

SERÀ Horta Sud 2030_movilidad: informe rutas ciclistas



Col·lectiu Soterranya

Noviembre 2023



De acuerdo al plan de actuación en materia de movilidad sostenible del proyecto [SERÀ Horta Sud 2030](#), se han realizado dos rutas con el objetivo de diagnosticar carencias de diseño, ejecución, y mantenimiento de la red ciclista actual que afectan a la calidad de la movilidad ciclista. Asimismo se ha recabado información para plantear a las administraciones públicas posibles mejoras en la red de infraestructuras de interconexión ciclovial y futuras sinergias con activos socio-culturales del territorio.

Para la elección de las rutas se ha tenido en cuenta la asiduidad de uso de algunos itinerarios ciclistas, tanto en la circulación por la comarca como en la conexión con València. Se contempla la posibilidad de realizar más recorridos para completar el diagnóstico y elaborar nuevas propuestas.

Se ha estructurado el diagnóstico en base a cinco categorías de información:

- Puntos negros - conflictos viales
- Puntos verdes - sombraje - vegetación
- Señalética
- Identificación de activos socio-culturales
- Propuestas sobre infraestructuras de interconexión

A continuación se exponen algunas conclusiones:

Puntos negros - conflictos viales

A destacar, por su peligrosidad, la situación de la falta de solución de enlace en la conexión del carril bici entre Aldaia y Quart de Poblet a la altura del Camí de Sant Onofre (CV-408) y la zona industrial del Barrio del Cristo. La abrupta desaparición del carril bici obliga a circular por una carretera con un tráfico denso y pesado dada su proximidad a la zona industrial, con escaso o nulo espacio para la bicicleta, generando una situación de riesgo para la circulación ciclista. Nos parece de especial importancia la situación de este punto negro puesto que la resolución del tramo aparece como ejecutada según lo dispuesto mediante las herramientas de visualización del estado de ejecución de la Xarxa de Vehicles No Motoritzats de la Generalitat Valenciana (véase extensión de ciclo-rutas del Visor Cartográfico). Desde la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio debería darse una respuesta.

Debe indicarse no obstante la alternativa existente para conectar Aldaia y Quart de Poblet utilizando la ruta CR-V40 del Anell Verd Metropolità que transcurre por la huerta de Aldaia y sortea la A3 mediante una pasarela en altura.

Se han detectado asimismo algunas deficiencias constructivas y de mantenimiento en la red existente. En particular llama la atención la ejecución de un acondicionamiento del carril bici en el entorno de la rotonda en la conexión entre Catarroja y Albal (CV-400), que impide la circulación por el mismo a causa del acusado cambio de nivel del pavimento por la presencia de un bordillo.



Deficiencia constructiva en la conexión del carril bici Catarroja - Albal (imagen tomada durante la inspección)

Igualmente peligroso nos parece el uso de dispositivos de control del tránsito (pilonas y bolardos) en el carril bici AVE - Horta Sud en el tramo Albal - Torrent por su falta de visibilidad nocturna, generando un claro riesgo para los ciclistas. Se ha observado la toma de iniciativas para aumentar la visibilidad de los mismos (pintura amarilla) que se entienden llevadas a cabo al margen del personal responsable del mantenimiento de la red ciclista.



Bolardo situado obstaculizando la circulación del carril (imagen tomada durante la inspección)

Puntos verdes - sombraje - vegetación

Se considera de especial relevancia la casi total ausencia de sombra en los recorridos, o su irrelevancia en determinados tramos. De los 41 Km recorridos para la elaboración del presente informe, únicamente 3,39 km transcurren bajo sombra, lo que supone escasamente el 8% del recorrido. Cuando se recurre a arbolado, nos encontramos con tramos en los que su disposición es incapaz de proyectar sombra al recorrido por falta de ejemplares o porque la ubicación de su instalación se ha hecho de acuerdo a criterios que no permiten la proyección de sombra sobre el carril. Existen por otra parte muy pocas estructuras constructivas dedicadas a proporcionar sombra, y las que encontramos se han diseñado para el sombraje casi exclusivo de viandantes en zonas ajardinadas, dificultando su disfrute por parte del ciclista.

Llama la atención que incluso alguna iniciativa de plantación de árboles en carriles bici se haya malogrado por falta de mantenimiento (CR-403 en su tramo de conexión entre Alaquàs y Torrent).

