

SERÀ

Serà Mobilitat Sostenible Serà Horta Sud



**Objectiu
estratègic 5
de l'AU.**

Afavorir la
proximitat i la
mobilitat sostenible

Revisió a novembre de 2021
Primera edició: setembre 2021

SERÀ

Serà Horta Sud 2030 neix d'un objectiu comú: reconstruir la comarca des del treball conjunt entre associacions, institucions i teixit empresarial a partir d'indicadors alineats amb l'Agenda Urbana 2030. La primera problemàtica treballada per l'aliança és la mobilitat ciclista, a través de les connexions de carril bici i la pacificació de les àrees urbanes. A continuació es presenta un informe elaborat a partir dels problemes detectats i les solucions proposades per les associacions i institucions que van participar en la taula de reconstrucció dedicada a la mobilitat sostenible, celebrada el dimecres 19 de maig de 2021 a la Sala d'Actes de l'Antic Mercat Municipal de Torrent i que va comptar amb la presència de representants de tretze municipis de la comarca, teixit associatiu i empresarial, Mancomunitat Horta Sud, Diputació de València i Generalitat Valenciana.

Associacions i institucions que formen part del projecte: Fundació Horta Sud / Mancomunitat Intermunicipal de l'Horta Sud / Soterranya / Aeioluz / Foro Empresarial de l'Horta Sud / IDECO / Fundació Novaterra / Museu Comarcal de l'Horta Sud / Cor de Vila

Amb la col·laboració de: Diputació de València i Caixa Popular

La mobilitat ciclista a l'Horta Sud

1. Resum executiu, **5**
2. Introducció, **6**
3. Dades de l'observatori i diagnòstic, **8**
4. Propostes d'actuació, **12**
 - Ajuntaments, **13**
 - Mancomunitat Horta Sud, **14**
 - Diputació de València, **15**
 - Direcció General de Mobilitat Sostenible, **15**

1. Resum executiu

Informe de mobilitat: resum executiu

Estat de la comarca:

Gairebé 5 de cada 10 habitants de l'Horta Sud utilitzen vehicle motoritzat per desplaçar-se a treballar o estudiar.

Actuacions genèriques:

Vies interurbanes:

- Connexió punts d'utilitat: entre municipis de la comarca, amb València i amb polígons industrials.
- Unir màxim nombre d'òrgens i destins pel camí més curt.
- No construcció noves vies, adaptació de vies destinades a vehicles motoritzats.
- Asfaltat i il·luminació idònies, zones d'ombra i senyalització adequada.

Vies urbanes:

- Reducció amplades dels carrils destinats a vehicles motoritzats.
- Establiment circuits de mobilitat contraintuïtius.
- Facilitació de la mobilitat intermodal.
- Afegir aparcaments en forma d'U invertida vigilats en zones de pas i activitat.

Actuacions concretes:

Ajuntaments

- Aplicar mesures de pacificació del trànsit.
- Adherir-se al Pacte Valencià per la Mobilitat Sostenible.
- Incorporar-se a la Red de Ciudades por la Bici.
- Formar en mobilitat sostenible a les àrees d'urbanisme i trànsit
- Contractar tècnics en mobilitat sostenible
- Promoure la instal·lació d'aparcaments de bicicletes.
- Coordinar-se amb altres municipis i administracions per les connexions.
- Facilitar anualment les dades per l'observatori.

Mancomunitat

- Realitzar un projecte comarcal de carril bici interurbà i cerca de fons europeus: coordinació i suport als municipis, contractar personal tècnic dedicat a la mobilitat sostenible, crear una oficina comarcal de promoció de la bici, crear un taller d'ocupació comarcal per a la reparació i manteniment de les bicis en coordinació amb el projecte Bicis per a Totes, impulsar una campanya de comunicació i sensibilització...
- Promoure la coordinació efectiva entre administracions i associacions.
- Actuar en els punts negres amb la coordinació amb les diferents administracions competents i avançar en el disseny i execució del carril bici comarcal.
- Cooperar per a recopilar anualment les dades dels indicadors de l'observatori.

