

SERÀ

Serà Mobilitat Sostenible Serà Horta Sud



Objectiu estratègic 5 de l'AU.

Afavorir la
proximitat i la
mobilitat sostenible

Tercera edició:
Setembre 2023

SERÀ

Serà Horta Sud 2030 és una estratègia compartida impulsada per teixit associatiu, institucions públiques, empreses i universitats de l'Horta Sud, amb la finalitat de buscar solucions compartides als reptes de present i de futur.

En conseqüència, i compromeses amb el desenvolupament comunitari i humà de caràcter sostenible, ‘Serà Horta Sud 2030’ proposa una Agenda Urbana Comarcal compartida que faci possible l'assoliment dles Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) a l'Horta Sud, a través d'una metodologia oberta i extrapolable reconeguda pel Pacte Europeu pel Clima.

Amb la finalitat de reconstruir la comarca, ‘Serà Horta Sud 2030’ avança des del treball conjunt a partir dels indicadors desenvolupats en l'Observatori Comarcal 2030 i els consensos assolits en les taules de reconstrucció integrades pels diferents nivells de l'administració, la societat civil, el teixit empresarial i la universitat.

L'Objectiu de Desenvolupament Sostenible número 17 determina que, per a assolir els objectius, resulta necessari el foment i la promoció d'aliances eficaces en les esferes pública, públic-privada i de la societat civil, de manera que s'aprofite l'experiència i les estratègies d'obtenció de recursos útils per al bé comú .

Així mateix, l'objectiu estratègic 10 de l'Agenda Urbana 2030, de «Millorar els instruments d'intervenció i la governança», constitueix, en si mateix, el propi projecte 'Serà Horta Sud 2030', en la mesura en què cap dels objectius referenciats al projecte i a la resta d'eixos analitzats i informes elaborats, podria posar-se en marxa sense una adequada bateria d'eines.

A continuació es presenta la tercera actualització de l'informe sobre mobilitat ciclista a l'Horta Sud, que parteix de l'estudi de l'evolució dels problemes detectats i de les solucions proposades, amb la finalitat d'adaptar-les i seguir avançant en la mobilitat sostenible.

La mobilitat ciclista a l’Horta Sud

1. Introducció
2. Diagnòstic: estat de la qüestió
 - 2.1. Dades de l’Observatori Comarcal 2030
 - 2.2. Compromisos i estat dels compromisos
3. Propostes d’actuació
 - 3.1. Ajuntaments
 - 3.2. Mancomunitat Horta Sud:
 - 3.3. Diputació de València i Direcció General de Mobilitat Sostenible

1. 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 de la ciutadania», 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, fet que suposa que anualment moren al món per aquesta causa gairebé l’equivalent a tota la població de la Comunitat.

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 Regionals també ha posat al centre la necessitat d’apostar per la mobilitat sostenible⁴, i 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».

En aquest informe ens centrem en la mobilitat ciclista i de vehicles de mobilitat personal en la comarca de l’Horta Sud, partint de 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 2030 celebrada el 19 de maig de 2021 a Torrent⁵ i desenvolupades posteriorment en taules de treball sectorials amb les diferents associacions i administracions competents.

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

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. En la taula hi van participar Eva Sanz, en aquell moment presidenta de la Mancomunitat Horta Sud, Dolors Gimeno, diputada provincial de Mobilitat Sostenible, Roser Obrer, directora general d’Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible, Antoni Velarde, del Col·lectiu Soterranya, i Marian Sintes, de ConBici.

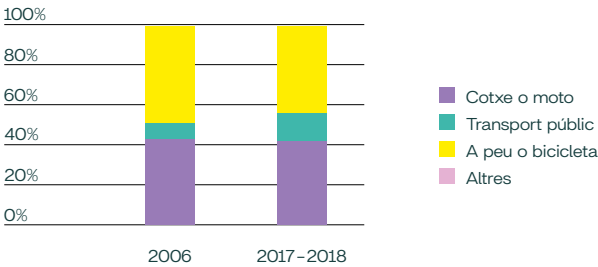
2. Diagnòstic: estat de la qüestió

La problemàtica de la mobilitat en l’Horta Sud no és una qüestió recent. A l’estudi «L’Horta Sud en el Horizonte de 2015»⁶ 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»⁷, emmarcada en els Quaderns de 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**.

Al 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**.



