado en la materia que sin duda por sí sólo acomoda el resto del marco legal vigente, afianzando así los principios en los que se basa, entre los que cabe destacar muy especialmente la consideración de los servicios de transporte como un servicio público coherente con las potestades genéricas de las administraciones de ordenación y gestión, y abierto a la selección del mejor operador, ya sea público o privado, que la eficiencia y el interés general aconsejen en cada caso.

Aplicando los criterios antes señalados, el título I de la ley encomienda a las administraciones públicas un papel central de cara a impulsar patrones equilibrados de movilidad y, en particular, el uso del transporte público y la potenciación de los desplazamientos en bicicleta y, sobre todo, a pie. Las ciudades de la Comunitat Valenciana tienen porcentajes de desplazamientos peatonales difícilmente superables. Un modelo de movilidad mediterránea asociado al disfrute de la ciudad y del entorno que supone, en relación con otros ámbitos, una disminución real de los niveles de emisiones y consumos energéticos. El mantenimiento de este modelo es un objetivo esencial de esta ley, que por ello no se limita tan sólo a hacer una serie de recomendaciones al respecto, sino que se introduce en la esencia del modelo, al propugnar abiertamente un desarrollo de modelos urbanos en los que la integración de usos, las densidades intermedias, la contigüidad de los desarrollos y la calidad del entorno propicien este tipo de desplazamientos.

Otros modelos urbanos, con la residencia y los servicios, los comercios y las actividades dispersos en el territorio, implican la imposibilidad de tejer redes de transporte público verdaderamente efectivas, y obligan al uso del vehículo privado incluso para las cuestiones más cotidianas. Los planes de movilidad previstos en el capítulo III del título I, insertados en el proceso de ordenación urbana, asegurarán que los tejidos urbanos se desarrollen en el futuro de manera racional, teniendo en cuenta el balance energético y ambiental del conjunto de los desplazamientos. La figura de los planes de movilidad se extiende igualmente a otros supuestos en los que se trata de crear mecanismos de solución de situaciones preexistentes, tanto en lo referente a núcleos urbanos consolidados, como a centros generadores de desplazamientos.

Respecto al uso de la bicicleta, la ley incorpora una serie de determinaciones destinadas a potenciar su uso, entre las que cabe destacar la previsión de estacionamientos en origen y destino, así como la consideración singular de sus infraestructuras específicas de cara a eliminar los obstáculos legales y administrativos que puedan impedir su desarrollo.

Todo el contenido de la ley, y en particular el del título I, se basa, como no podría ser de otra forma, en el más estricto respeto a las competencias fijadas por la Constitución, el Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana y la legislación aplicable en materia de régimen local. Se consagran las competencias de la Generalitat en la movilidad intracomunitaria, a la vez que se respeta la función que deben desarrollar los ayuntamientos tanto en relación con los servicios de transporte urbano como en la potenciación de los desplazamientos no motorizados. Dicho respeto al marco competencial no obsta para que, desde el punto de vista del ciudadano, éste deba percibir una oferta integrada de transporte, más allá de tales competencias y de los límites administrativos. Los principios generales de eficiencia y coordinación de las administraciones que presiden nuestro ordenamiento jurídico se aplican en este caso tanto en la adopción de un amplio abanico de mecanismos de concertación, como mediante el apoyo en la Agencia Valenciana de Movilidad, ente público de la Generalitat, cuya conformación le permite tener un papel destacado en materia de coordinación del transporte público y fomento de la movilidad equilibrada, así como en la gestión del taxi en los espacios metropolitanos.

Respecto al transporte de viajeros, el título II de la ley enlaza la rica tradición de nuestro ordenamiento jurídico en la materia con lo dispuesto en el citado Reglamento 1370/2007. De esta forma, figuras de nuestro derecho de transporte de eficiencia ampliamente contrastada, como son el proyecto y el contrato de servicio público de transporte (nueva terminología de los contratos de servicio público de transporte por carretera), se acomodan a las nuevas circunstancias, extendiéndolas a cualquier servicio público de transporte y, en relación con lo

dispuesto en el Reglamento 1370/2007, potenciando los aspectos relativos a la identificación y compensación en relación con las obligaciones de servicio público.

Generalmente olvidado en los planteamientos integrales del transporte, el capítulo III del título II de la ley presta una atención muy especial al sector del taxi, que seguirá siendo esencial para asegurar la movilidad en zonas y horarios en los que la demanda no es elevada. Concebido inicialmente como un servicio municipal, hoy en día la operación del servicio de taxi no se comprende si se ciñe a un solo término, ya sea metropolitano o rural. Conviene por lo tanto regular tal servicio como autonómico, con independencia de las excepciones que se plantean de cara a articular una adecuada transición desde la situación actual. Por otra parte, la ley consagra el interés público del taxi y en relación con ello regula la intervención administrativa en el sector, fundamentalmente en el establecimiento del correspondiente contingente en cada uno de los ámbitos considerados, así como en el régimen tarifario.

La promulgación de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario, ceñida exclusivamente a los ferrocarriles de interés general del Estado, implica que las diversas comunidades autónomas deban desarrollar marcos normativos propios que regulen las infraestructuras ferroviarias. En el caso de la Comunitat Valenciana, tras analizar la posibilidad de una ley específica para dicha infraestructura, en el título III se ha optado por una solución más avanzada cual es la de una norma extendida a cualquier tipo de infraestructuras de transporte, incluyendo igualmente las plataformas reservadas para el transporte público cuando no formen parte de una carretera, las infraestructuras logísticas y otras similares. En todo caso, parece sumamente conveniente mantener en materia de infraestructuras el mayor nivel posible de homogeneidad legislativa, de manera que los procesos de planificación y ejecución de infraestructuras tienen en esta ley una regulación semejante a la de la Ley 39/2003 antes señalada. Igualmente sucede con las medidas tendentes a asegurar la compatibilidad con el entorno (homólogas a las de policía de ferrocarriles de la legislación estatal).