Se debe indicar, como modelo de buena práctica, el cinturón verde de Aldaia.

Señalética

A tener en cuenta las discrepancias, en materia de señales, sobre la prioridad de paso ciclista. En numerosas ocasiones lo dispuesto en la norma, que indica "la prioridad de paso de bicicletas sobre vehículos de motor cuando se circule por carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizado" (Sec. 3ª Art. 64 del Reglamento General de Circulación) se contradice con lo dispuesto por las señales. Sería conveniente encontrar un modo favorecer y acomodar los cruces de vías ciclistas con vías para vehículos motorizados a través de una señalética que disuada la percepción de prioridad del tráfico rodado. Se aconseja estudiar el impacto de un cambio en la señalización en rutas con elevado número de intersecciones que son fuente de numerosos conflictos (CR-400 Paiporta-Benetússer-Massanassa-Catarroja-Albal)

Se ha observado también falta de señalización de posibles conexiones con diversas rutas o enlaces con itinerarios municipales de interés, así como una falta de criterio a la hora de considerar la red de itinerarios ciclistas a nivel comarcal.

En general el estado de conservación de las señales es bueno, habiéndose detectado pocas que precisen ser reparadas o repuestas.

Activos socio-culturales

A la hora de implementar propuestas al diseño de rutas ciclistas nos parece de especial importancia la consideración de los activos socio-culturales próximos, debido a la ganancia que supone en la experiencia de la movilidad cuando se la entiende desde un paradigma alternativo a la mera circulación. La movilidad sostenible debería poder incorporar, como factor diferencial, la posibilidad de entender el territorio como un agente de desarrollo social y

cultural. Y en ese sentido nos parece clave poder ofrecer un mapeado de activos socio-culturales.

A modo de ejemplo consideramos los siguientes:

- Por su diversidad de activos y por su proximidad al carril bici, el tramo CR-403 en su paso por Alaquàs, ya que congrega espacios educativos (IES Clara Campoamor, CEIP Bonavista y la Escuela de Educación Infantil Municipal "L'Alqueria"), espacios deportivos (canchas General Palafox), huerta activa, y zonas paisajísticas y ajardinadas de valor medioambiental.
- Diversas alquerías, edificios históricos restaurados (Centro Cultural Motor de la República en Catarroja) y activos patrimoniales inmateriales, como la presencia de la red de riego tradicional y la huerta.

Infraestructuras de interconexión

En esta categoría se recogen propuestas para aumentar la conectividad comarcal en materia de movilidad sostenible inclusiva. Se ha tratado de abordar la cuestión desde una perspectiva que incorpore muchos ámbitos relacionados con las necesidades de la práctica ciclista, así como el aprovechamiento de las características territoriales en beneficio del impulso del modelo de movilidad sostenible .

En primer lugar creemos necesario que se aborde la cuestión de qué tipo soluciones o actuaciones se plantean desde las administraciones públicas para las rutas de conexión con València desde los municipios adyacentes, dada la importancia que para la vida diaria tienen los itinerarios desde el área metropolitana hacia la capital. L'Horta Sud es una comarca separada de València por la actuación sobre el cauce del río Túria, lo que implica que las rutas de acceso deben sortear la infraestructura del trazado del nuevo cauce mediante pasos elevados que, en muchos casos, no cuentan con la adecuación necesaria para incorporar tránsito ciclista. En el caso del acceso habilitado para la cicloruta CR-3035 en su incorporación a la Avenida del Cid desde Xirivella, nos encontramos con espacio insuficiente para el paso simultáneo de bicicletas y personas. Esto implica que las alternativas existentes para los desplazamientos ciclistas no responden a las necesidades en materia de itinerarios eficientes, lo que a efectos prácticos supone un impedimento para el fomento de la movilidad sostenible.

En esa misma línea, encontramos trazados de carriles bici que no responden al criterio de la ruta más eficiente, más corta y/o directa a los destinos habituales de la movilidad ciudadana, como en el caso del trazado sur de Xirivella CR-V40/CR-XI25 que obliga a bordear la zona industrial para acabar en una zona no conectada a ninguna cicloruta que conduzca al paso hacia València.

Por último nos parece interesante plantear la posibilidad de diseñar ejes de interconexión municipal aprovechando las características del territorio comarcal. Se debate el estudio de una alternativa de vía verde que transcurra por la Rambla del Poyo dado su valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico, y su capacidad estructuradora del territorio.