Font dades 2006: – Anàlisi de la mobilitat a l’àrea metropolitana de València. El cas de l’Horta Sud. Demanda, oferta i infraestructura. Font dades 2017-2018: Informe OMM-2018⁸

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 sostenible.

Cal tenir en compte també que l’Horta Sud té una població de 472.871 habitants, amb un creixement constant. De fet, **només entre 2020 i 2022 la població de la comarca ha augmentat en més de 3.000 persones**. Un índex de variació de població que porta implícit directament un augment dels desplaçaments en la comarca. **Un nombre de**

desplaçaments que s’accentua per la vinculació de l’àrea metropolitana amb la ciutat de València, així com el gran pes industrial de l’Horta Sud, comarca amb gairebé 2.600 indústries i amb més de seixanta polígons industrials. Tanmateix, **l’espai urbà de l’Horta Sud actualment segueix estant configurat posant el vehicle motoritzat privat al centre**.

En aquest context, l’estat de les connexions entre els municipis de l’Horta Sud i aquests amb els polígons industrials i amb la ciutat de València prenen una gran importància, especialment pels següents motius:

- La transició cap 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 no contaminant, 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 o a espais d’integració, oci i cultura, 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 municipis⁹ de la comarca estan a menys de trenta minuts¹⁰ en bicicleta fins al centre de València (agafant com a referència l’Estació del Nord), i set entre trenta i quaranta-cinc minuts. A més, els tres municipis més allunyats de València (Alcàsser, Picassent i Silla) estan separats per un màxim de desset minuts entre ells**.

Igualment, el percentatge de població que utilitza la bicicleta per desplaçar-se dins l’àrea metropolitana (un 34% en desplaçaments per treball o estudis) també requereix un replantejament urbanístic que pose la mobilitat ciclista al centre dels plans d’actuació.

La potenciació de l’ús de la bicicleta necessita, com a mínim, que existisquen vies segures i pràctiques per a les persones usuàries. A més, cal que no només s’invertisca en millorar les connexions ciclistes intermunicipals, sinó també en adoptar mesures de pacificació que faciliten l’ús de la bicicleta per vies urbanes, com replega el «Decàleg per la creació d’una xarxa autonòmica no motoritzada»¹¹.

2.1. Dades de l’Observatori Comarcal 2030

Per analitzar la potenciació de la mobilitat ciclista a l’Horta Sud, l’Observatori Comarcal 2030 contempla cinc indicadors: quilòmetres de carril bici en àrea urbana, pertinença a la ‘Red de ciudades por la bicicleta’, signatura del ‘Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible’, disponibilitat de PMUS i disponibilitat de Servei Públic de Bicicleta. A excepció dels quilòmetres de carril bici, la resta d’indicadors són dicotòmics (Sí/No), pel que permeten fàcilment comprovar l’evolució de la conscienciació pública sobre la importància de potenciar models de mobilitat sostenibles. Per la seua banda, l’indicador quilòmetres de carril bici requereix una interpretació qualitativa que contemple també aspectes com l’existència o no de punts negres, l’adequada senyalització i estat dels carrils o el pas prioritari de bicicletes per davant dels vehicles motoritzats privats en les àrees urbanes. Aquest darrer indicador està pendent de desenvolupar-se més exhaustivament en un estudi específic. Tanmateix, a continuació s’exposa l’estat dels indicadors i la seua respectiva interpretació.

6. Fundación para el Desarrollo Caixa Torrent (1998). L’Horta Sud en el Horizonte de 2015.

7. 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

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

9. 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, Païporta, Picanya, Quart de Poblet, Sedavi i Xirivella.

10. Aquests municipis, també seguint la referència de Google Maps, són: Alaquàs, Albal, Aldaia, Beniparrell, Catarroja, Manises i Torrent.

11. 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

Treball en xarxa per la mobilitat sostenible: Red de Ciudades por la Bicicleta i Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible

Pertànyer a xarxes per la mobilitat sostenible és un indicador de les intencions d'un municipi per avançar en un territori que pose al centre a les persones que l'habiten. Com exposen en la pàgina web de la Red de Ciudades por la Bicicleta¹², formar part de la xarxa és posicionar-se com una «ciutat o ens que desenvolupa o planifica les millors pràctiques en l'aplicació de polítiques favorables a les formes dolces de mobilitat: la bicicleta i caminar». A més, és també «un element vertebrador per a l'aplicació de bones pràctiques en la implantació de sistemes de mobilitat continuada i en l'eficiència de la mobilitat en bicicleta». En el cas del Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible¹³, malgrat no tenir control de compliment de l'acord, és també un indicador de la voluntat del municipi i planteja accions concretes per assolir els objectius fixats.