Cabe así mismo apuntar que existe ya en el ordenamiento jurídico autonómico una ley que garantiza el libre acceso a los medios de transporte y a la plena posibilidad de movilidad y comunicación accesible en el uso de estos servicios para toda la ciudadanía de la Comunitat Valenciana, que es la Ley 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana.

Por último señalar que en el procedimiento de elaboración de la presente ley han sido consultados los principales agentes que representan a los sectores afectados por la aplicación de la norma. Igualmente, han informado las diferentes consellerías con competencias sobre la materia objeto de la regulación proyectada, cuyas sugerencias han sido incorporadas en su mayor parte y conforme con el Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana.

Con los objetivos expresados y en el ejercicio de las competencias que en materia de transporte terrestre reconoce a la Generalitat el artículo 49.1.15.^a del Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana, en relación con el artículo 148.1.5.^a de la Constitución Española, se redacta esta ley, con el fin de configurar un marco normativo regulador del transporte terrestre en la Comunitat Valenciana.

TÍTULO I

Principios generales

CAPÍTULO I

Objetivos, criterios y competencias

Artículo 1. *Objeto de la ley.*

La presente ley tiene por objeto regular las diversas competencias que en materia de movilidad corresponden a la Generalitat de acuerdo con el Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana, y, en particular:

1. Establecer los criterios generales destinados a promover la movilidad en el marco del mayor respeto posible por la seguridad, los recursos energéticos y la calidad del entorno urbano y del medio ambiente.
2. Regular los instrumentos de planificación necesarios en orden a alcanzar los objetivos antes señalados.
3. Regular el servicio público de transporte terrestre de viajeros y el servicio de taxi.
4. Regular las infraestructuras de transporte, así como las logísticas.

Artículo 2. *Principios generales.*

1. Las administraciones públicas facilitarán la movilidad de las personas como elemento esencial de su calidad de vida y de sus posibilidades de progreso en relación con el desarrollo de sus oportunidades de acceso al trabajo, a la formación, a los servicios y al ocio.

2. Las administraciones públicas orientarán el crecimiento de la movilidad de manera que se satisfagan simultáneamente los siguientes objetivos:

a) La mejora constante de los niveles de seguridad, promoviendo el uso de los modos más seguros y, dentro de cada modo, la disminución de los índices de accidentalidad.

b) La mejora de la accesibilidad de toda la ciudadanía en orden a garantizar la igualdad en el acceso al empleo, formación, servicios, relaciones sociales, ocio, cultura y a las demás oportunidades que ofrecen las sociedades avanzadas.

c) La salud y la calidad del entorno y del medio ambiente, con la consiguiente disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas, especialmente las que puedan afectar de manera directa a la salud y el bienestar de las personas.

d) La disminución de los consumos energéticos específicos, potenciando la utilización de los modos de transporte en tal sentido más eficientes, y promoviendo la progresiva utilización de fuentes renovables.

e) La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.

f) La promoción del transporte público para todas las personas y de la intermodalidad.

3. Las administraciones públicas competentes promoverán todas aquellas acciones de formación y difusión que permitan a ciudadanos y ciudadanas elegir el modo de transporte para cada desplazamiento que consideren idóneo en relación tanto con su eficiencia y calidad, como por sus afecciones energéticas y ambientales.

Artículo 3. *Competencias administrativas.*

1. Corresponde a la Generalitat:

a) La potestad normativa en relación con la movilidad de las personas, de los servicios de transporte público y de sus infraestructuras dentro de la Comunitat Valenciana.

b) La planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras de transporte interurbano, salvo aquellas que sean de interés general del Estado.

c) La provisión de los servicios de transporte público interurbano de viajeros dentro de la Comunitat Valenciana.

d) La potestad inspectora y sancionadora en relación con sus competencias.

2. Del mismo modo, de acuerdo con lo dispuesto en la presente ley y en la legislación aplicable en materia de régimen local, a la administración local le corresponde:

a) La promoción de patrones equilibrados de movilidad urbana, en especial en relación con los desplazamientos a pie y en otros modos no motorizados.

b) La planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras de transporte urbano, de acuerdo con lo previsto al respecto en la presente norma y en la legislación urbanística y de régimen local.

c) La provisión de los servicios de transporte público dentro de los núcleos urbanos. En concreto le corresponderá la regulación, ordenación e intervención administrativa de los servicios de transporte público urbano, que tengan lugar dentro de su ámbito territorial, prestados mediante el arrendamiento de vehículos con conductor u otras modalidades similares.

3. Las competencias antes señaladas serán ejercidas bajo el principio general de la colaboración administrativa, de manera que la acción conjunta de las diversas administraciones tenga como fruto ofrecer al ciudadano un sistema integrado de transportes, tanto en lo referente a la planificación de las infraestructuras y los servicios, como en los aspectos relacionados con la intermodalidad, la información, la tarificación y la coordinación de itinerarios y horarios.

Artículo 4. *Agencia Valenciana de Movilidad.*

(Derogado).

CAPÍTULO II

Fomento de los desplazamientos no motorizados

Artículo 5. *Desplazamientos a pie y en bicicleta.*

1. El desplazamiento a pie y, en su caso, en bicicleta constituye el elemento esencial del patrón de movilidad de los pueblos y ciudades del sur de Europa, en general, y de la Comunitat Valenciana, en particular. Dados su elevado nivel de eficiencia y respeto a los valores ambientales y energéticos, y su contribución a la convivencia y a la salud, se conforma como un pilar esencial del nivel de calidad de vida en relación con otros territorios.