Diputació

- Donar suport a la Mancomunitat i als ajuntaments per implementar les mesures anteriors.
- Impulsar jornades de sensibilització i formacions en les àrees de l'urbanisme i el trànsit.
- Promoure i liderar la coordinació efectiva entre administracions competents i associacions.
- Actuar en els punts negres amb la coordinació amb les diferents administracions competents i avançar en el disseny i execució del carril bici comarcal.

Generalitat

- Donar suport a la Mancomunitat i als ajuntaments per implementar les mesures anteriors.
- Impulsar jornades de sensibilització i formacions en les àrees de l'urbanisme i el trànsit.
- Promoure i liderar la coordinació efectiva entre administracions competents i associacions
- Actuar en els punts negres amb la coordinació amb les diferents administracions competents i avançar en el disseny i execució del carril bici comarcal

2. Introducció

Afavorir la proximitat i la mobilitat sostenible és un dels objectius estratègics de l'Agenda Urbana Espanyola 2030¹ i un dels principals reptes a escala global i local per a millorar la qualitat de vida i mediambiental en qualsevol territori. Com es plasma en la mateixa Agenda Urbana, **els sistemes de transport "influeixen de forma decisiva en les pautes de desenvolupament urbà i en la qualitat de vida dels ciutadans", així com en la "justícia espacial"**. Mitjançant models de mobilitat intel·ligents, és possible garantir "l'accessibilitat universal, reduir les desigualtats entre territoris i entre classes socials i afavorir una economia eficient, un medi ambient saludable, una bona qualitat de l'aire i el benestar dels seus habitants".

Com va constatar l'Organització Mundial de la Salut (OMS)², **l'any 2016 el 91% de la població vivia en llocs on no es respectaven les directrius de la mateixa organització sobre la qualitat de l'aire**. Aquest fet provoca més de 4,2 milions de morts prematures al món cada any, el que suposa que anualment mor a nivell mundial gairebé l'equivalent a tota la població de la Comunitat Valenciana per aquesta causa.

Segons la mateixa organització, una de les principals mesures que permetrien minvar aquesta situació serien les polítiques i inversions de suport a mitjans de transport menys contaminants, com la bicicleta. **Per l'OMS, unes infraestructures més segures per a caminar i muntar en bicicleta garantirien, també, l'equitat en la salut**.

En la mateixa línia, l'Organització de les Nacions Unides (ONU) també destaca els beneficis de la mobilitat ciclista³, que permetria, a més de solucionar els problemes de mobilitat de les ciutats, "mitigar l'augment de les emissions de gasos hivernacle i millorar la qualitat de l'aire i la seguretat viària".

Així mateix, el Congrés Mundial de Líders Locals i Regionals⁴ també ha posat al centre la necessitat d'apostar per la mobilitat sostenible, insta a "totes les esferes de govern a implementar polítiques de plantejament urbà que afavoreixen teixits urbans compactes que primen els espais d'usos mixtos i que permeten tornar al model de ciutats accessibles i on és possible moure's a peu i en bicicleta, on es té accés a serveis de mobilitat diversos i justos".

La problemàtica de la mobilitat en la comarca de l'Horta Sud no és una qüestió recent. A l'estudi "L'Horta Sud en el Horizonte de 2015"⁵ ja s'assenyalaven les amenaces que hi havia a la comarca derivades de la dependència del vehicle motoritzat. Gairebé 20 anys després de la publicació de l'estudi, continuem tenint els mateixos punts febles que marcava l'informe i, fins i tot, s'ha agreujat alguna de les situacions.

També va quedar palesa la tendència inadequada en matèria de mobilitat en la nostra comarca en la publicació "Anàlisi de la mobilitat a l'àrea metropolitana de València. El cas de l'Horta Sud. Demanda, oferta i infraestructura", emmarcada en els Quaderns de

1. Agenda Urbana Española (2019). Objetivo estratégico 5: favorecer la proximidad y la movilidad sostenible. Recuperable a bit.ly/3vsWwcc