Dels 20 municipis de l'Horta Sud, únicament 2 (Alfatar i Torrent), formen part de la Red de Ciudades por la Bicicleta. Aquest indicador presenta un valor extremadament baix, i caldrà treballar perquè en els pròxims anys més municipis de la comarca s'hi incorporen. Així mateix, es considera necessari que s'hi incorpore la Mancomunitat com a institució per facilitar l'avançament en matèria de mobilitat a escala comarcal. Formar part d'aquesta xarxa pren una importància especial sobretot per tres motius:

- Per formar-ne part, és necessari que el municipi dispose d'un «pla estratègic, plans sectorials, plans directors, similars o línies d'actuació que afavorisquen, en el marc de la mobilitat sostenible, la circulació en bicicleta». Per tant, és necessari tenir una estratègia real en matèria de mobilitat sostenible.
- Ofereix un segell de territori compromés amb la mobilitat sostenible i facilita la creació de sinergies amb altres municipis i entitats públiques amb interessos afins en la matèria.
- Permet obtenir formacions tècniques relacionades amb la mobilitat sostenible i tenir suport en el desenvolupament de plans ciclistes o estratègics de la bicicleta.



Pel que fa al Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible, el nombre de municipis que l'han subscrit augmenta fins a la meitat (10 dels 20). Aquest Pacte destaca sobretot per la seua mirada comarcal; de fet, el primer dels compromisos que hi apareix és «aprovar i executar plans de mobilitat urbana i sostenible (PMUS) i plans supramunicipals de mobilitat sostenible, d'àmbit comarcal o metropolità». Estableix, a més, que hi haja un «procés rigorós de participació ciutadana que incloga tant l'etapa de redacció com la de gestió i seguiment».

12. Red de Ciudades por la Bicicleta. ¿Por qué hacerse socio? Última consulta a 17 de gener de 2023. Disponible a <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/nuestros-asociados/servicios-a-los-socios/>

13. Disponible aci: https://politicaterritorial.gva.es/va/web/movilidad-urbana/novedades/-/asset_publisher/08RaEReYcGC6/content/pacto-valenciano-por-la-movilidad-segura-y-sostenible

Així mateix, el Pacte estableix diferents indicadors a complir, com ara la dotació d'aparcabicis en els nuclis urbans o la transformació de les àrees de trànsit en àrees de mobilitat, i el compromís de revisar el seu compliment anualment.

En aquest cas, els municipis que tenen subscrit el Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible són:



Existència de PMUS

Tenir un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible s'ha convertit en una ferramenta gairebé imprescindible per promoure un nou model de mobilitat, especialment per la necessitat d'elaborar un diagnòstic acurat de la realitat i, posteriorment, poder planificar accions realistes i adequades en el temps, distingint entre curt, mitjà i llarg termini.

Any a any, més municipis de l'Horta Sud disposen de PMUS, encara que cal tenir en compte que l'amplia majoria d'aquests tenen, d'acord amb l'article 10.5 de la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, l'obligació legal d'elaborar un PMUS, al tenir més de 20.000 habitants o una capacitat residencial equivalent. En aquest sentit, es considera un indicador completat, al tenir tots els municipis o bé el pla aprovat o bé en procés d'elaboració i aprovació. Així i tot, en la següent actualització de l'estat de la qüestió haurà de canviar la seua fórmula i passar a avaluar qualitativament l'adequació d'aquests a una política de mobilitat comarcal compartida que contemple aspectes com la integració dels barris disgregats en una xarxa compartida o la visió de gènere, entre altres.

Cal destacar la tasca feta en els darrers anys per part dels municipis de l'Horta Sud, ja que en la segona edició de l'informe 'Serà Mobilitat Sostenible' més de la meitat (11 de 20) encara no tenien PMUS aprovat.

