

SERÀ

SERÀ HORTA SUD 2030
MOVILIDAD SOSTENIBLE INCLUSIVA
INFORME 2024

*SERÀ Horta Sud 2030_
movilidad sostenible inclusiva: informe 2024*



Col·lectiu Soterranya
Mayo 2024



Presentación.-

A continuación se presentan los resultados del trabajo realizado en materia de movilidad sostenible de acuerdo al plan de actuación del proyecto [Serà Horta Sud 2030](#). Nuestro objetivo es conseguir un cambio en los modos de acceso y movilidad en el espacio público, poniendo el foco en la atención a las personas, a su calidad de vida y a la importancia de la experiencia del espacio público como parte fundamental de la creación y consolidación de comunidades ciudadanas. Para ello es necesario impulsar una transformación en la manera en que se perciben los elementos clave para el diseño de los entornos urbanos. En el presente informe se recogen algunas de las líneas de actuación previstas para el desarrollo de un modelo de movilidad sostenible e inclusiva, en concreto el trabajo de diagnóstico de la actual red ciclopeatonal en base a categorías que permitan la incorporación de elementos para la consolidación de este modelo en la comarca de l'Horta Sud.

Consideramos prioritario dar continuidad al trabajo realizado en el 2023 que, a través de la categorización de la información recabada en rutas realizadas *ex profeso* (puntos negros, puntos verdes-sombraje, señalética, activos socio-culturales, infraestructuras de interconexión) permite, no sólo evaluar el estado de la red de movilidad ciclopeatonal, sino ofrecer alternativas de desarrollo que favorezcan diseños alineados con los objetivos del proyecto.

En las rutas realizadas en 2024 se ha tenido en cuenta, en primer lugar, la intención de completar información de las realizadas el año anterior. Por ello se han mapeado ubicaciones que en su momento se consideró necesario para un diagnóstico completo, algunas de ellas tomadas como alternativas a puntos negros, otras como un seguimiento de problemáticas detectadas. Y en segundo lugar se ha tratado de recabar información para evaluar algunas de las propuestas de actuación del proyecto. En concreto se han efectuado rutas de conexión intermodal intermunicipal.

Por último, y como novedad en el trabajo de 2024, se ha incorporado una herramienta de medición de materia particulada en suspensión (PM_{2,5}) en las rutas de diagnóstico. Con ello se pretende dotar a las líneas de trabajo del proyecto de un criterio relativo a la salud de las personas vinculado a la movilidad, dada la relevancia de la materia particulada en relación a la causa de enfermedades y su conexión directa con la actividad de los motores de combustión.

Informe.-

Puntos negros - conflictos viales

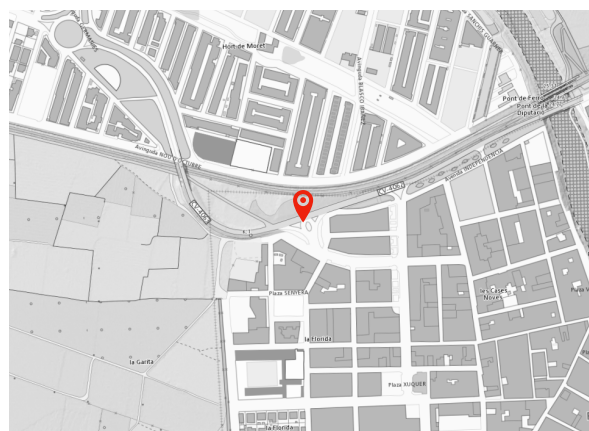
Con el objetivo de completar información de las rutas realizadas en 2023, se ha considerado necesario mapear algunas ubicaciones de las que era preciso recabar más información o realizar un seguimiento.