2. Organització Mundial de la Salut (2018). Calidad del aire y salud. Recuperable a bit.ly/2TGdNS4

3. Organització de les Nacions Unides (n.d.). ¿Por qué moverse en bicicleta? Recuperable a bit.ly/3vwouU8

4. Congreso del CGLU (2019). Manifiesto para el futuro de la movilidad. Recuperable a bit.ly/3ztJ5vH

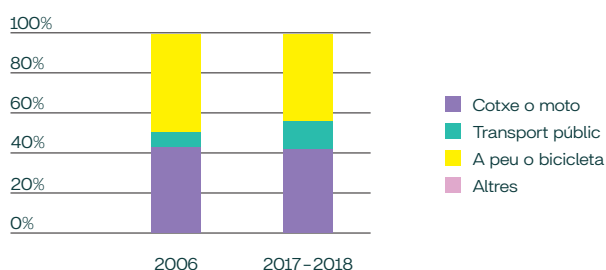
5. Quaderns de l'Horta nº4 (2008). Anàlisi de la mobilitat a l'àrea metropolitana de València. El cas de l'Horta Sud. Demanda, oferta i infraestructures. Recuperable a bit.ly/3zFwJkr

l'Horta.

Aquest informe ja apuntava les tendències, com que entre els anys 1991 i 2006 es va passar en tota l'Horta d'un índex motoritzat al voltant de 300 vehicles per cada 1.000 habitants a aproximadament 690 vehicles per cada 1.000 habitants a l'any 2006. Aquest fet suposava **un creixement mitjà del 130% de vehicles motoritzats per habitant en quinze anys.**

En el marc metropolità, els desplaçaments en cotxe o moto han baixat només del 42% al 41,3%. La reducció més important, en canvi, ha estat en els trajectes a peu o en bici, que han passat del 50% al 43,6%, produint-se un augment en l'ús del transport públic (del 6,4% al 13,5%). Així doncs, l'augment en l'ús del transport públic no ha portat aparellada una reducció del vehicle motoritzat i ha portat a una baixada dels desplaçaments a peu o en bici.

Il·lustració 1. Usos de mitjans de transport per a desplaçaments



Font dades 2006: – Anàlisi de la mobilitat a l'àrea metropolitana de València. El cas de l'Horta Sud. Demanda, oferta i infra-estructura. Font dades 2017-2018: Informe OMM-2018⁶

D'aquesta manera, es comprova com la preocupació històrica pel model de desplaçaments de les comarques de l'Horta segueix latent, però també s'observa com hi ha una massa significativa de la població que opta pel transport públic i pel desplaçament a peu o en bicicleta. Per tant, sembla necessari apostar per l'impuls de les formes de mobilitat sostenibles.

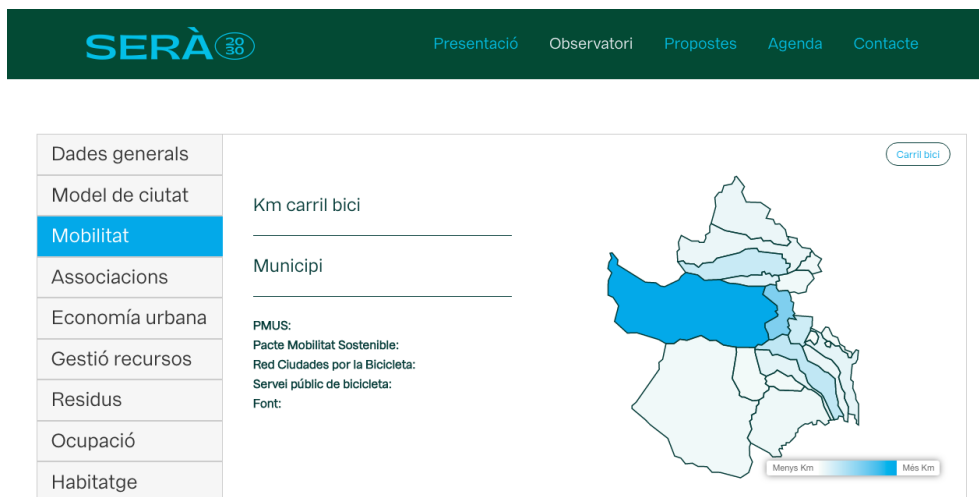
En aquest informe ens centrarem en la mobilitat ciclista en la comarca de l'Horta Sud, recollint les argumentacions plantejades per les diferents administracions públiques (Mancomunitat Horta Sud, Diputació de València i Generalitat) i el teixit associatiu (Col·lectiu Soterranya, Coordinadora ConBici) en la taula de reconstrucció emmarcada en el projecte Serà Horta Sud celebrada el 19 de maig de 2021 a Torrent.

