

ACTA DE LA REUNIÓN DE LA
MESA DE LA BICICLETA
26 DE FEBRERO DE 2020

**MESA DE LA
BICICLETA**

Reunión celebrada en la sala de reuniones de Alcaldía, sita en el edificio “Tabacalera” (C/ Amadeo de Saboya 11 – 3ª planta – Patio B).

ASISTENTES

Belén Calahorro Lizondo / Coordinadora de la Agencia Municipal de la Bicicleta del Ayuntamiento de València

Carmen Gemma Bellver Navarro/ Universidad Politécnica de València

Ángel Navarro Moros / Las Naves

Tania Cortés / Federación de Asociación Vecinal

Fernando Macías / Federación Sindical del Taxi

María del Rosario Rodríguez De Luengo / ONCE

Jéssica Muñoz/ JcDecaux-Valenbisi

Carlos Sepúlveda Rubio / València en Bici – Acció Ecologista Agró

Marian Sintes / València en Bici – Acció Ecologista Agró

Antonio Llópez Moreno / València en Bici – Acció Ecologista Agró

Julia Martínez / Asociación de Comerciantes del Centro Histórico

Yolanda Ruiz Gonzalez / Club 3 Rodes. Aspaym CV

Borja Llorens / València Bikes

Silvia Lopez / Todo Bici

José Manuel Rubio Balaguer / Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

Michael Flynn / Particular

Rafael Oliete Ballester / Foro Valenciano de la Bici

Antoni Velarde González / Soterranya

José A. Pérez / Intersindical Valenciana

Isabel Totikaev / Particular

Juan Manuel Baberá Balaguer / APAV

ORDEN DEL DÍA:

- Proyectos y actuaciones prioritarias para el fomento y mejora de uso de la bicicleta.
- Grupos de trabajo de Mesa de la Bicicleta.
- Debate y propuestas.
- Conclusiones

Comienza la reunión en la Sala de Reuniones de Alcaldía del Ayuntamiento en el edificio de la Antigua Tabacalera. Para iniciar la reunión **Belén Calahorro Lizondo**, coordinadora de la Agencia de la Bici, recuerda que se envió el acta anterior, del 23/10/2019, para su aprobación que se aprueba por todas las presentes.

José Manuel Rubio Balaguer del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, pregunta a quien se envían las actas puesto que él no la tiene.

Belén Calahorro Lizondo: se envían al mismo correo al que se envía la convocatoria, si quiere poner su email personal en la lista lo incluiremos en la base de datos.

Comienza con una presentación de los proyectos realizados durante el tiempo transcurrido desde la anterior reunión:

1. La dotación de horquillas durante el 2019 ha sido de 2368 nuevas plazas, lo que significa casi un 90% más que el año anterior y respecto al 2015 es un 164% más. Cada año se instalan más.





José Manuel Rubio Balaguer del Colegio de Caminos indica que es importante contabilizar aquellas horquillas instaladas dentro de aparcamientos públicos que son gratuitas.

Belén Calahorro contesta que es complicado inventariar aquella dotación dentro de edificios que no son todos del Ayuntamiento. Se tratará de estudiar como mejorar la información externa al ayuntamiento.

2. Sigue la presentación indicando las IMDs (Intensidad media en día laboral) de uso de la infraestructura ciclista en los últimos meses. Los datos de las espiras del año 2019 son muy buenos, octubre es el mejor mes, pero cada mes crecen los usos y respecto al año anterior siempre aumentan. El punto de mayor uso de la ciudad en Calle Xàtiva frente a Plaza de Toros ha aumentado un 50% en enero de 2020 respecto a enero de 2019, lo que corresponde con casi 2000 usos al día más. En la calle Cuenca se ha mejorado una intersección de un tramo del carril bici y eso podría ocasionar el aumento directo con el uso que es de un 90% más y 80 usos más de media respecto al año pasado. Mejorar la infraestructura ayuda a que el uso también crezca.