Servei públic de bicicleta

La disponibilitat de servei públic de bicicleta es considera un indicador adequat per mesurar l’aposta dels municipis per la mobilitat sostenible en tant que permet democratitzar **un aspecte** transcendental com la mobilitat. A més, **aquest servei ha de tendir a una integració total entre l’Horta Sud, així com amb València i l’Horta Nord.**

Actualment, **únicament sis municipis de la comarca disposen del servei ‘Mibisi’, un servei metropolità de bicicleta pública** integrat amb altres municipis de l’Horta Nord i amb València. Aquests municipis són: Alaquàs, Aldaia, Mislata, Quart de Poblet, Torrent i Xirivella



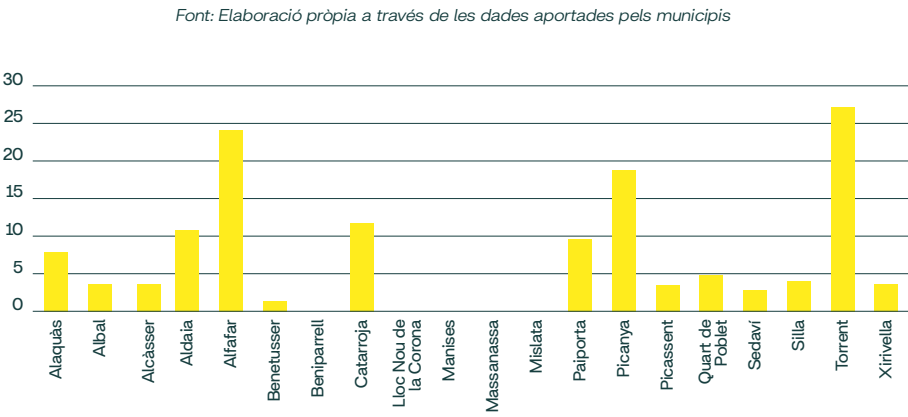
Així i tot, cal tenir en compte que el servei de bicicleta pública Mibisi planteja encara certes deficiències, i que **caldria fer una aposta compartida per impulsar una xarxa de bicicletes públiques que permetiren unes connexions eficients i integrades.** Per exemple, seria necessari que es plantegés com una qüestió comarcal i, per tant, hi haguera un treball d’implementació conjunt; també que s’acabara integrant definitivament amb la xarxa de Valenbisi, ja que actualment només es pot estacionar en les parades de Mibisi, poc presents a la ciutat de València. A més, caldria reforçar el manteniment de la flota de bicicletes actuals, que es troben molt sovint en un estat no òptim.

Quilòmetres de carril bici en àrea urbana

La xarxa ciclista de l’Horta Sud compta en l’actualitat amb **gairebé 130 quilòmetres de carrils bici en àrea urbana, tenint en consideració les dades de 16 dels 20 municipis de la comarca.** En aquest recompte, Beniparrell, Manises, Massanassa i Mislata no estan incorporats al no disposar de dades. Cal tenir en compte, també, que al recollir les dades a any vençut i no haver rebut encara totes les actualitzacions amb les dades de 2022, és possible que la xifra haja augmentat.

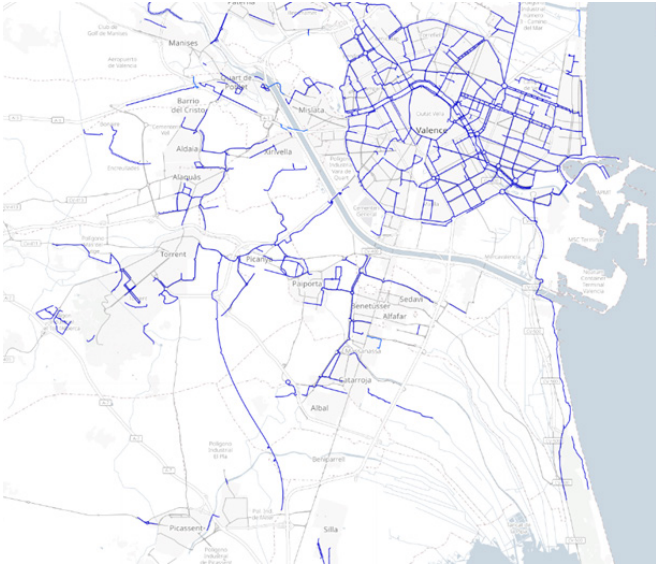
Torrent, Alfafar i Picanya destaquen com els municipis amb més quilòmetres de carril bici en l’àrea urbana. La capital de l’Horta Sud, amb 26,5 quilòmetres; Alfafar, amb 23, i Picanya, amb 18.