En concreto se ha realizado la ruta CR-V40 del Anell Verd Metropolità para obtener información relativa a la conexión entre Aldaia y Quart de Poblet que se presenta como alternativa de paso entre municipios, y que evita el punto negro diagnosticado a la altura del Camí de Sant Onofre (CV-408) y la zona industrial del Barrio del Cristo. Es una ruta bien señalizada, segregada del tráfico motorizado, con un firme en buen estado y transcurre por un entorno agradable. Como propuesta de mejora se puede considerar alguna actuación que incorpore vegetación o estructuras para sombra en el tramo que discurre entre el Cementerio Municipal de Quart de Poblet y el paso elevado de la A-3 que conecta con el núcleo urbano.

Por lo que respecta al punto de incorporación a la CV-406 desde el carrer de la Pau, en Picanya, a Paiporta, haciendo uso del acceso que transcurre bajo el paso elevado, llama la atención la consolidación de elementos de bloqueo del paso ciclopeatonal. En anteriores inspecciones se consideró éste un punto deficitario por su falta de conexión a la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats, que llega a esa misma rotonda en su variante CR-PP30, teniendo en cuenta la asiduidad de paso tanto de viandantes como de bicicletas dada la naturaleza de camino histórico entre los dos municipios. Es además un potencial activo debido a las características del entorno, entre las que destaca la presencia de una consistente pinada



Punto de incorporación a la CV-406 –Paiporta – (imagen tomada durante la inspección)





Bloqueo del paso ciclopeatonal (imagen tomada durante la inspección)

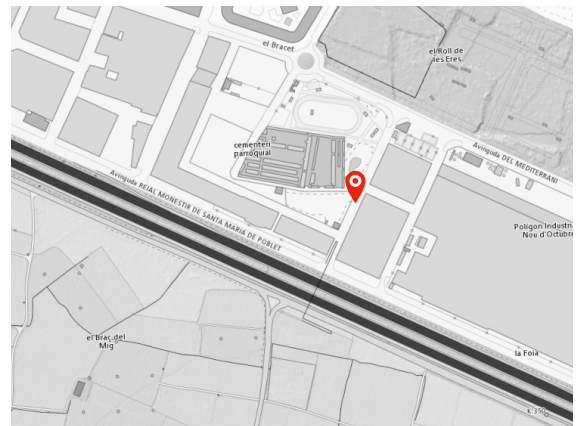


Detalle que muestra la colocación intencional de tierra y de cómo ha sido sorteada por el uso (imagen tomada durante la inspección)

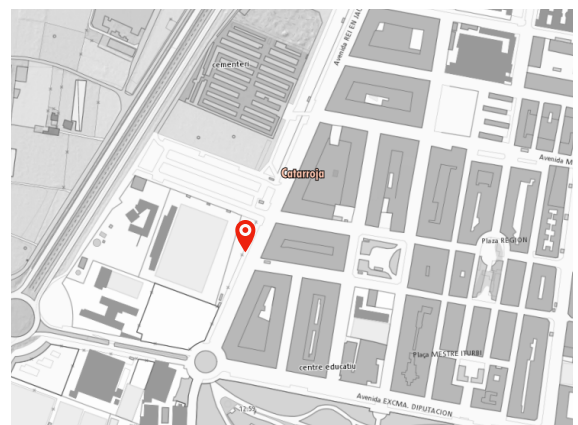
Se han detectado asimismo conflictos de ocupación del espacio reservado para la circulación ciclista. Algunos de ellos nos preocupan particularmente puesto que se deben a errores de diseño o a una falta de consideración de la movilidad ciclista por parte de la administración.



Ocupación del carril bici para tareas de carga y descarga en zona industrial Quart de Poblet, junto cementerio parroquial (imagen tomada durante la inspección)



Ocupación del carril bici. Catarroja, junto complejo deportivo en Av. Rei Jaume I (imagen tomada durante la inspección)