3. Se comunica la realización de un estudio de perfiles de usos de la infraestructura, “Primer Informe de Movilidad Ciclista en la ciudad de València” información necesaria para ver con claridad a quien debemos dirigir las campañas y animar a más gente a que use la bici. Se realizaron conteos a pie de calle de la cantidad de personas que pasan y estudios de conteo del tipo de vehículo, género del uso, rango de edad, etc. Se realizó en puntos donde hay conexión con el anillo ciclista y no tiene excesiva



influencia directa con el turismo para poder ver la realidad cotidiana. Los puntos de medición fueron Pont de Fusta y la mitad de la calle Alicante. Resultados destacables:



- a) Casi un 40% son mujeres, lo que mejora la media habitual de las ciudad de España. En las generaciones más jóvenes la paridad es mayor, lo que puede significar que la cultura ciclista se introduce en nuevas generaciones. Hay que trabajar para evitar que las mujeres que empiezan a tener mayores cargas de cuidados dejen de utilizar la bici por razones de logística y de otro tipo.
- b) El 75% de los desplazamientos son con bici, solo 1 de 4 desplazamientos se realizan en patinete. La paridad con los patinetes es la misma que con bici.



- c) Los rangos de edad son infancia y juventud, madurez y mayor madurez. El 15% de las personas que se mueven en bici son mayores de 50 años, esto significa que la movilidad en bici es posible aunque la persona tenga cierta edad.



d) Los desplazamientos de ValenBisi son el 20% respecto a la bici privada.



Marian Sintes de València en bici: haciendo referencia al plano de consejos ciclistas de la ciudad, indica que es de l'horta sud y usa el carril bici que conecta Torrent con València. Al llegar a la ciudad se accede a una ciclocalle que debería ponerse en valor. Sería conveniente señalar la entrada mejor.

Juan Barberá: se deben mejorar las conexiones de ciertos puntos de la red y propone señalar en qué dirección hay una posible conexión, a cuanto distancia y de qué tipo de infraestructura. Para por el momento solucionar el problema hasta que se conecten en el futuro.

Belén Calahorro Lizondo: el objetivo del plano es que se conozca como es la red, uno de los consejos es planificar antes de salir que ruta se va a utilizar. De este modo, si una zona no está bien conectada se puede consultar y descubrir cuál es la mejor ruta. Valora que para invertir en señalización en lugares que no tienen la calidad suficiente habiendo espacios que sí la tienen, sería mejor invertir en mejorar el espacio. Eso es lo que se está priorizando.

Antoni Velarde de Soterranya: hay también un punto complejo en C/ San Vicente que se termina sin conectar con la C/ Bailén.

Belén Calahorro Lizondo: había un proyecto en los presupuestos participativos que solucionaría esto, propuesto por el servicio de movilidad, que no ha conseguido suficientes votos. Lo mismo ha ocurrido con la conexión con Av. Tres Forques.

Marian Sintes de València en Bici: es el mismo proyecto que dejaba con solo una dirección para los coches en esa calle. Por ese motivo no lo ha votado la gente, ya que ese trayecto en coche se convertía en muy largo.



- 4. Premis Fallas 2020:** todavía se pueden apuntar las fallas. Se pretende que desde la crítica fallera se promueva el uso de la movilidad sostenible. La información está en las redes. se espera que en los próximos ejercicios aumenten las fallas inscritas.



- 5. Cartel 8 de Marzo:** repartidos en MUPIs por la ciudad y en edificios públicos. Con el objetivo de llegar a posibles ciclistas y representar la diversidad de perfiles de edades de mujeres que pueden ser usuarias de bici. También representa la diversidad de bicis y de modalidades de ir en bici.



- 6. Pacificación en la Plaza del Ayuntamiento:** En marzo comenzará. Se van a ampliar aceras por lo que por esos lugares no deben circular las bicis pero también se van a ampliar los espacios peatonales donde las bicis comparten el espacio con los peatones, cumpliendo normas de seguridad. Todas las vías van a ser permeables por lo que, aunque hay un tramo delante de correos por donde no deben pasar las bicis, no se necesitará pasar por esa zona para evitar dificultar el paso de las líneas de EMT. Se mejorarán los accesos al anillo ciclista para las bicis, en la C/ Marqués de Sotelo.



Antonio Llópez de València en Bici pregunta si se van a poner dobles sentidos ciclistas, porque es contra dirección el tramo que va desde la plaza de la Reina hasta la plaza del Ayuntamiento.

Belén Calahorro Lizondo: no, según la ordenanza está permitido en espacios compartidos pero no se va a transformar ninguna vía donde haya vehículos a motor para poner un doble sentido ciclista, se va a señalar el itinerario por otro recorrido donde se puede circular en bici compartiendo el espacio con los peatones.