Relacionant-ho amb la superfície dels municipis, Picanya, Alfafar i Paiporta són els municipis amb més quilòmetres de carril bici respecte la seua superfície. Els segueixen, amb valors també destacats, Alaquàs i Sedaví.



Més enllà dels quilòmetres, però, **la xarxa de carril bici de l’Horta Sud, a diferència de la de la ciutat de València, encara no està connectada radialment i circular,** com es pot veure en la imatge extreta de CyclOSM¹⁴.

Il·lustració 2. Xarxa de carril bici existent a l’Horta Sud i València



Font: CyclOSM amb marcatge propi de les noves vies

Tot el que apareix marcat en el mapa incrustat, tant en color blau com en color verd, és el que conforma la xarxa comarcal de carril bici. En verd estan marcades les vies ciclistes que s’han fet després de la segona actualització de l’informe (a novembre de 2021).

Les actuacions realitzades, encara que de poca intensitat a nivell de quilòmetres, han suposat grans avanços per la comarca:

- El tram construït a Mislata fa possible la connexió adequada entre Mislata i Quart de Poblet i, per tant, la connexió de **l’eix Manises-Quart de Poblet-Mislata-València**. Perquè aquest eix siga adequat, però, encara falten diverses actuacions:
 - La connexió Quart de Poblet-Manises per Salt de l’Aigua està realitzada, però finalitza just en arribar a Manises i, per tant, es queda sense la continuïtat necessària.
 - El tram Quart de Poblet-Mislata té encara mancances. Especialment, en quant a senyalització al terme municipal de Quart de Poblet, i de continuïtat en el seu pas per Mislata.

14. Captura extreta a 17 de gener de 2023.

- El tram **Alaquàs-Torrent, que completa un dels eixos principals de la xarxa ciclista comarcal**. Amb aquest tram, queda unida l’Horta Sud des del Barri del Crist fins al polígon industrial l’Alter, a Alcàsser, i des d’aquests dos punts també fins Picanya i Païporta.
 - Tot i així, **segueix mancant l’actuació en un dels punts més crítics per a la mobilitat ciclista a la comarca: la connexió entre el Barri del Crist i Quart de Poblet**.
- Les **actuacions al terme de Xirivella**, que uneixen aquest municipi amb Aldaia, Alaquàs, Picanya i Païporta, configurant un cinturó ciclista transversal pel mig de la comarca que hauria d’acabar connectant amb el Camí Reial i amb Mislata i València.
- **La connexió dels municipis enganxats a la CV-400 (Avinguda del Sud) i Sedaví amb València per La Torre**. Aquesta nova unió facilita el trencament de barrera de mobilitat sostenible entre l’Horta Sud i la ciutat de València produïda pel nou llit del Túria. Tot i així, la majoria de trams segueixen sent compartits entre vianants i ciclistes, i caldria treballar per fer una clara separació d’espais que fes possible l’adequat ús per part tant de les persones que caminen com de les que utilitzen la bicicleta.
- També s’està avançant en la **connexió del Camí Reial**, en un projecte que inclou als municipis de la comarca que l’integren, València i la Diputació de València. Igualment, els municipis situats més al sud de la comarca, **Picassent, Alcàsser i Silla, també s’uniran per carril bici** en un projecte que estan desenvolupant conjuntament amb la Generalitat.

Tot i els grans avanços, però, **per tal de poder garantir una transició de model de mobilitat tendent a la sostenibilitat encara falta avançar en alguns aspectes de connexió integrada entre municipis, i d’aquests amb els polígons industrials i amb la ciutat de València. Entre ells, fer front als punts negres que queden en la comarca, i aspectes qualitatius que s’assenyalen en el següent apartat.**

Quant als punts negres, en el darrer any i mig s’ha posat solució a diversos d’ells, però encara és necessari treballar, d’acord als punts negres establerts en l’informe ‘Principals actuacions en itineraris a l’àrea metropolitana de València’¹⁵, en els següents:

- **Connexió Quart de Poblet – Manises** a través de l’Avinguda València en el terme municipal de Manises i Quart de Poblet – Mislata en el tram de Mislata i la seua connexió fins València.
- **Connexió Torrent – Alaquàs pel pont de la CV-4034**. Es tracta d’una via molt transitada per vehicles motoritzats i on la bicicleta no disposa de cap via separada, convertint-se en una zona molt perillosa per la mobilitat ciclista.
- **Connexió Quart de Poblet – Aldaia pel Barri del Crist**. El carril bici de la CV408 acaba de forma abrupta i és impossible, per 150 metres, connectar amb Quart de Poblet, en un punt especialment perillós amb la rotonda d’accés a l’A3.
- **Rotonda de l’Alqueria del Moro fins al cementiri de Païporta i València Sud. És una via sense continuïtat que caldria ampliar per poder-la connectar amb el carril bici de la CV-400 i La Torre**.