2. Las administraciones públicas de la Comunitat Valenciana promoverán los desplazamientos a pie y en bicicleta tanto en el ejercicio de sus competencias en materia de movilidad, como en relación con las que ostentan en materia de planificación urbanística, ubicación de servicios públicos, urbanización y construcción de infraestructuras. Les corresponden igualmente todas aquellas acciones formativas, comunicativas y divulgativas encaminadas a que se pueda optar por los desplazamientos no motorizados en aquellos casos en los que sea posible.

3. Las administraciones públicas, teniendo en cuenta el modelo de movilidad mediterránea, deberán tomar las medidas necesarias de calmado del tráfico para que las limitaciones de velocidad en zonas urbanas se cumplan en todo momento y procurar extender al máximo de calles las zonas con un límite de velocidad más apropiado con el uso residencial.

Artículo 6. *Fomento de los desplazamientos peatonales.*

1. En orden a que los desplazamientos no motorizados sigan constituyendo el elemento esencial de la movilidad cotidiana, las administraciones públicas propiciarán modelos de crecimiento urbano contiguos a núcleos existentes, con densidades y tipologías edificatorias adecuadas, y con dotaciones suficientes de servicios públicos y privados para atender las necesidades cotidianas. Los desarrollos no contiguos a los núcleos urbanos consolidados, los desarrollos de muy baja densidad o las ubicaciones de viviendas y otros usos en suelo no urbanizable se limitarán a los casos en los que resulte justificado por motivos de interés público, en virtud de criterios técnicos o de ordenación territorial, de acuerdo con su normativa específica y siempre que mediante las acciones complementarias que correspondan no impliquen la dependencia del uso del vehículo privado para todo tipo de desplazamientos.

2. El planeamiento urbanístico y, en su desarrollo, los proyectos de urbanización o de otro tipo destinados a acondicionar el espacio urbano, tenderán a reforzar el papel de las calles, plazas, avenidas y demás elementos semejantes como espacios clave de la vida urbana, promoviendo el calmado del tráfico y compaginando la atención preferente para peatones y, en su caso, ciclistas, con una adecuada compatibilización con el resto de modos de transporte.

3. Los planes de ordenación e instrumentos de planificación de competencia municipal, deberán diseñar itinerarios que permitan la realización de trayectos a pie en condiciones de seguridad y comodidad para conformar una red que recorra la ciudad y conecte los centros escolares y culturales, las zonas comerciales y de ocio, los jardines, los centros históricos y los servicios públicos de especial concurrencia e importancia.

Artículo 7. *Actuaciones específicas en relación con el uso de la bicicleta.*

1. Corresponde a los ayuntamientos desarrollar el conjunto de acciones tendentes a facilitar el desplazamiento seguro en bicicleta dentro de sus respectivos términos municipales, bien con itinerarios específicos en aquellos casos que concentren las mayores demandas, bien mediante una adecuada compatibilización con otros usos del viario urbano.

2. Corresponde a las administraciones competentes en carreteras e infraestructuras de transporte adoptar, de manera coordinada entre ellas y con los municipios, las medidas necesarias para que los desplazamientos a pie o en bicicleta entre los distintos núcleos puedan realizarse en condiciones adecuadas de funcionalidad y seguridad. En las áreas metropolitanas y en aquellas zonas en donde los núcleos estén particularmente cercanos se desarrollará una red específica para tales flujos peatonales y ciclistas. Las condiciones de seguridad tenderán a evitar el riesgo y a aplicar medidas colectivas de prevención que eviten disminuir la libertad y la comodidad de la circulación ciclista. Estas medidas afectarán principalmente al comportamiento de los vehículos de motor y al diseño viario, sin imponer al ciclista o a su vehículo, más limitaciones que las que imponga la ley de tráfico.

3. Las administraciones competentes en las infraestructuras lineales asegurarán la permeabilidad transversal dotándolas de pasos en número suficiente y de calidad adecuada para favorecer la circulación de peatones y ciclistas, estableciéndose al respecto las líneas de colaboración que procedan con las restantes administraciones concernidas.

4. Se promoverá la creación de sistemas públicos de alquiler de bicicletas. Reglamentariamente se determinarán las normas de las tarjetas o títulos que permitan su uso, favoreciendo la intermodalidad tanto entre ellos como con los títulos de transporte, de cara a potenciar la intermodalidad y el acceso y dispersión de los flujos canalizados por el transporte público mediante la bicicleta.

Artículo 8. *Estacionamiento de bicicletas.*

1. Los edificios de tipología residencial de vivienda colectiva de nueva construcción, deberán prever emplazamientos específicos, seguros, protegidos y accesibles para el estacionamiento de bicicletas. Se dispondrá como mínimo una plaza de aparcamiento por vivienda en edificios en suelo en situación básica urbanizado a la entrada en vigor de la presente Ley y dos plazas por vivienda cuando se trate de edificios en suelo no urbanizado a la entrada en vigor de la presente Ley.

2. Podrán eximirse de la aplicación de las prescripciones de este artículo y de su desarrollo reglamentario los edificios de tipología residencial cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) se sitúen en municipios con población igual o inferior a 1.000 habitantes y no formen una conurbación con otros municipios cuya población total sea superior a 5.000 habitantes.

b) dispongan de una sola vivienda por parcela.

c) se ubiquen en parcelas que cumplan alguna de las siguientes condiciones:

- tener un frente de fachada inferior a 8 m,
- no poder inscribirse una circunferencia de 8 m de diámetro,
- tener una superficie menor que 200 m².

3. La ubicación de las plazas de aparcamiento para bicicletas en los edificios de tipología residencial de vivienda colectiva permitirá el acceso cómodo y fácil desde la red viaria. Para ello se situarán próximas a los principales accesos del inmueble, al nivel de la vía pública o planta baja del edificio, y comunicados con dichos accesos mediante itinerarios accesibles.