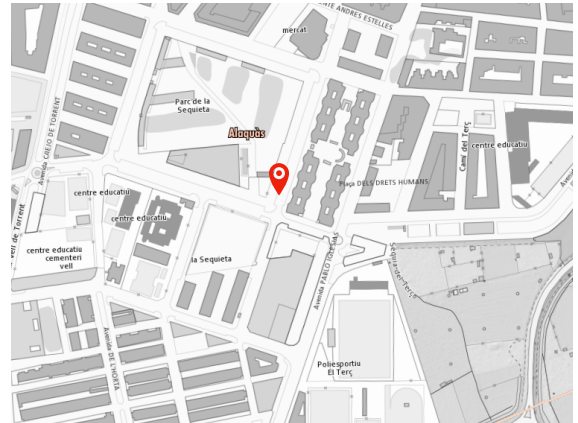




Corte de carril bici CR-400 debido a obra civil. Nula señalización en sentido Païporta–Catarroja (imagen tomada durante la inspección)



Ocupación del carril bici por emplazamiento de mercado ambulante en Alaquàs (imagen tomada durante la inspección)



Intermodalidad & planeamiento urbano

Los conflictos en el uso del espacio público, más allá de ser episodios puntuales de usos incorrectos, remiten a una carencia en la propia consideración del diseño del espacio público, y esto afecta considerablemente al desarrollo de una movilidad sostenible. Para favorecer un cambio de modelo, los entornos urbanos han de pensarse como una solución de continuidad para la movilidad sostenible. No se trata únicamente de reducir la gran diferencia entre el espacio diseñado para los vehículos de motor y el espacio diseñado para la movilidad ciclopeatonal mediante actuaciones puntuales sobre el espacio público. Se debe contextualizar dichas actuaciones en un planteamiento de movilidad urbana sostenible integral y efectivo.

En las inspecciones hemos podido ver ejemplos de actuaciones que no guardan relación con la lógica de los itinerarios ciclopeatonales o que, directamente, están desconectados de potenciales enlaces que favorecerían más itinerarios. Es el caso de la intervención realizada en Torrent "Itinerarios ciclopeatonales de conexión con el centro histórico" que conecta la ruta ciclopeatonal de la Ronda de Safranar con la ruta que discurre por el Camí Vell hacia Picanya. La actuación realizada en el paso bajo la ronda para enlazar con el carril bici que viene de Picanya junto a las vías, se ve interrumpida abruptamente antes de llegar al mismo por un solar destinado a aparcamiento de vehículos. Asimismo la adecuación de las zonas verdes de la calle Campoamor, que incluyen la consolidación de espacios para movilidad ciclista, terminan sin transición en el espacio adyacente a la estación de metro, no habilitado para la circulación en bicicleta.



Detalle del cartel informativo de la actuación en la confluencia de la Ronda Safranar (imagen tomada durante la inspección)



Solar situado en la calle Nou d'Octubre entre la ronda y las vías (imagen tomada durante la inspección)



Reurbanización parcial de la zona verde de la calle Campoamor (imagen tomada durante la inspección)