15. 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. Disponible a bit.ly/3wvEDe3

- **Accés a la CV-36 que connecta Torrent i Picanya amb València**. Es tracta d’un dels grans eixos vertebradors de la comarca i, actualment, es troba en un mal estat de conservació, mal il·luminat i mal senyalitzat.
- **Accés al pont de l’A3 entre Xirivella i Avenida del Cid**. Actualment no té bona il·luminació ni zones d’ombra, és estret i les tanques baixes poden ser perilloses per les persones ciclistes. Així mateix, al arribar al barri de La Llum no té continuïtat amb carril bici.
- **Connexió entre Sant Isidre i Xirivella per la V30**. Malgrat passar per una via secundària, per la zona de la depuradora de Faitanar, no hi ha carril bici i, per tant, fa impossible la connexió ciclista segura.
- **La Torre, Camí Reial de Madrid**. Actualment hi ha un projecte de via ciclista però que encara no està realitzat, mantenint per tant l’existència del punt negre.
- **Carretera CV-400 entre La Torre i Catarroja**. El carril bici comparteix la majoria dels seus trams amb la mobilitat de vianants, fent poca adequada la convivència entre ciclistes i vianants. Caldria adequar la via per separar espais i fer-hi compatibles els dos usos.
- **Via ciclista directa perpendicular a la CV-410 fins l’A3 a l’altura del Centre Comercial Bonaire**. Necessitat de millorar i acabar d’ajuntar la via, així com adequar-la amb senyalització i zones d’ombra òptimes.
- **Accés ciclista a l’aeroport**. Inexistència d’una via ciclista adequada per connectar fins l’aeroport de Manises.
- **Connexió Alcàsser – Silla**. Actualment hi ha un projecte de via ciclista però encara no està realitzat, mantenint per tant l’existència del punt negre.

Indicadors qualitatius: senyalística, il·luminació, pacificació i altres variables

Més enllà de les connexions i els principals punts negres en les vies ciclistes de l’Horta Sud, **és necessari efectuar diverses millores qualitatives en la majoria de carrils bici existents**. Per la gran quantitat de vies existents, s’estableixen un seguit d’aspectes a millorar en línia general, sense entrar en detalls de les vies una a una.

Primerament, és **imprescindible una revisió de la senyalística en les vies ciclistes**. Cal deixar clar en cada cas la prioritat de pas, i les indicacions adequades per connectar amb la resta de vies. A tall d’exemple, la passarel·la que uneix Xirivella amb València per l’Avinguda del Cid, malgrat estar marcada com a carril bici, té una senyal indicant la obligació de circular-hi a peu. Un altre cas diferent és el de la via que uneix Manises, Quart de Poblet, Mislata i València. Al seu pas per Quart de Poblet, el carril bici es connecta de forma poc intuïtiva amb el pont cap a Mislata, i caldria una senyalització més explícita i visible per reduir al mínim els nivells d’error o desconcert. Així mateix, **cal un treball de senyalística comarcal per fer intuïtiva la circulació ciclista per tot el conjunt de vies de l’Horta Sud**.

Un altre aspecte necessari és dotar les vies d’una **il·luminació adequada**. **A més de millorar la seguretat, es tracta d’una acció imprescindible en clau de gènere**, per garantir l’ús dels carrils bici per tota la població reduint al mínim possible la sensació d’inseguretat. **Pacificar el trànsit és una necessitat en tots els municipis de l’Horta Sud. Actualment, els municipis estan pensats per la mobilitat en cotxe**. Per poder canviar el marc, cal fer accions que posen en el centre a vianants i ciclistes. Alaquàs, Manises, Quart de Poblet i Xirivella són alguns dels municipis de l’Horta Sud que ja compten amb radars pedagògics, una mesura per conscienciar i incidir en el canvi de mentalitat de les persones conductores de vehicles motoritzats. Segons la DGT, un atropellament a 30 km/h pot generar ferides mortals en un 10% dels casos, mentre que la xifra augmenta fins al 80% si la velocitat és de 50 km/h, i arriba gairebé al 100% quan la velocitat és igual o superior a 60 km/h¹⁶. Per açò, en aquest mateix sentit, és important que els pobles i ciutats reduïsquen a 20 km/h la velocitat a la que es pot conduir en els cascs urbans.