6. Observatorio de la Movilidad Metropolitana (2020). Informe OMM-2018. Recuperable a bit.ly/3gx398Q

3. Dades de l'observatori i diagnòstic

L'aliança Serà Horta Sud 2030 ha impulsat un observatori⁷ comarcal amb indicadors objectius alineats amb l'Agenda Urbana i que pretén servir com a ferramenta útil per als ajuntaments de la comarca i per a sistematitzar els indicadors i les dades analitzades. L'observatori està obert a la incorporació de nous indicadors per part dels ajuntaments, la Mancomunitat o les associacions, sempre que tinguem les fonts o siga possible aconseguir les dades.

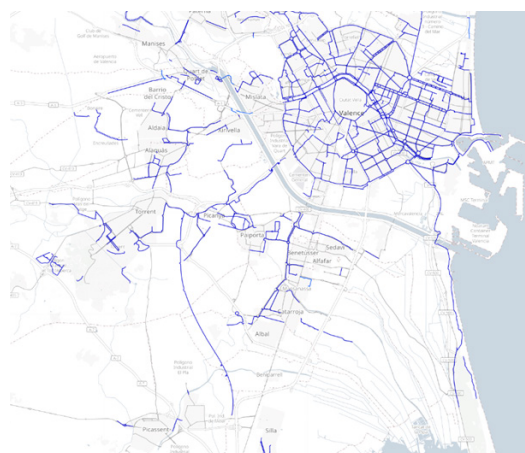
Il·lustració 2. Observatori comarcal Serà Horta Sud 2030



Font: Serà Horta Sud 2030

Així mateix, hem utilitzat CycLOSM⁸ per completar l'observatori, afegint les vies ciclistes que no estaven assenyalades.

Il·lustració 3. Connexions ciclistes a València i l'Horta Sud



Font: CycLOSM

7. L'observatori comarcal forma part del projecte Serà Horta Sud, i es pot trobar a serahortasud.org/observatori

8. CycLOSM és una ferramenta de programari lliure que actualitzen voluntàriament les persones usuàries. Podeu trobar l'estat de l'Horta Sud i València ací: bit.ly/3gBN155

L'Horta Sud té una població total de 469.785 habitants⁹ i connecta amb la ciutat de València a través de diversos municipis. Així mateix, en tractar-se d'una àrea metropolitana, **la vinculació amb la ciutat de València és molt gran, produint-se una gran quantitat de desplaçaments diaris tant des de València cap als municipis de la comarca de l'Horta Sud.** Aquest fet s'accentua per l'enorme pes industrial de l'Horta Sud, comarca amb gairebé 2.600 indústries¹⁰ i amb més de seixanta polígons industrials¹¹. Tanmateix, **l'espai urbà dels municipis de l'Horta Sud actualment està configurat posant al centre al vehicle motoritzat, i no a les bicicletes i als vianants.**

En aquest context, l'estat de les connexions entre els municipis de l'Horta Sud i d'aquests amb València prenen una gran importància, especialment pels següents motius:

- La transició a un model sostenible i alineat amb el compliment dels ODS i l'Agenda Urbana 2030: un dels principals reptes de la nostra societat és la **transició cap a un model de descarbonització, que no serà possible sense una potenciació d'alternatives sostenibles que permeten fer possible el pas del vehicle motoritzat privat a altres mitjans de transport més respectuosos** com ara el transport a peu, en bicicleta o en transport públic.
- La inclusió i igualtat d'oportunitats i de gènere de la ciutadania de l'Horta Sud i de València: **una manca d'infraestructures òptimes limita l'accés a determinats llocs de treball, a centres educatius a aquelles persones que no disposen de vehicle motoritzat propi i augmenta les desigualtats de gènere.** Les distàncies entre els municipis de la comarca i la distància amb València justifica la possibilitat real d'utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport principal. A tall d'exemple, deu dels vint municipis¹² de la comarca estan a menys de trenta minuts en bicicleta fins al centre de València (agafant com a referència l'Estació del Nord), i set entre trenta i quaranta-cinc minuts¹¹. A més, els tres municipis més allunyats de València (Alcàsser, Picassent i Silla) estan separats per un màxim de desset minuts entre ells.