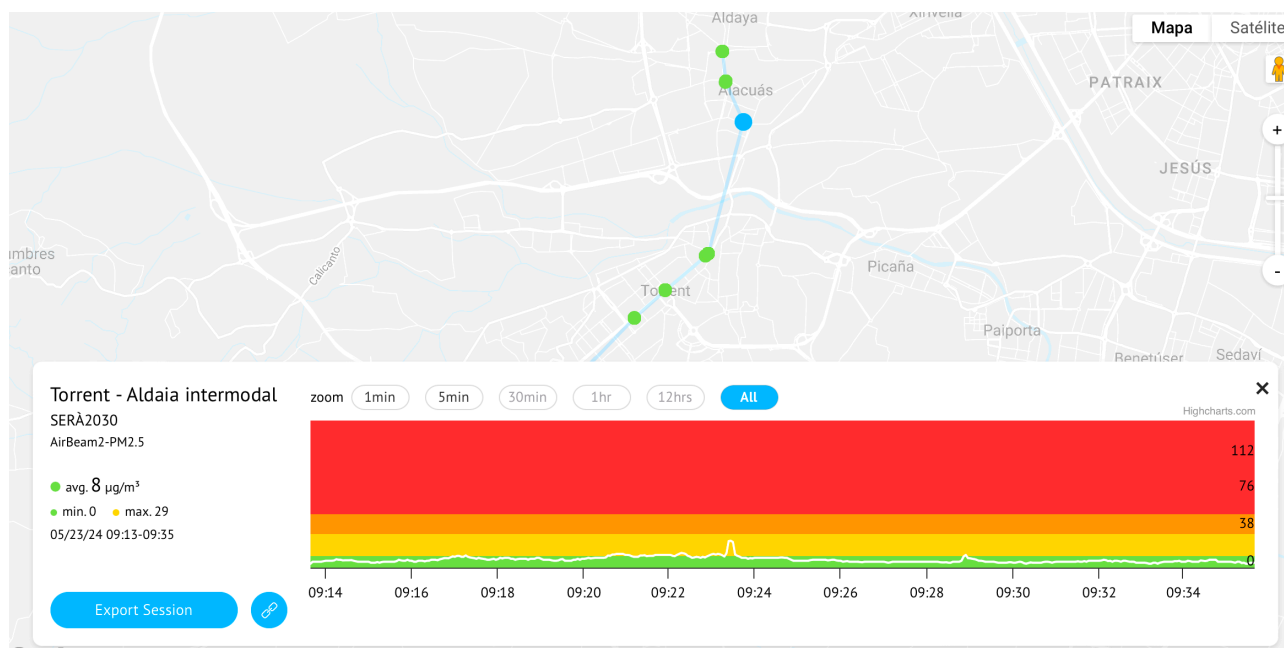


Transición entre la actuación y la calle Estación (imagen tomada durante la inspección)

Este es un caso que pone de relieve la afectación del diseño del planeamiento urbano sobre el desarrollo de la movilidad sostenible a nivel comarcal. Una de las propuestas de actuación a nivel municipal del proyecto Serà Horta Sud 2030 es facilitar la movilidad intermodal, pero hace falta insistir en la necesidad de habilitar los espacios para ello, máxime teniendo en cuenta la posibilidad de realizar conexiones intermodales comarcales mediante el uso de la bicicleta. De ello dan cuenta dos rutas realizadas para el informe 2024 para las que se ha considerado un itinerario que conectase dos municipios de la comarca y dos modalidades de movilidad urbana: una entre las estaciones de metro de Quart de Poblet y Torrent; y otra desde Torrent hasta la estación de cercanías de Aldaya. A destacar que los tiempos de duración de las rutas son similares, cuando no menores, a los previstos para el trayecto en metro para la primera ruta — considerando que es necesario realizar un transbordo entre las líneas 9 y 7 —, y en vehículo a motor en la segunda.

Mediciones de calidad del aire

Este año se ha incorporado una herramienta de medición de materia particulada en suspensión en las rutas de diagnóstico. Consideramos crucial aportar datos sobre la calidad del aire y la contaminación atmosférica en los informes sobre movilidad sostenible debido a la relación entre la actividad de motores de combustión, el aumento de partículas finas (PM_{2,5}) y el incremento de la mortalidad debido a enfermedades cardiovasculares y respiratorias, consideradas las principales causas de muerte a nivel mundial.



Infografía de datos recogidos con el dispositivo AirBeam2 relativos a materia particulada en suspensión en la ruta intermodal (fuente: Aircasting.org / HabitatMap)

El objetivo es comenzar a recabar datos que permitan monitorizar zonas críticas en relación a la contaminación atmosférica y la movilidad ciclopeatonal para diseñar estrategias de reducción de los riesgos ambientales y los efectos nocivos de la exposición a las partículas finas PM_{2,5}. Se prevé, por ello, incorporar en posteriores informes un seguimiento de la aplicación de planes de establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en la comarca, o medidas de reducción del impacto sobre la salud pública del tráfico rodado en entornos urbanos (Planes Acústicos Municipales).

Asimismo, y en la línea de potenciar una inteligencia colectiva transformadora, se pretende consolidar la transversalidad del proyecto Serà Horta Sud mediante la vinculación de esta nueva serie de datos con otras líneas de trabajo (transición energética, datos abiertos y transparencia) con la finalidad de generar planteamientos capaces de atender al mayor número de elementos clave de la compleja realidad actual y poder así afrontar los retos de la transición ecosocial.