Finalment, **cal que les vies ciclistes estiguen adaptades perquè puguin ser pràctiques en l’ús diari de la ciutadania**. És necessari un manteniment adequat de l’asfaltat, així com la plantació d’arbres en el seu recorregut que garantisquen zones d’ombra durant el trajecte. En aquest sentit, cal destacar la resposta afirmativa de la Direcció General d’Obres Públiques, Transports i Mobilitat Sostenible a la petició per part del projecte Serà Horta Sud 2030 de plantar arbres en l’itinerari ciclista de la CV-403. **Cal, doncs, que tant la societat civil com les mateixes administracions públiques detecten les necessitats d’arbres, i facen les plantacions o les gestions necessàries perquè es facen**.

2.2. Compromisos i estat dels compromisos

La primera taula integral de mobilitat ciclista a l’Horta Sud, que va comptar amb la participació dels principals agents socials i polítics¹⁷, celebrada el maig de 2021 a Torrent, va constatar diversos reptes en matèria de mobilitat ciclista:

- La necessitat d’actuar conjuntament entre els diversos nivells de l’administració pública i les associacions que treballen en el canvi de model de mobilitat urbana, tant per la detecció de problemàtiques a abordar com en l’elaboració de propostes adequades a les necessitats de la ciutadania.
- La importància d’avançar en la mobilitat ciclista des de diverses relacions: la mobilitat urbana; la connexió interurbana entre els municipis de l’Horta Sud, d’aquests amb els polígons industrials de la comarca, i de l’Horta Sud amb la ciutat de València; la facilitació i la potenciació de la mobilitat intermodal; l’adequació de les vies...
- En tots els casos, la necessitat de canviar el paradigma de la mobilitat ciclista a l’Horta Sud, deixant d’entendre-la com a una mobilitat d’ús lúdic per passar a abordar-la com un model de mobilitat adequat per l’ús diari.

Compromisos

Del debat públic-social van sorgir diversos compromisos per part de tots els agents. Principalment, aquests compromisos es poden resumir en:

- Impulsar conjuntament un Pla Estratègic Comarcal de Mobilitat Ciclista, en el qual es tinguen en consideració les aportacions de l’informe Serà Mobilitat Sos-

16. Revista DGT (2015). A mayor velocidad, mayor riesgo de muerte para el peatón. Disponible a <https://revista.dgt.es/es/multimedia/infografia/2015/0810-A-mas-velocidad-mas-peatones-fallecidos.shtml>

17. La taula de reconstrucció va comptar amb la participació dels tres nivells competents de l’administració al territori valencià, així com les associacions comarcals que promouen un nou model de mobilitat ciclista: Eva Sanz (presidenta Mancomunitat Horta Sud), Dolors Gimeno (diputada provincial de mobilitat sostenible), Roser Obrer (directora general de mobilitat sostenible), Toni Velarde (Col·lectiu Soterranya) i Mariam Sintés (ConBici).

tenible i hi participen activament els diferents nivells polítics competents i les associacions vinculades al projecte.



El Pla Estratègic Comarcal de Mobilitat Ciclista està ja elaborat i en procés d’aprovació. Aquest document servirà per, en els pròxims anys, sol·licitar fons europeus que permeten fer possible el projecte ciclista comarcal.

L’elaboració del Pla no va integrar a les associacions ciclistes (Soterranya i ConBici) en les reunions de deliberació estratègica conformades pels ajuntaments de l’Horta Sud, la Mancomunitat Horta Sud, la Diputació de València i la Generalitat. Les aportacions de la societat civil es van tenir en compte a través de la primera versió de l’informe Serà Horta Sud 2030 i de reunions multilaterals entre la Mancomunitat i la Fundació Horta Sud.

- Promoure la coordinació entre municipis i administracions per millorar les connexions ciclistes existents, acabar amb els punts negres i construir les inexistentes, amb la intenció de connectar els diversos municipis de la comarca, i aquests tant amb els polígons industrials de l’Horta Sud com amb la ciutat de València.