Per tot això, cal prendre com a referència el document elaborat per la Coordinadora ConBici, conjuntament amb IMBA, València en Bici, Soterranya i Bici és Vida amb les actuacions principals en itineraris a l'àrea metropolitana de València¹³, mostrant els principals punts negres en la comarca. Aquests, han de ser les prioritats a l'hora d'actuar en punts de la geografia de l'Horta Sud en matèria ciclista:

- Connexió Quart de Poblet - Mislata: en arribar a Mislata s'acaba el carril bici. En la rotonda d'accés al carril bici per Quart de Poblet cal millorar la connexió i la senyalització.
- Connexió Manises - Quart de Poblet: la via ciclista s'acaba en arribar al terme municipal de Manises.
- Accés al pont de l'A3 entre Xirivella i Avenida del Cid: hi ha una senyal d'obligació circulació peatonal i que, per tant, exclou la mobilitat ciclista. Cal millorar també la il·luminació.

9. Les dades de població es poden trobar a l'apartat de Dades Generals de l'Observatori del projecte Serà Horta Sud 2030: serahortasud.org

10. Dades extretes de: observem.es/

11. Dades referents a l'any 2008, última actualització (a 16 de juny de 2021) de les dades per part d'Argos. Les dades es poden trobar ací: bit.ly/2SGbu15

12. Agafant com a referència les distàncies en temps establertes per Google Maps, els municipis que estan a menys de trenta minuts del centre de València són: Alfafar, Benetússer, Llocnou de la Corona, Massanassa, Mislata, Paiporta, Picanya, Quart de Poblet, Sedaví i Xirivella.

13. ConBici, Fòrum Valencià de la Bici, IMBA, València en Bici, Soterranya i Bici és Vida (2020). Principals actuacions en itineraris a l'àrea metropolitana de València. Recuperable a bit.ly/3wvEDe3

Serà Mobilitat Sostenible

- V30: connexió cap a Xirivella des del caragol de Sant Isidre, Picanya i València Sud – La Torre. Necessitat de millorar les senyalitzacions.
- V30: connexió cap a Xirivella des del caragol de sant Isidre Picanya i València Sud la torre. Millorar les senyalitzacions.
- La Torre, Camí Reial de Madrid. Desviament de tot el trànsit motoritzat, pel pont de la CV-400 excepte EMT, adequació de voreres i senyalització de la via ciclista. Continuació de la via ciclista directa pel camí Nou amb Benetússer, Alfafar, Massanassa, Catarroja i Albal. Desviament Sedaví Forn d'Alcedo i Centres comercials MN4, IKEA i resta de PPII.
- CV-400: ampliació del carril bici i construcció via ciclista directa paral·lela a la CV-400. Plantar arbres per a generar zones d'ombra en el tram.
- Quart – Aldaia: el carril bici de la CV-408 acaba de forma abrupta i és impossible, per 150 metres, connectar amb Quart de Poblet. És un punt especialment perillós amb la rotonda d'accés a l'A-3.
- Torrent – Alaquàs: punt negre al pont de la CV-403 i trajecte fins a Alaquàs.
- Torrent – Ronda del Safranar: necessitat de finalitzar el nou pont de connexió de la Ronda del Safranar amb el carrilbici de la CV-403.
- Construcció d'una via ciclista directa paral·lela a la CV-410 fins a l'A-3 (Centre Comercial Bonaire).
- Construcció d'un accés adequat a l'aeroport per a ciclistes.

Així mateix, dels indicadors que replega actualment l'observatori i l'anàlisi i interpretació de cyclosm.org es constata que:

% carril bici/ superfície municipal	Picanya i Païporta són els municipis amb major percentatge de carril bici en relació a la superfície municipal total, amb 18 i 9 kms de carril bici i una superfície de 7,12 kms2 i 3,93 kms2 respectivament de terme municipal.
Kms vies ciclistas	Torrent, amb 26,5 kms de carril bici, és el municipi amb més kms de vies ciclistes de forma absoluta a l'Horta Sud.
Red de Ciudades por la Bicicleta.	Alfatar i Torrent són els dos únics municipis adherits a la Red de Ciudades por la Bicicleta ¹⁴ .
Pacte Valencià per la Mobilitat	Aldaia, Beniparrell, Manises, Païporta, Picassent, Sedaví i Xirivella s'han sumat al Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible ¹⁵ .
PMUS	Més de la meitat dels municipis de l'Horta Sud (11 de 20), no tenen aprovat un PMUS.
Servei de bicicleta pública	Només sis dels vint municipis de l'Horta Sud tenen servei de bicicleta pública metropolitana, encara que les mancances d'aquest servei en l'actualitat no permetent, per exemple, connectar amb València o amb zones industrials, fan necessari replantejar-ne el model.