7. Otros proyectos:

•Primat Reig está finalizándose y su carril bici conectará con Blasco Ibañez y Av. Constitución.

•El carril bici de la Av. del Puerto también está casi terminado.

•Instituto Obrero y Fernando el Católico también van a empezar, con la particularidad de que Fernando el Católico no tendrá un carril bici segregado, tendrá un carril bici bus, todavía no podemos indicar fecha.

•La ampliación Av. del Cid ha sido aprobada en los presupuestos participativos. Se va ampliar el tramo desde el Hospital General hasta el final de la avenida además del proyecto pendiente del tramo desde Hospital General hasta plaza España.

•San Vicente tramo final Tres Cruces hasta conectarlo a Plaza España.

Próximas ampliaciones que se han aprobado en presupuestos participativos 2018-2019: General Avilés, Ronda Nord, Paseo de la Alameda, José María Haro, Cuenca y Jesús.



Proyectos que se han aprobado para este año en los presupuestos participativos 2019-2020: Blasco Ibañez - Vicent Zaragozà (un tramo que conecta el carril de Av. Suecia con el barrio de Benimaclet), el “segundo anillo ciclista” que incluye un tramo de General Avilés, de Maestro Rodrigo a Pio Baroja, Pio XII- Av. Burjassot, Peset Aleixandre que conecta con Primat Reig y se está haciendo ahora, Cardenal Benlloch – Eduardo Boscá y la Av. del Cid.

María del Rosario Rodríguez de la ONCE pregunta si el tramo de San Vicente es aquel que llega a plaza España, ya que en este tramo hay un carril bici segregado en calzada que en un cruce con la calle Marvá se sube a la acera, en un tramo muy pequeño y las bicis pasan muy cerca de los peatones.

Belén Calahorro Lizondo: Ese tramo no está en el proyecto y que este espacio compartido con los peatones permite que sigas por la calle San Vicente sin ir por la calzada.

Marian Sintes: esa calle está mal dimensionada en el sentido de que hay muchos carriles para coche y las bicis se quedan arrinconadas por lo que tienen que compartir el espacio con peatones.

María del Rosario Rodríguez: en ese tramo los coches aparcan en batería invadiendo el carril bici. Pide si se puede rediseñar ese cruce para que tenga todo el carril bici en línea.

Belén Calahorro Lizondo: Actualmente cuando se desarrolla infraestructura ciclista (que solo por hacer un carril bici ya se mejora ese espacio de la acera porque constituye una separación física de los coches), se incluyen más pasos de peatones donde no los hay o las intersecciones siempre se hacen separadas del cruce con el peatón.

María del Rosario Rodríguez: lo hablará con urbanismo para buscar una solución, ya que no hay nada que te indique en la acera que estás atravesando un carril bici con textura, solo con visibilidad porque está pintado de color rojo.

Belén Calahorro Lizondo la accesibilidad es algo que ya se incluye siempre en todos los proyectos.

Julia Martínez, de la asociación de comerciantes del centro histórico, propone

dedicar un año a erradicar esos puntos de conflicto que crean conflicto del peatón hacía los ciclistas en las aceras, bajando el carril bici a la calzada para generar mayor empatía.

Belén Calahorro Lizondo: hay muchos carriles bici aún que se diseñaron en acera y por ello cuando se hace una nueva conexión con esos carriles, en las intersecciones se intenta que se bajen a calzada.

María del Rosario Rodríguez: lo que podríamos hacer es ir detectando entre todos esos puntos, para ir viendo soluciones.

Belén Calahorro Lizondo: podría ser propuesta para los Presupuestos Participativos, pero podemos ir inventariándolos para ver los diferentes tipos de diseño que hay y donde están los que crean más conflicto.

Rafael Oliete del Foro Valenciano de la bici: ¿la contradirección, que está en la ordenanza, se va a llevar a cabo?

Belén Calahorro Lizondo: aún no hay prioridad en trabajar en ese proyecto. Por ejemplo, si para el cambio en la Plaza del Ayuntamiento hay algún tramo que podría implicar una doble dirección se puede proponer, pero si hay una opción de permeabilidad ciclista no es necesario.