Conclusiones.-

A modo de conclusión creemos necesario abordar estratégicamente las actuaciones pendientes y futuras en materia de movilidad sostenible.

➡ Actuaciones pendientes

- Abordar el criterio en materia de señalética para la gestión del tráfico en las intersecciones. Como se indicó en el informe de 2023 el Reglamento General de Circulación indica "prioridad de paso ciclista en las intersecciones cuando se circule por carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizado" (Sec. 3ª Art. 64). Sin embargo se observa un criterio que favorece el paso de vehículos de motor al recurrir a señales de parada del tránsito ciclista en las intersecciones. Creemos necesario realizar una consulta a las entidades responsables de la gestión de la red viaria para abordar este escenario.



Señal de parada para el tráfico ciclista en intersección de vía interurbana (fotografía tomada durante la inspección)

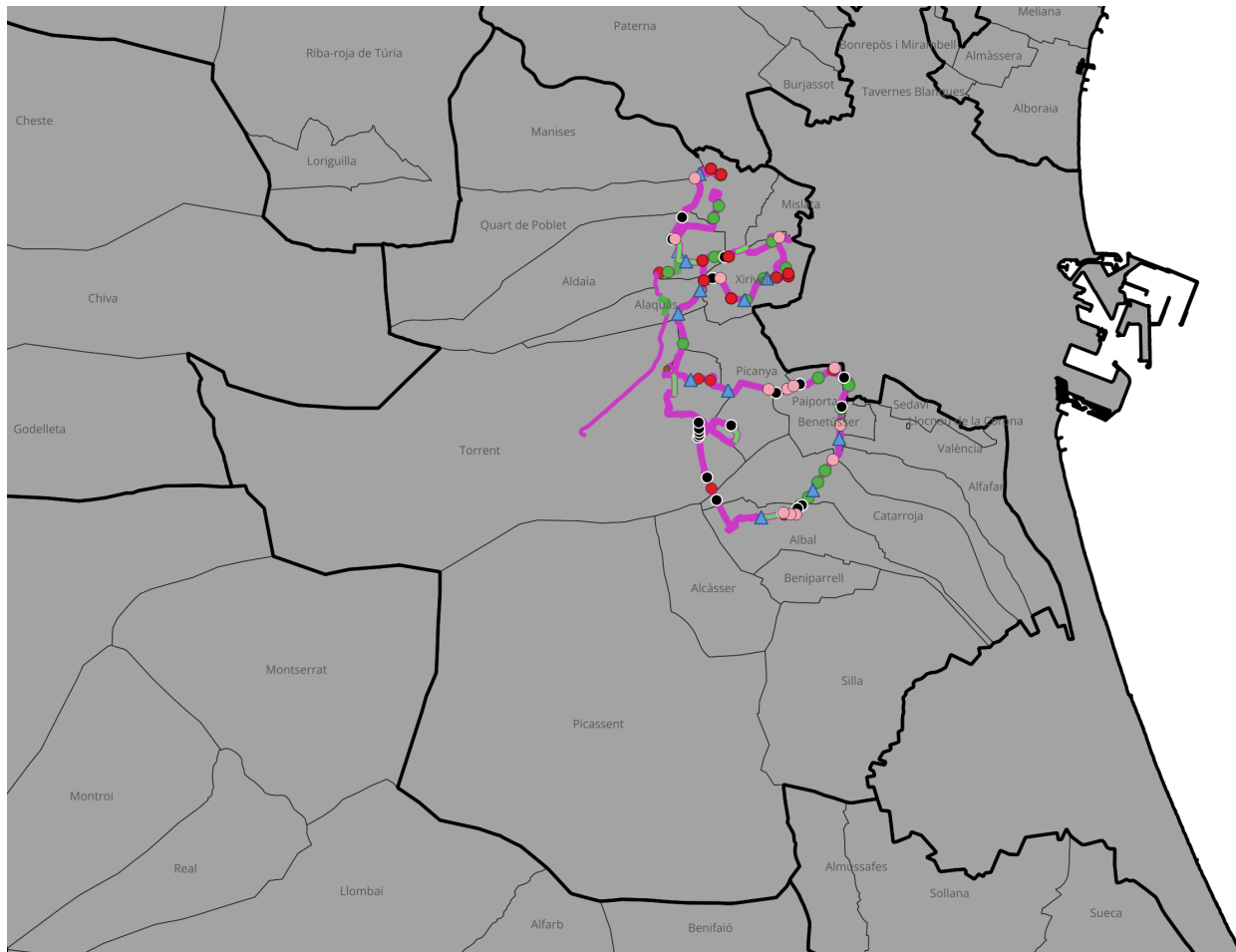
- Trasladar la consulta acerca del estado del punto negro detectado a la altura del Camí de Sant Onofre (CV-408) y la zona industrial del Barrio del Cristo.