14. La llista de municipis adscrits a la Red de Ciudades Por la Bici en la qual ens basem està actualitzada a 5 de maig de 2021. Podeu trobar la llista, amb les possibles incorporacions, ací: bit.ly/3wyTww5

15. La llista de municipis adscrits al Pacte Valencià per la Mobilitat Sostenible i Segura està publicada des d'agost de 2016, però es va contrastar amb la Conselleria de Política Territorial a 13 de maig de 2021: bit.ly/3wxRHPZ

Model comarcal	L'Horta Sud no es troba vertebrada amb vies ciclistes. Malgrat disposar de cent quilòmetres de carril bici, a diferència de la ciutat de València que connecta el seu terme municipal de forma radial i circular, la comarca de l'Horta Sud no disposa d'un model comarcal planificat.
Distàncies entre poblacions	Els nuclis urbans dels municipis de la comarca estan molt prop els uns dels altres i aquests del centre de València.
Model de vies ciclistas	Les vies existents, en la seua majoria, no són una opció adequada per a anar a treballar o a estudiar, la majoria estan pensades per a l'ús lúdic.
Connexió a polígons	Excepte en algunes excepcions, els polígons industrials de la comarca no disposen de vies ciclistes que permeten arribar-hi de forma pràctica i segura.
Estat de conservació	En moltes ocasions, les vies ciclistes existents no estan en bon estat de conservació i no permeten una circulació adequada. En alguns casos, a causa del mal estat de l'asfalt; en d'altres, per la falta d'il·luminació, que impedeix circular-hi de nit, o per la falta d'ombres per la manca d'arbres que les fa impracticables en gran part del dia durant els mesos de primavera i estiu.

4. Propostes d'actuació

Per fer dels municipis uns espais de convivència acollidors, saludables, responsables i conscients, alineats amb el desenvolupament sostenible, és necessari retornar l'espai públic a les persones. Per aconseguir-ho, cal passar d'un espai públic pensat per a vehicles motoritzats a un espai públic pensat per a vianants i ciclistes, on el vehicle motoritzat tinga un pes secundari.

A més, és imprescindible **diferenciar, com a mínim, entre les mesures de connexió interurbana i el plantejament de mobilitat urbana**. Malgrat que la forma d'actuar en cadascun dels casos és diferent, és imprescindible avançar en les dues línies, ja que l'una no té sentit sense l'altra: no és útil tenir unes connexions intermunicipals idònies si, després, no és pràctic ni segur entrar als municipis amb bicicleta.

Tanmateix, cal tenir en compte que no és necessari implementar noves mesures, simplement cal apostar per les mesures implementades en altres territoris amb models d'èxit i seguint les indicacions de les associacions que treballen per la potenciació de l'ús de la bicicleta.

Especialment en les zones urbanes és on cal canviar el plantejament i passar d'un espai públic pensat per a vehicles motoritzats a un de pensat per a vianants i ciclistes. **Els plantejaments de l'urbanisme tàctic i de la mobilitat contraintuïtiva es presenten com les alternatives més viables tant per a la poca inversió i obra que requereixen com per a la seua fàcil correcció en cas de no obtenir els fruits desitjats**. Tanmateix, aquestes mesures

Serà Mobilitat Sostenible

hauran d'anar acompanyades d'altres polítiques d'inversió per a fer les primeres passes cap a un nou model no només de circulació sinó també de concepció de l'espai urbà.