Rafael Oliete del Foro Valenciano de la Bici: lo más conveniente sería trabajar en la red ciclista sólida y una vez esté hecha, localizar donde haría falta para acortar distancias para las bicis.

Belén Calahorro Lizondo: la infraestructura segregada supone mucho presupuesto, pero solo señalar no, aunque inventariar cueste mucho trabajo, luego instalarlo es factible hacerlo a la vez que el propio proyecto. Este cambio es muy grande para los conductores de coche y sería necesario hacer campañas para informar, por lo que habría que preparar muy bien cómo empezar con esa fase.

Ángel Navarro de Las Naves: había un proyecto de identificación de este tipo de puntos, pero no dependía del departamento de Movilidad, era de otro colectivo. Se estudió con cámaras y se georeferenció. Fue iniciativa del Ayuntamiento pero después no tuvo seguimiento, se podría rescatar ese

proyecto y acompañarlo para aprovechar trabajo hecho.

Marian Sintes: muchas veces esos puntos se producen por coches mal aparcados en esquinas que restan visibilidad. En Vitoria se soluciona este problema poniendo muchas zonas de carga y descarga, evitando así que se aparque en esquinas.

Julia Martínez: la zona de calle San Vicente no tiene suficiente carga y descarga, lo que interfiere mucho en el tráfico de coches. Desde el año 2006 se ha propuesto que la carga y descarga se comparta con las paradas de taxi hasta las 10h. El proyecto de Pacificación de la Plaza del Ayuntamiento se va a hacer así, pero debería ser en toda la ciudad y una práctica habitual para facilitar las tareas de todos los usos en espacio público. Se puede compartir de forma racional y generosa y permitir que se use bien por todos.

Belén Calahorro Lizondo: ahora, siempre que se realiza un carril bici se introducen nuevas zonas de carga y descarga y que aun así, también hace falta mucha cultura para evitar conflictos.

Fernando Macías de la Federación Sindical del Taxi: nosotros también proponemos y hacemos esto en muchas paradas de taxi donde no hay tanta demanda, pero hay paradas que según la hora tienen mucho movimiento y no es posible. Cuando el aparcamiento es en batería no hay problema, pero cuando es en cordón y tiene que fluir la circulación no es posible, hay que hacerlo de forma organizada. Continúa consultando sobre la convivencia entre coche y bici en el doble sentido de la circulación para las bicis, ya que no entiende cómo hacer cuando no hay espacio de seguridad y viene una bici en contra dirección.

Belén Calahorro Lizondo: hay calles con esa señalización en València desde hace muchos años, por ejemplo la calle Obispo Soler. Para empezar a introducirlo en muchos sitios, habría que trabajar en cómo hacerlo para que se entienda, es algo muy habitual en muchísimas ciudades de Europa, simplemente hay que señalizarlo. Se pone pintura en el suelo señalizando que por ahí puede ir el ciclista en otra dirección y también al principio y al final de la calle. No está segregado pero garantiza un espacio de seguridad.



Antonio Llópez de València en Bici: lo ha visto personalmente en alguna ciudad de Francia, donde casi todas las calles del centro estaban señalizadas como que se permite que las bicis vayan en contra dirección. En algunas estaba pintado en el suelo indicando que lado debían de usar las bicis, pero en otras ni siquiera eso y la convivencia era buena. Comparte un artículo en el que València en Bici escribió sobre esto: <https://Valenciaenbici.org/sobre-ciclocalles-y-calles-de-doble-sentido-ciclista/#more-2723>.

Carlos Sepúlveda de València en Bici comienza mostrando su propuesta para rediseñar Reino de València y mejorar la seguridad ciclista y peatonal. Propone una continuidad peatonal en la mediana que discurre por toda la avenida. Tiene preferencia peatonal, ya que no está semaforizado y los coches deben ceder el paso a los peatones, menos en el trozo de Mestre Racional. La avenida tiene 12 intersecciones en los 930m que hay desde Peris y Valero hasta el final.

La propuesta eliminaría el tráfico oportunista y mejoraría la seguridad de los peatones que, teniendo preferencia de paso, tienen que ir con la precaución de que venga un coche a veces por la derecha y a veces por la izquierda. A parte de esto, los peatones no son conscientes de que tienen preferencia peatonal y cuando llegan a una intersección esperan a que pasen los coches del cruce.