4. La superficie destinada al estacionamiento de bicicletas en edificios de tipología residencial no computará a efectos de edificabilidad. En este sentido, la administración competente para autorizar u otorgar la licencia de nueva construcción podrá aprobar, si lo estima pertinente, un estudio de detalle para hacer efectivas estas determinaciones en suelo urbanizado. El promotor del edificio en suelo urbanizado podrá elevar consulta a la administración competente para autorizar u otorgar licencia de nueva construcción sobre la necesidad de redactar un estudio de detalle para hacer efectivas las determinaciones de este artículo. En la solicitud se justificará la falta de espacio suficiente para ubicar una plaza de aparcamiento por vivienda a nivel de vía pública o planta baja del edificio. Dicha

administración responderá a la consulta en un plazo de 20 días. En este caso, el sentido del silencio administrativo será negativo.

5. En el caso de edificios de tipología residencial de vivienda colectiva en suelo en situación básica urbanizado a la entrada en vigor de esta ley, si no es posible la ubicación de las plazas de aparcamiento al nivel de la vía pública o planta baja y no se considera pertinente recurrir a estudio de detalle para hacerlo factible, dichas plazas se podrán situar en otras plantas a las que se pueda acceder mediante rampas peatonales accesibles o en último caso ascensor con cabina de dimensiones suficientes para bicicletas, como mínimo de 1,10 m de anchura por 1,40 m de profundidad. Se podrá admitir la ubicación de las plazas de aparcamiento en otra parcela o edificio siempre que estén situadas a una distancia inferior a 50 m de la entrada del edificio y cumplan el resto de condiciones.

6. Las características de los espacios de circulación y de las plazas de aparcamiento serán las adecuadas para permitir el acceso de las personas transportando la bicicleta a pie y facilitar su aparcamiento y amarre efectivo, de acuerdo con lo que reglamentariamente se especifique. En el diseño concreto de estos espacios, también se podrá tener en consideración su funcionamiento como lugares de estacionamiento de VMP (vehículos de movilidad personal, como patinetes y otros).

7. Los suelos para edificios industriales, terciarios y de equipamientos de nueva construcción que no estén urbanizados a la entrada en vigor de la presente Ley destinarán el 10 % de la superficie reservada de aparcamiento público y privado establecida en la ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje a estacionamiento seguro de bicicletas. Dichas plazas se situarán próximas a los principales accesos de los inmuebles, al nivel de la vía pública o planta baja de los edificios.

8. Los equipamientos existentes, como centros escolares y universitarios, centros hospitalarios, deportivos, culturales, comerciales y de ocio y otros puntos generadores de demandas importantes de movilidad adoptarán las medidas necesarias para impulsar el uso de la bicicleta, tanto mediante el desarrollo de accesos y estacionamientos adecuados, como mediante acciones internas formativas y difusoras que resulten convenientes.

9. Los edificios existentes destinados a servicios públicos se dotarán de suficientes estacionamientos para bicicletas, salvo que resulte imposible dada la configuración o ubicación del edificio donde se sitúen, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca. Las correspondientes ordenanzas municipales a falta de plan de movilidad o de previsión en el Planeamiento Urbanístico de Desarrollo, podrán extender esta obligación a otros servicios y a los centros de trabajo.

10. En los estacionamientos de vehículos a motor de nueva construcción en suelo en situación básica urbanizado a la entrada en vigor de la presente Ley que no estén vinculados a edificios de tipología residencial de vivienda colectiva, se dispondrá de un espacio reservado a bicicletas de, al menos, un 10% de la superficie total de las plazas. Si se trata de estacionamientos sometidos a tarifa, las plazas se ubicarán lo más inmediatas posible a los puntos de control, y la tarifa aplicable será proporcional a la del resto de vehículos.

11. Los ayuntamientos podrán establecer las medidas que correspondan de acuerdo con la normativa vigente para que la obligación señalada en el punto anterior se extienda a los estacionamientos ya existentes, y en todo caso con motivo de cambio o renovación de la titularidad concesional.

12. Las estaciones de trenes y autobuses existentes a la entrada en vigor de esta ley contemplarán emplazamientos seguros específicos para bicicletas en número suficiente a su demanda potencial en un plazo de 2 años.

Artículo 8 bis. *Bicicletas y vehículos de movilidad personal (VMP) a bordo del transporte público.*

Las bicicletas plegadas y los patinetes eléctricos plegados, así como el resto de VMP de tipo A establecidos en la instrucción 16N-124 de la DGT, podrán viajar en los transportes públicos urbanos y en los transportes públicos interurbanos de piso bajo competencia de la Generalitat. El operador podrá limitar el acceso de estos vehículos por motivos de seguridad o muy alta ocupación. Estas limitaciones deberán figurar en su reglamentación interna, en sus redes sociales y en la página web, así como en los vehículos y las estaciones, a la vista de los usuarios, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la Ley 9/2019 de

Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera, y de Organización de la Generalitat para 2020.

CAPÍTULO III

Planes de movilidad

Artículo 9. *Concepto y tipos.*

1. Los planes de movilidad son los instrumentos que concretan, en un ámbito o implantación determinada, los objetivos planteados en esta ley y, en particular, el paulatino progreso hacia patrones más equilibrados de movilidad, con participación creciente de los modos no motorizados y del transporte público que deberá ser accesible. Tales planes definen igualmente las acciones y estrategias a emprender en orden a alcanzar tales objetivos, sirviendo, por lo tanto, de marco de referencia a la planificación concreta en materia de servicios públicos de transporte, de infraestructuras y del resto de acciones en relación con el acondicionamiento del espacio urbano.

2. Los planes de movilidad serán de los siguientes tipos:

- a) Planes municipales de movilidad.
- b) Planes supramunicipales de movilidad, de ámbito comarcal, metropolitano u otros.
- c) Planes de movilidad de elementos singulares por su capacidad de generación o atracción de desplazamientos.