Les connexions ciclistes adequades en vies interurbanes són especialment imprescindibles en una comarca metropolitana com l'Horta Sud, que aglutina la major part del teixit industrial del territori. Igual que en la resta de vies, **la xarxa ciclista ha d'estar confeccionada com un traçat de xarxa primària, per tal que es maximitze l'ús de la bicicleta.** Per tal de produir aquest efecte cal potenciar els factors defensats per la DGT (2000)¹⁶:

- Ubicar-se en un tram en el qual es pugui maximitzar el seu ús: en el cas de l'Horta Sud, és imprescindible **que connecte amb els centres urbans de la resta de municipis de la comarca, amb la ciutat de València i amb els polígons industrials.**
- **Que unisca el nombre més gran possible d'òrgens i destins pel camí més curt:** les vies actuals a l'Horta Sud tenen un caràcter eminentment lúdic. Al no connectar per la via més curta i, a més, no complir en molts casos amb els elements qualitius necessaris (zones d'ombra, asfalt adequat...), la xarxa actual no convida a utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport principal.
- Intensitat del trànsit: al tractar-se de carreteres interurbanes, el trànsit és d'alta velocitat, pel qual serà imprescindible, **en els casos on no existisquen vies ciclistes ja construïdes, dedicar un dels carrils actualment destinats a vehicles motoritzats per a bicicletes.** Aquests nous carrils no han de suposar la construcció de més vies, sinó l'adaptació de les existents¹⁷, i han d'estar **separades dels carrils destinats a vehicles motoritzats per garantir la seguretat de la mobilitat ciclista.**
- Atractivitat i qualitat del ferm: la qualitat i el confort de la via són elements imprescindibles per tal que la població convertisca la bicicleta en el seu mitjà de transport principal. És imprescindible que estiguen convenientment il·luminats i que disposen de zones d'ombra. També cal que les vies senyalitzen de forma adequada **les direccions i la distància cap als principals destins de la via.**

Per tot açò, es proposa als ajuntaments, a la Mancomunitat Intermunicipal de l'Horta Sud i a les altres institucions en general, un seguit d'accions concretes que permetran, de forma senzilla i adaptada a la realitat de cada municipi, avançar cap a la mobilitat sostenible:

Ajuntaments

- **Aplicar les mesures de pacificació del trànsit possibles**, a través de mesures d'urbanisme tàctic i de mobilitat contraintuïtiva com:
 - **Reducció de l'amplada dels carrils per a vehicles motoritzats** seguint les amplades de referència de la norma suïssa 'VSS SN 640 201'¹⁸, reduir al mínim necessari el nombre de carrils i evitar les vies bidireccionals.
 - **Establir circuits de circulació que acaben eliminant el trànsit motoritzat de pas i d'agitació**¹⁹: mitjançant el canvi de traçabilitat del circuit a realitzar pels vehicles motoritzats, es potencia la mobilitat ciclista o a peu en convertir-se en les alternatives més simples i ràpides.

16. Ministerio de Interior, DGT (2000). Manual de recomendaciones de diseño, construcción, infraestructura, señalización, balizamiento, conservación y mantenimiento del carril bici. Recuperable a bit.ly/2S3qwh6

17. Horta en Moviment, Per l'Horta, València en Bici-Acció Ecologista Agró, Biciescuela Valencia, i Col·lectiu Soterranya (2020). Decàleg bàsic per a la creació d'una xarxa de connexions no motoritzades a la Comunitat Valenciana. Recuperable a bit.ly/2TD3mhM

18. Niesar, F., Treichler, K. i Regli, P. (2017). Cas de croisements et largeur de chaussée. Recuperable a bit.ly/35p4QPI