➡ **Actuaciones futuras**

- Promover la ampliación de la red comarcal de carril bici para alcanzar un trazado que permita articular la comarca, utilizando los criterios utilizados para el trabajo de diagnóstico realizado por Serà Horta Sud 2030.
- Incorporar un protocolo de recogida de datos para las mediciones de calidad del aire (partículas PM_{2,5})
- Realización de más rutas de diagnóstico de la red de movilidad ciclopeatonal comarcal incorporando nuevas categorías si fuera necesario.

Anexo I

Mapeado rutas ciclopeatonales Horta Sud (estado actual)



- Señalética.- Carencias, conservación, criterios, y posibles actuaciones
- Puntos negros.- Conflictos viales, estado de conservación de la red, peligrosidad en la circulación
- Puntos verdes.- Actuación en materia de sombra sobre la red ciclopeatonal
- Sombra.- Mapeado de la actual superficie cubierta por sombra
- ▲ Activos socioculturales.- Identificación de activos socioculturales y posibles sinergias
- Infraestructuras de conexión.- Identificación de propuestas para la mejora en la eficiencia y/o calidad de la experiencia de la movilidad.

Anexo II

Información rutas realizadas para el informe 2024

ID_ 03.Torrent — Aldaia (intermodal)

Descripción:

Ruta de conexión con estación de cercanías Aldaia desde Torrent

Longitud ruta: 6,06 km
Duración registro: 00:23:22
Medición PM_{2,5}: Sí



ID_ 04. Aldaia — Quart de Poblet

Descripción:

Estudio variante conexión intermunicipal por Anell Verd Metropolità

Longitud ruta: 4,4 km
Duración registro: 00:27:54
Medición PM_{2,5}: No

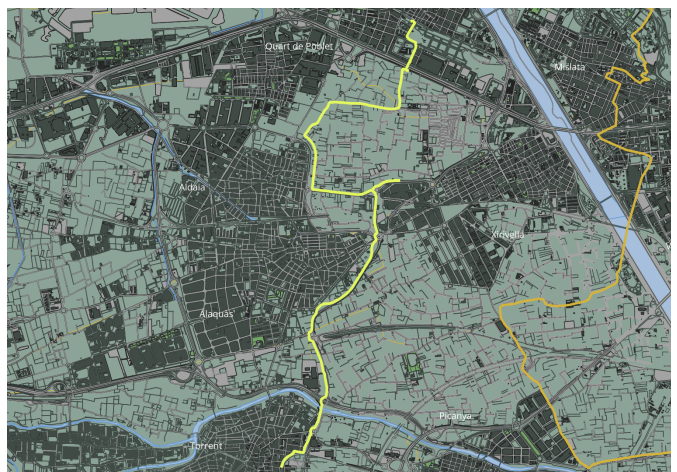


ID_ 05. Quart — Torrent (estaciones)

Descripción:

Ruta de conexión intermunicipal entre estaciones de metro

Longitud ruta: 8,42 km
Duración registro: 00:30:46
Medición PM_{2,5}: No



SERÀ 