Artículo 10. *Planes municipales de movilidad.*

1. Los planes municipales de movilidad incluirán un análisis de los parámetros esenciales que definan la movilidad en el momento en el que se formulen con respeto al principio de accesibilidad universal, los objetivos en relación con su evolución a medio y largo plazo y aquellas determinaciones necesarias para alcanzar dichos objetivos. Con anterioridad a la aprobación de los planes por parte del ayuntamiento, habrá de solicitarse informe previo del órgano competente en materia de movilidad de la Generalitat.

2. La definición de parámetros y objetivos señalados en el punto anterior se acompañará de los indicadores que se estimen pertinentes en relación con el volumen total de desplazamientos y su reparto modal, y los niveles asociados de consumos energéticos, ocupación del espacio público, ruido y emisiones atmosféricas, particularizando las de efecto invernadero. La evolución de estos últimos parámetros tenderá a su reducción progresiva de acuerdo con los ritmos y límites que reglamentariamente se establezcan en relación con el desarrollo de las políticas energéticas y ambientales.

3. Las determinaciones de los planes de movilidad se extenderán al diseño y dimensionamiento de las redes viarias y de transporte público, a las infraestructuras específicas para peatones y ciclistas, a las condiciones de seguridad y eficacia para la circulación peatonal y ciclista, al sistema de estacionamiento y a los aspectos de la ordenación urbana relevantes a la hora de determinar aspectos cuantitativos y cualitativos de la demanda de transporte, tales como las densidades urbanísticas, la integración de usos, la localización de servicios y otros usos atractores de transporte, y otros semejantes.

4. Los municipios de más de 20.000 habitantes o aquellos que tengan una capacidad residencial equivalente formularán un plan municipal de movilidad en el plazo de cuatro años a partir de la entrada en vigor de esta ley.

5. Procederá igualmente en dichos municipios la redacción de un plan municipal de movilidad o la revisión del existente con motivo de la formulación o revisión del Plan General, o cuando se introduzcan en él modificaciones relevantes en relación con la demanda de desplazamientos en los términos que reglamentariamente se establezcan. Dicha obligación se extenderá igualmente a los municipios de población inferior a los 20.000 habitantes en aquellos casos en que el instrumento urbanístico correspondiente prevea alcanzar dicha capacidad residencial o crecimientos superiores al 50% de las unidades residenciales, o del suelo para actividades productivas.

6. En el supuesto previsto en el punto anterior, los planes de movilidad se formularán conjuntamente con el instrumento urbanístico al que acompañen, correspondiendo su

aprobación definitiva al órgano competente en relación con dicho instrumento, previo informe favorable de la Conselleria competente en materia de transportes.

7. Los planes municipales de movilidad serán sometidos a información pública en los términos que reglamentariamente se establezcan, de conformidad, en cualquier caso, con lo establecido en la Ley 11/2008, de 3 de julio, de la Generalitat, de Participación Ciudadana de la Comunitat Valenciana, y en su normativa de desarrollo. Tras su aprobación serán públicos y la administración que los promueva asegurará su publicidad mediante procedimientos telemáticos. Igualmente establecerá un sistema de seguimiento de sus indicadores, procediendo a la revisión del plan en caso de que se adviertan desviaciones significativas sobre tales previsiones, cuando proceda reformular los objetivos iniciales o con motivo de cualquier otra circunstancia que altere significativamente el patrón de movilidad.

8. Los ayuntamientos tendrán la obligación de redactar planes de movilidad en aquellos ámbitos concretos de su término municipal con una problemática de movilidad específica tales como centros históricos, zonas de concentración terciaria, estadios deportivos, zonas comerciales, de turismo y de ocio nocturno, zonas con elevados flujos de compradores o visitantes, zonas acústicamente saturadas y otras zonas con usos determinados como transporte, carga y descarga de mercancías.

9. Las acciones municipales en relación tanto con la movilidad como con los restantes elementos que la condicionen se ceñirán a la estrategia marcada en los correspondientes planes. Anualmente el ayuntamiento elaborará y hará público un informe sobre el grado de avance de las actuaciones en él previstas y sobre la programación para el siguiente ejercicio.

Artículo 11. *Planes supramunicipales de movilidad.*

1. Las determinaciones de los planes supramunicipales de movilidad se formularán de manera análoga a los planes de carácter municipal, si bien centrando sus determinaciones en relación con los desplazamientos interurbanos y aquellos flujos principales de la demanda susceptibles de ser atendidos por los servicios interurbanos de transporte.

2. Con carácter general, los planes supramunicipales serán formulados y aprobados por el órgano competente en materia de movilidad de la Generalitat de manera concertada con los municipios incluidos en su ámbito, y a la vista tanto de los planes de movilidad de estos municipios como de la planificación estatal y autonómica en materia de transportes.

3. También podrán formularse planes supramunicipales de movilidad por una agrupación de municipios que sea coherente desde el punto de vista del transporte. En todo caso, tanto la determinación del ámbito como la aprobación definitiva de los planes supramunicipales correrán a cargo de la Conselleria competente en materia de movilidad, que se adaptará a dichos planes en su planificación de infraestructuras y servicios de transporte, así como para la programación de sus actuaciones.

Artículo 12. *Planes de movilidad de nuevas áreas generadoras de alta movilidad.*

1. La implantación de aquellos usos, servicios o unidades residenciales particularmente relevantes en relación con su capacidad de generación o atracción de demanda de desplazamientos será precedida de la formulación de un plan de movilidad, cuyo alcance dependerá del instrumento urbanístico necesario para su desarrollo y de la colindancia o no con núcleos urbanos existentes.

2. Deberán entenderse como nuevas áreas no colindantes, aquellas en las que la conexión viaria principal con el núcleo urbano de referencia tenga longitudes, en suelos no urbanizables, de más de medio kilómetro.