Juan Barberá: la confusión está porque los peatones no saben interpretar que, ante la ausencia de semáforo para los peatones, tienen la preferencia.

Carlos Sepúlveda: una solución sería poner un semáforo de siempre verde para los peatones para aclarar, pero su propuesta es eliminar 5 intersecciones innecesarias para los coches, porque solo suponen hacer el cambio de sentido 300m más adelante y Reino de València se convertiría en un paseo de 600m. El tráfico por la avenida no es muy elevado en el final de esta y se ha tenido en cuenta no modificar las intersecciones por las que pasan líneas de Emt.

Belén Calahorro Lizondo: se podría trabajar en estandarizar las dificultades que ocurren cuando el carril bici está en el centro, algo que también ocurre en Manuel Candela. Para la próxima reunión se comentará esta propuesta ahora que ya la conocen.

Antonio Llópez de València en Bici continúa comentando la propuesta para el



Paseo de la Alameda. Esta propuesta inicial es hacer un carril bici por la vía de servicio y como la Alameda es una calle muy grande de muchos metros y la propuesta ciudadana es que deje de ser una zona de paso o de aparcamiento para pasar a ser un paseo como tal. Su propuesta es hacer el carril bici en el espacio central donde ahora están los coches aparcados, en lugar de en la vía de servicio, con una anchura mayor que sea la primera vía ciclista de servicio de gran capacidad.

Juan Barberá: tener una vía de gran capacidad es buena propuesta ya que ni siquiera en el Viejo Cauce del Turia la hay, en el Anillo Ciclista ahora mismo ya hay una saturación.

Carlos Sepúlveda: es cierto que hay más ciclistas que la capacidad de la vía.

Antonio Llópez: este tipo de carril debería hacerse en grandes avenidas y tendría que tener un tamaño adecuado para aliviar los problemas de atascos para vehículos de emergencia. Los camiones de bomberos y ambulancias podrían circular por él y solo haría falta señalizarlo.

Rafael Oliete del Foro Valenciano de la bici: le preocupan los atropellos en los accesos al río, los pictogramas que había en el suelo con el tiempo se han borrado y ahora hay un conflicto.

Belén Calahorro Lizondo: hemos tenido reuniones para mejorar este aspecto pero lo que ocurre es que cada vez hay cada vez más usos y que a mayor usos mayor complejidad. En lo que se insiste es que a pesar de tener carril bici y carril para correr sigue siendo un parque y que por el hecho de crear una vía segregada se adquieren unos derechos que hay que gestionar.

Rafael Oliete del Foro Valenciano de la Bici: el problema solo está en las bajadas de acceso.

Yolanda Ruiz de ASPAYM CV: ocurre porque en esos puntos hay poca visibilidad.

Belén Calahorro Lizondo: se está trabajando en ello está en proyecto. En cualquier caso es un lugar donde hay que compartir el espacio y tener en cuenta la diversidad de usos que se dan en un mismo lugar. Además se está

conectando el carril bici con las bajadas al río, para que no sea necesario ir un tramo por la acera para acceder.

Juan Manuel Barberá de APAV: pregunta por los canales de comunicación del Ayuntamiento para indicar incidencias en la calle que se detectan al ir en coche, para proponer mejoras en algunas intersecciones que tienen poca visibilidad.

Belén Calahorro Lizondo: existe la AppValencia y es de las vías más rápidas. También por email de la Agencia u otra forma de contacto con ella, se busca cual es el departamento correspondiente y lo dirige. Aunque lo más correcto es presentar todo por registro de entrada porque se inician los trámites dentro de la administración. En cualquier caso sería mejor trabajar en las estandarizaciones, para no ir punto por punto resolviendo problemas concretos. Se pudieran establecer parámetros, para poco a poco, crear protocolos que empezaran a cumplirse en los nuevos diseños.

Juan Manuel Barberá Balaguer de APAV: al alumnado se le enseña a girar el cuello cuando conducen coche para asegurarse de que han visto a todos los posibles peatones que puede haber a su alrededor, algo que se debería enseñar e introducir en nuestras costumbres conduciendo coche.