Com s’ha constatat en en l’apartat anterior, els punts negres de la mobilitat ciclista comarcal ja han estat arreglats, i s’està treballant en l’eliminació d’aquests llocs crítics en altres. Així mateix, s’estan projectant vies de connexió de la comarca amb la ciutat de València i amb alguns polígons industrials. També s’han plantat arbres en diversos trams de carril bici, en altres s’ha millorat la senyalització i també l’asfaltat.

- Aplicar mesures de pacificació del trànsit i de transició cap a un model de mobilitat que pose a vianants i ciclistes al centre en tots els municipis de la comarca, de forma transversal i consensuada.



En alguns municipis s’han aplicat mesures de pacificació del trànsit, però sense que aquestes hagen resultat fruit d’una estratègia comarcal compartida i, moltes vegades, sense una visió transversal del model de mobilitat.

- Impulsar campanyes de comunicació en diversos formats per conscienciar a la ciutadania de l’Horta Sud sobre la importància de canviar els hàbits de mobilitat.



L’estratègia Serà Horta Sud 2030 ha treballat la conscienciació ciutadana en matèria de mobilitat ciclista amb el repartiment gratuït d’informes, el repartiment d’infografies sobre la importància de moure’s en bicicleta a tots els centres educatius públics de l’Horta Sud, i l’elaboració d’una campanya de xarxes socials de promoció de l’ús de la bici.

- Aprovació d’una moció per part dels municipis sobre el compromís d’aplicar les propostes presentades en la primera versió de l’informe Serà Mobilitat Sostenible.



No hi ha hagut el compromís ferm de la majoria dels municipis assumint les propostes que planteja l’informe.

3. 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, ciclistes i vehicles de mobilitat personal, 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 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)¹⁸:

- 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’orígens 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 qualitatius 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 existents¹⁹, i han d’estar **separades dels carrils destinats a vehicles motoritzats per garantir la seguretat de la mobilitat ciclista**.

18. 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

19. 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

20. Niesar, F., Treichler, K. i Regli, P. (2017). Cas de croisements et largeur de chaussée. Recuperable a bit.ly/35p4QPt

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

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

- Atractivitat i qualitat de la via: 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:

3.1. Ajuntaments

- **Aplicar les mesures de pacificació del trànsit possibles**, a través de mesures d’urbanisme tàctic i de mobilitat contraintuïtiva com:
 - **L’amplada dels carrils per a vehicles motoritzats** seguint les amplades de referència de la norma suïssa ‘VSS SN 640 201’²⁰, 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**²¹: 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.
 - **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 mobilitat 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 requisits**²²:
 - 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.

3.2. Mancomunitat Horta Sud:

- Aprovar el Pla Estratègic de Mobilitat Ciclista a l'Horta Sud i desenvolupar les accions necessàries per aconseguir finançament per poder-lo implementar.
- Adherir-se com a Mancomunitat a la Red de Ciudades por la Bicicleta.
- Coordinar, impulsar i donar suport als ajuntaments per a la implementació de mesures concretes.
- Contractar personal tècnic expert dedicat en exclusiva a la mobilitat sostenible.
- Crear una oficina comarcal de promoció de la bicicleta.
- Impulsar un projecte de senyalística comarcal per totes les vies ciclistes de l'Horta Sud.
- Crear 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.
- Actuar en les diferents connexions intermunicipals amb la coordinació amb les diferents administracions.
- Millorar els carrils existents amb la coordinació amb les administracions competents (reparació, arbres, senyalització...).
- Oferir 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.

3.3. Diputació de València i 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 mobilitat.
- 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.

Edita
Fundació Horta Sud

Presidenta
Concepción López Primo

Coordinació
Aleix Pujol Puigmal

Text i redacció
Fundació Horta Sud

Disseny Gràfic i maquetació:
Eugenio Simó

Aquest material forma part del programa 'Serà Horta Sud 2030' de la Fundació Horta Sud, el qual compta amb la col·laboració de la Conselleria de Participació, Transparència, Cooperació i Qualitat Democràtica de la Generalitat Valenciana i la Mancomunitat Intermunicipal de l'Horta Sud.

Dipòsit legal: V-259-2023

Primera edició: Setembre 2021
Segona edició: Novembre 2021
Tercera edició: Maig 2023

Per a la redacció d'aquest informe hem utilitzat un llenguatge inclusiu i no sexista.

Imprès en paper 100% reciclat.
Procés de fabricació sense clor i sense blanquejadors òptics.
Homologat internacionalment



SERÀ 