3. Será obligatoria la formulación de un plan de movilidad específico en los siguientes casos:

3.1 Actuaciones en áreas no colindantes con los núcleos urbanos existentes en sus municipios:

Categoría a) Servicios públicos de carácter supramunicipal, entendidos como aquellos cuyo ámbito se extienda fuera del núcleo en donde se emplacen.

Categoría b) Áreas de servicios.

b.1) Terciarias.

b.2) Deportivas o de espectáculos con gran afluencia de espectadores.

- b.3) Comerciales.
- b.4) Deportivas o áreas de disfrute de la naturaleza.
- b.5) Hoteleras, hosteleras o de ocio.

Será necesario redactar un plan de movilidad específico de centro singular en los casos que de forma unitaria o conjunta, con cualquier otro uso de los contemplados en la categoría b superen las siguientes superficies:

- Categorías b1, b2 y b5: 10.000 m² de parcela.
- Categoría b3: 2.500 m² de superficie comercial.
- Categoría b4: 15.000 m² de parcela.
- Categoría c) Áreas residenciales de más de 200 viviendas.

Categoría d) Áreas o instalaciones destinadas a la actividad productiva en donde se prevean más de 250 puestos de trabajo.

3.2 Actuaciones en los núcleos urbanos existentes o colindantes con alguno de su mismo municipio:

Categoría a) Servicios públicos de carácter supramunicipal, entendidos como aquellos cuyo ámbito se extienda fuera del núcleo en donde se emplacen y con un número de trabajadores superior a 800.

Categoría b) Áreas de servicios:

- b.1) Terciarias.
- b.2) Deportivas o de espectáculos con gran afluencia de espectadores.
- b.3) Comerciales.
- b.4) Deportivas.

Será necesario redactar un plan de movilidad específico de centro singular en los casos que de forma unitaria o conjunta, con cualquier otro uso de los contemplados en esta la categoría b superen los siguientes valores:

- Categoría b1: 1.000 trabajadores.
- Categoría b2: 10.000 m² de superficie de parcela.
- Categoría b3: 5.000 m² de superficie comercial en los municipios de menos de 50.000 habitantes y 10.000 m² en los de más de 50.000 habitantes.
- Categoría b4: 25.000 m² de parcela.

Categoría c) Áreas o instalaciones destinadas a la actividad productiva en donde se prevean más de 1.000 puestos de trabajo.

4. Los planes de movilidad referentes a las implantaciones señaladas en el punto anterior evaluarán la demanda asociada a la nueva implantación, incluyendo la perspectiva de accesibilidad universal, e indicarán las soluciones en orden a atenderlas debidamente bajo los principios de la existencia, en todo caso, de una conexión peatonal-ciclista con los núcleos urbanos próximos y una participación adecuada del transporte público en relación con el conjunto de modos motorizados.

5. Al objeto de asegurar la accesibilidad a las áreas de las categorías a y b de los puntos 3.1 y 3.2 del presente artículo, éstas se emplazarán preferentemente junto a paradas o estaciones de los elementos básicos del sistema de transporte público de la Comunitat Valenciana o del municipio correspondiente, entendiéndose como tales los que simultáneamente cumplan los tres siguientes requisitos:

- a) Frecuencia adecuada de al menos un servicio adaptado cada quince minutos.
- b) Capacidad suficiente para atender al menos el 50% de la demanda de transporte asociada al nuevo emplazamiento.
- c) Un sistema de conexiones que garantice un tiempo de acceso razonable desde el conjunto del ámbito de servicio de la implantación considerada.

6. El plan de movilidad propondrá las soluciones adecuadas para la conexión al sistema de transporte público que deberá ser accesible sea mediante la modificación o prolongación de servicios ya existentes o mediante un análisis técnico de accesibilidad al entorno, bien mediante la creación de servicios alimentadores, estacionamientos disuasorios y otras medidas similares. Las propuestas del plan incluirán las necesidades infraestructurales

inherentes a tales actuaciones y una evaluación tanto de sus costes como de las compensaciones de prestación de servicio público inherentes en el caso de que éstas fueran necesarias, que en ambos casos correrán por cuenta del promotor de la nueva implantación.

7. El plan de movilidad incluirá, en los casos de ámbitos con distancias internas entre sus elementos de más de 1.000 metros o pendientes superiores al 5% en una parte significativa de su viario, aquellas soluciones específicas para los desplazamientos internos, para poder asegurar la habitabilidad de tales ámbitos a las personas que no dispongan de vehículo privado.

8. Corresponde a la Conselleria competente en materia de transporte la aprobación de los planes de movilidad previstos en este artículo, aprobación que será previa al otorgamiento de la licencia o aprobación del proyecto o instrumento de ordenación que posibilite el desarrollo de la implantación. El procedimiento se resolverá en el plazo máximo de dos meses, previo informe del ayuntamiento correspondiente. En los casos en que concurra alguna de las circunstancias previstas en el punto 6, tal aprobación quedará supeditada a la consolidación de los costes y compensaciones que se señalen ante la Conselleria competente en materia de movilidad o la entidad de derecho público que asuma sus funciones. Para ello, se podrán utilizar los procedimientos de depósito, garantía, aval, cesión de inmueble con valor de renta equivalente u otro que se estime adecuado. En caso de incumplimiento por parte del promotor del plan o de la resolución que lo apruebe, la Conselleria o la entidad mencionada aplicarán tales cantidades al mantenimiento del servicio público o a la ejecución de las obras previstas en dicho plan.

9. Los planes generales y demás instrumentos de ordenación priorizarán la implantación en los suelos urbanizables inmediatos a estaciones o puntos de parada del sistema básico de transporte, de aquellos usos que impliquen mayores niveles de demanda de transporte y preferentemente de servicios públicos de ámbito supralocal, y en segundo lugar de grandes equipamientos comerciales y de ocio.