19. Nebot, F. (2020). Primero la ciudad. La movilidad en Pontevedra 1999-2019. Recuperable a bit.ly/3ztTfwh

- **Facilitar la mobilitat intermodal, que permeta combinar la utilització de la bicicleta amb el transport públic i els desplaçaments a peu.** Algunes opcions senzilles són: habilitar la possibilitat de transportar la bicicleta en el transport públic o garantir aparcaments de bici segurs en les estacions de transport públic.
- **Adherir-se al Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible i impulsar accions per a posar-lo en pràctica.**
- **Incorporar-se a la Red de Ciudades por la Bici i assumir els seus compromisos.**
- **Formar a les àrees d'urbanisme i trànsit per caminar cap a un altre concepte de ciutat, d'espai públic i de mobilitat sostenible.**
- **Contractar personal tècnic expert dedicat en exclusiva a la mobilitat sostenible.**
- **Promoure la instal·lació de més aparcaments de bicicletes que complisquen els següents requisits²⁰:**
 - Ser aparcaments **en forma d'U invertida o "universals"**, permetent lligar el quadre i les rodes al mateix temps.
 - **Estar situats en la calçada**, evitant així reduir espai públic per a vianants i contribuint de forma directa a la pacificació de les ciutats, reduint l'espai reservat a vehicles motoritzats.
 - Que disposen d'una distància **que permeta, com a mínim, aparcar dues bicicletes en cada aparcament.**
 - Que estiguen **assenyalats i acotats perquè els vehicles motoritzats no s'hi puguin apropar.**
 - Que estiguen **situats en zones controlades** perquè no estacionen malament vehicles motoritzats.
 - Que estiguen **situats en zones de pas, de concentració de serveis essencials i d'estacions de transport públic**, per a garantir l'eficiència d'utilitzar la bicicleta.
- **Coordinar-se amb altres municipis i administracions per avançar amb les connexions intermunicipals.**
- **Facilitar amb caràcter anual les dades que conformen l'observatori, així com d'aquells nous indicadors que es puguin anar incorporant.**

Mancomunitat Horta Sud

- **Realitzar un projecte comarcal de carril bici interurbà i mesures per al foment del transport en bicicleta i cerca de fons europeus per a dur-lo endavant** que puga contenir, entre altres idees:
 - **Coordinar, impulsar i donar suport als ajuntaments** per a la implementació de mesures concretes.
 - **Contractació de personal tècnic expert** dedicat en exclusiva a la mobilitat sostenible.
 - Creació d'una **oficina comarcal de promoció de la bicicleta.**
 - **Creació d'un taller comarcal d'ocupació** per a la reparació i manteniment de bicicletes amb coordinació amb l'actual projecte de Soterranya *Bicis per a totes*.
 - **Impulsar una campanya comarcal de comunicació i sensibilització per al foment de l'ús de la bicicleta** com a mitjà de transport principal.
 - **Actuacions en les diferents connexions intermunicipals** amb la coordinació amb les diferents administracions.

20. Col·lectiu Soterranya (n.d.). Solicitud de aparcabici en Torrent. Recuperable a bit.ly/3iLshkr

Serà Mobilitat Sostenible

- **Millores dels carrils existents** amb la coordinació amb les administracions competents (reparació, arbres, senyalització...).
- **Formació per a tècnics d'espai públic i mobilitat.**
- **Promoure la coordinació efectiva**, almenys una vegada a l'any, entre totes les administracions competents i de forma conjunta amb les associacions que treballen pel foment de la bicicleta per a teixir una xarxa de carrils bici comarcal unificada, pràctica i còmode per a tot el territori.
- **Actuar en els punts negres** amb la coordinació amb les diferents administracions competents i avançar en el disseny i execució del carril bici comarcal.
- Cooperar per a la recopilació anual de les dades dels **indicadors de l'observatori dels diversos municipis**.

Diputació de València

- Donar suport a la Mancomunitat i ajuntaments per a implementar les mesures anteriors.
- Realitzar jornades de sensibilització i formacions en les àrees d'urbanisme i trànsit.
- **Promoure i liderar la coordinació efectiva**, almenys una vegada a l'any, entre totes les administracions competents i de forma conjunta amb les associacions que treballen pel foment de la bicicleta per a teixir una xarxa de carrils bici comarcal unificada, pràctica i còmode per a tot el territori.
- **Actuar en els punts negres** amb la coordinació amb les diferents administracions competents i avançar en el disseny i execució del carril bici comarcal.

Direcció General de Mobilitat Sostenible

- Donar suport a la Mancomunitat i ajuntaments per a implementar les mesures anteriors.
- **Realitzar jornades de sensibilització i formacions en les àrees d'urbanisme i trànsit.**
- **Promoure i liderar la coordinació efectiva**, almenys una vegada a l'any, entre totes les administracions competents i de forma conjunta amb les associacions que treballen pel foment de la bicicleta per a teixir una xarxa de carrils bici comarcal unificada, pràctica i còmode per a tot el territori.
- **Actuar en els punts negres** amb la coordinació amb les diferents administracions competents i avançar en el disseny i execució del carril bici comarcal.

SERÀ The logo consists of the word "SERÀ" in a bold, sans-serif font, followed by a circular emblem containing the numbers "20" stacked above "30".