Artículo 13. *Planes de movilidad de implantaciones singulares preexistentes.*

1. Mediante resolución motivada, la autoridad competente en materia de transporte podrá instar, a los titulares de los centros señalados en las categorías a y b de los puntos 3.1 y 3.2 del artículo anterior que se hayan implantado antes de la entrada en vigor de la presente ley y que generen niveles especialmente relevantes de movilidad, que formulen un plan de movilidad.

2. El Plan de Movilidad señalará aquellas medidas necesarias para favorecer los desplazamientos no motorizados y en transporte público, diferenciando aquellas que deban abordar los titulares de las actividades, de las susceptibles de ser incorporadas a los programas de actuación de las Administraciones concernidas.

3. Corresponde la aprobación del plan de movilidad en el supuesto previsto en este artículo a la autoridad que inste su formulación, tras el correspondiente periodo de concertación tanto con los titulares de las actividades como con el o los municipios en que se ubiquen.

4. Transcurridos dos años sin que se hubiera formulado el plan de movilidad, corresponderá a la administración competente en materia de transporte su formulación, aprobación y ejecución, imputando los costes de tales acciones a los titulares de las actividades de acuerdo con los procedimientos previstos en la legislación aplicable.

Artículo 14. *Planes de movilidad de instalaciones productivas.*

1. Las instalaciones productivas o de servicios podrán formular planes de movilidad en relación con los desplazamientos cotidianos de su personal, bien de forma individualizada bien conjuntamente en el seno de asociaciones extendidas a ámbitos o sectores homogéneos. Dichos planes se formularán de manera concertada con las asociaciones de usuarios, y una vez aprobados se remitirán a la autoridad de transporte correspondiente a los meros efectos de su conocimiento.

2. Las acciones previstas en los planes de movilidad de instalaciones productivas podrán incluir recomendaciones sobre actuaciones a incluir en la programación de actuaciones de las administraciones concernidas en función de sus correspondientes competencias.

Artículo 15. *Planes de movilidad de centros de formación.*

1. Los centros de formación secundaria o universitaria de más de 500 estudiantes dispondrán de un plan de movilidad en relación tanto con los desplazamientos de dichos estudiantes, como del personal docente y no docente. La existencia de dicho plan será facultativa en los centros que no alcancen la cifra antes señalada, y para su elaboración se seguirán las especificaciones contempladas en los artículos anteriores en relación con los planes de instalaciones productivas.

2. Los mencionados planes de movilidad promoverán especialmente el acceso a pie, en bicicleta y en transporte público. Contemplarán en tal sentido tanto las infraestructuras necesarias en relación con estacionamiento de bicicletas, accesos peatonales-ciclistas, conexiones y paradas para el transporte público etc., como las acciones formativas y divulgativas destinadas a promover el uso de los modos no motorizados y del transporte público, tanto en sus desplazamientos de acceso al centro como en general.

CAPÍTULO IV

Derechos y deberes de la ciudadanía en relación con la movilidad y el transporte público

Artículo 16. *Derechos y obligaciones.*

1. En relación con la movilidad, las personas que residan en la Comunitat Valenciana tienen derecho a:

a) Optar por el modo que entiendan más adecuado a sus necesidades de entre aquellos que estén a su disposición.

b) Disponer del servicio básico de transporte público con independencia de su punto de residencia.

c) Disponer de alternativas seguras, cómodas y de calidad para sus desplazamientos no motorizados.

d) La prestación de los servicios de transporte con niveles adecuados de calidad y seguridad.

e) Disponer de la información necesaria para elegir el modo más adecuado y planificar el desplazamiento adecuadamente.

f) Presentar de forma gratuita ante la autoridad de transporte y los operadores las denuncias, reclamaciones y sugerencias que estimen oportunas en relación con el servicio de transporte público.

g) Participar en la toma de decisiones en relación con la movilidad de acuerdo con los procedimientos previstos en esta ley y en el resto de normativa aplicable.

2. Quienes utilicen los servicios de transporte deberán seguir las pautas de comportamiento y de uso establecidas en esta ley y en la normativa que la desarrolle, y en todo caso se observará una actitud respetuosa hacia el resto de las personas usuarias y del personal de las empresas operadoras, con la seguridad y con la calidad ambiental de los diversos modos, y con el entorno.

3. Los derechos y obligaciones de la presente ley se extienden a la totalidad de las personas con independencia de su edad o de sus limitaciones personales, en relación con el estricto cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana.

Artículo 17. *Participación ciudadana.*

1. Asiste a los ciudadanos y ciudadanas el derecho a conocer y participar en la planificación y regulación en materia de movilidad y transporte, de acuerdo con los instrumentos previstos en la normativa vigente.

2. Las administraciones asegurarán la mayor divulgación y conocimiento posible de los documentos aprobados provisional o definitivamente, mediante la utilización de todos los procedimientos que estén en su mano y especialmente mediante su difusión a través de Internet.

3. En los casos en los que se estime necesario, la administración formulará una encuesta pública previa a la adopción de sus decisiones en materia de planificación y regulación. A tal efecto abrirá un trámite público de inscripción previa, tras el cual someterá sus propuestas a debate bien de manera directa bien mediante medios telemáticos. Los resultados de tal procedimiento serán tenidos en cuenta por la administración y su aceptación o denegación, que será en todo caso motivada, se integrará en el expediente correspondiente.

4. La autoridad de transporte competente podrá conformar, tras el correspondiente trámite de inscripción previa, paneles de usuarios y usuarias de servicios o zonas determinadas. Las personas inscritas en los paneles serán consultadas con motivo de los cambios relevantes en los servicios, recibirán información directa de las alteraciones que se estimen relevantes, y al menos una vez al año serán convocadas en asamblea.

Artículo 18. *Obligaciones de los operadores de transporte.*

1. En todo transporte público de viajeros los daños que sufran éstos deberán estar cubiertos por un seguro, en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia, en la medida en que dichos daños no estén cubiertos por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria previsto en la Ley de Responsabilidad y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

2. Los operadores informarán debidamente sobre sus servicios. Informarán igualmente de las alteraciones de éstos en el plazo más breve posible, así como de las medidas tomadas para asegurar servicios alternativos siempre que ello fuera posible.

3. El personal de las empresas operadoras de transporte proporcionará a los usuarios y usuarias toda la información que demanden sobre los servicios y sus alteraciones, y en todo caso aplicarán en el trato normas de comportamiento semejantes a las obligatorias para el personal funcionario. En todo caso, el personal que en razón de su puesto de trabajo tenga relación con las personas usuarias deberá estar debidamente identificado.

4. Los operadores facilitarán a las personas usuarias de sus servicios la presentación y tramitación de quejas y reclamaciones, a través de los medios telemáticos que reglamentariamente se determinen.

5. Los vehículos e instalaciones deberán ser mantenidos en las mejores condiciones posibles de limpieza y confort climático y sonoro, y en todo caso dando estricto cumplimiento a lo previsto en el contrato de operación de servicio público y en la normativa aplicable.

6. Los operadores de transporte interurbanos facilitarán la intermodalidad con la bicicleta permitiendo su traslado en los vehículos, hasta un límite igual al 20% de plazas sentadas, así como las posibilidades de alquiler y estacionamiento en las estaciones y apeaderos. Tal obligación se incorporará a todos los contratos de servicio público de transporte a suscribir desde la entrada en vigor de esta ley, así como a los previamente vigentes en un plazo de cinco años. En los casos en los que tal posibilidad sea técnicamente inviable se arbitrarán las soluciones alternativas correspondientes de acuerdo a lo que reglamentariamente se establezca.

Artículo 19. *Obligaciones de los usuarios y usuarias del transporte público.*

1. Quienes utilicen el transporte público deberán disponer, durante su estancia en los vehículos y resto de instalaciones del sistema que se determine, del correspondiente título de transporte válido. La estancia en tales lugares sin la posesión del título debidamente cancelado/validado, al iniciar el viaje y/o al inicio del trasbordo, podrá implicar la aplicación de un título diferente, con un importe establecido en las tarifas aplicables en la fecha de los hechos, y en relación con el perjuicio público que pudiera suponer dicho comportamiento, evaluándose los daños y perjuicios ocasionados con independencia de otros gastos y acciones sancionadoras, administrativas, civiles o de otra índole que procediesen.

2. Los usuarios y las usuarias deberán atender las indicaciones del personal del operador de transporte en orden a garantizar unas condiciones adecuadas de prestación de los servicios.

Artículo 20. *Foro de la Movilidad de la Comunitat Valenciana.*

1. Se crea el Foro de la Movilidad de la Comunitat Valenciana, como órgano de participación ciudadana en materia de movilidad, con el objeto de analizar la evolución de la movilidad y en particular el grado de avance en relación con los objetivos planteados en esta Ley, así como informar los diversos instrumentos en ella previstos y promover las acciones adicionales que se estimen convenientes en relación con dichos objetivos.

2. El Foro de la Movilidad de la Comunitat Valenciana integrará a Administraciones, organizaciones empresariales, organizaciones sindicales, personas expertas en la materia y asociaciones de consumidores y usuarios, así como otros actores sociales y económicos relevantes en relación con la movilidad, tales como empresas operadoras de servicios, asociaciones de comerciantes, asociaciones de personas con movilidad reducida, etc.

3. Su constitución, formación y funcionamiento serán regulados por el correspondiente reglamento. En todo lo no previsto explícitamente, se estará a la regulación contenida en la Ley de Participación Ciudadana de la Comunitat Valenciana y en su normativa de desarrollo.

4. Se reunirá al menos una vez al semestre, siendo sometido a su consideración un informe sobre la evolución de la movilidad en el conjunto de la Comunitat Valenciana, así como todos aquellos asuntos que se estimen convenientes.

5. Podrán crearse foros de movilidad en relación con ámbitos integrados específicos, bien de ámbito municipal o metropolitano.

TÍTULO II

Transporte de viajeros

CAPÍTULO I

El servicio público de transporte

Sección primera. Tipos y planificación de los servicios de transporte

Artículo 21. *Transporte de viajeros.*

1. A los efectos de esta ley, transporte de viajeros es el realizado por cuenta de terceros contra la correspondiente contraprestación económica.

2. Los transportes de viajeros se clasifican en:

a) Servicio público de transporte, entendido como tal el ofertado a la ciudadanía, de acuerdo con un calendario y horario previamente establecidos.

b) Transportes públicos regulares de uso especial.

c) Transporte discrecional de viajeros.

d) Servicio de taxi prestado en turismos.

e) Transporte a la demanda.

3. Los servicios de transporte señalados en los apartados a, b, d y e del punto anterior se prestarán de acuerdo con lo establecido en la presente ley. Los servicios discretionales de transporte se acomodarán a lo establecido en la legislación estatal en la materia.

4. La prestación de servicios de transporte podrá efectuarse mediante sistemas ferroviarios, viarios o con una combinación de ellos, según resulte más conveniente.

5. No tendrán la consideración de transporte de viajeros, a los efectos de esta ley, los que se desarrollen en recintos cerrados o los que se realicen exclusivamente con el carácter de atracción turística.

Artículo 22. *El servicio público de transporte. Fines y competencias.*

1. Mediante la prestación de los servicios públicos de transporte, las administraciones públicas competentes conforman una oferta integrada de movilidad en orden a asegurar a ciudadanos y ciudadanas sus opciones de acceso a los servicios y equipamientos, al trabajo, a la formación y a los restantes destinos que sean demandados.