Para continuar, en la anterior reunión de la Mesa de la Bici, se trabajaron 3 perfiles de usuarios en los grupos de trabajo y el resumen de resultados fueron

- I. Estudiante universitario que realiza desplazamientos de casa a la universidad y de ocio. Circulan por infraestructura ciclista porque hasta la universidad hay, pero no siempre es continuo ni de la mejor calidad. Suelen tener un tiempo de 20 minutos. Los beneficios de este grupo sería la economía, el tiempo, la facilidad de aparcar, la versatilidad del vehículo que da muchas posibilidades y el hecho que se sienta incluido dentro de un grupo de ciclistas. Las barreras que pueden encontrar es tener bicis de baja calidad, que el diseño no tenga toda la calidad en algunos puntos como debería y que hay mucho tráfico que algunas personas podrían considerar poco amable en los colectivos de mujeres. También en carriles no segregados, la confluencia con peatones o con VMP y el riesgo de robo. Las



propuestas son mejores en los carriles bici que son cercanos a las Universidades, las campañas conjuntas en actividades relacionadas con la ciudadanía.

- II. Ciclista deportivo, perfil donde los estudios concluyen que en su mayoría son hombres, que utilizan la bici de forma deportiva pero no dentro de la ciudad. Para llegar a que este colectivo use la bici también entre semana y no solo por ocio o deporte. Los beneficios que encuentran son el ocio, el deporte y el almuerzo, utilizando la bici por las tardes o el fin de semana. Las barreras son que consideran el tráfico peligroso, tienen miedo al robo, su bici no es adecuada para desplazamientos urbanos y consideran más cómodo el coche. Las propuestas son mejorar la infraestructura en polígonos y área metropolitana, aparcabicis vigilados e incentivos empresariales.

Juan Manuel Barberá Balaguer de APAV sugiere que tengan dos bicis, ya que sus bicis deportivas cuestan 3000€ o 4000€ y no es fácil dejarlas en la calle.

Belén Calahorro Lizondo: puede estar dentro de los incentivos empresariales y que los coches cuestan más dinero e igualmente los dejamos en la calle. Ambos comentan que se puede tener seguro antirrobo.

- III. Trabajador del área metropolitana. Tienen que recorrer distancias más largas desde casa hasta el tren pero hay buena conexión y posibilidad de usar la intermodalidad. Los beneficios son la salud, el medio ambiente, la economía y tener una vida activa. Las barreras son la falta de aparcamiento vigilado o cerrado e inseguridad al circular con familia cuando se entra en la ciudad. Las propuestas son mejorar la seguridad en calzada, mejorar el mantenimiento del carril bici, la segregación de espacios, campañas de concienciación para mejorar la convivencia y el aumento de la vigilancia en el cumplimiento de la normativa cuando hay cambios, introduciendo campañas.
7. Desde la agencia se está trabajando y se propone una acción de reparto de pegatinas con consejos sobre cómo evitar el robo, una de las barreras más grandes según las estadísticas. En ella se resume con una imagen la idea



de cómo atar la bici, ya que mucha gente no sabe cómo atarla bien o no se plantea que puede atarla mejor. Tiene un código QR con el que entras a un artículo en la web donde se encuentra más información y tres consejos básicos ya que no hay mucho espacio. Se propone trabajar otras ideas o buscar nuevos canales para difundir esta pegatina que irá pegada en las nuevas horquillas que se instalen.

8. Otro proyecto actual es el aumento de la señalética ciclopetatonal como la del Anillo Ciclista y Natzaret. Con ella se pretende animar a que más gente ande y vaya en bici, que se dé cuenta de que València es muy asequible y que las distancias y tiempos no son enormes. Se propone trabajar en esto proponiendo nuevos destinos, además de hacer coincidir con los destinos ya puestos en el Anillo Ciclista, ver otros destinos en las otras zonas donde todavía no se han puesto y otras infraestructuras.

Ángel Pérez, de la Intersindical Valenciana: ¿cuánto cuesta la señalética? Comenta que los residentes ya saben dónde están las cosas y que no ve necesario poner más obstáculos en la vía pública.

Belén Calahorro Lizondo: es fruto de la mejora de un contrato, por lo que de momento con la capacidad actual de trabajo se abordan todas las propuestas. También se instalan a la vista de los coches, así ellos también pueden ver que es poco tiempo andando o en bici, ya que hay mucha gente que no se da cuenta de este hecho porque no tienen integrado ir en bici.

Ángel Navarro interviene diciendo que en Vitoria y en Pontevedra lo tienen y anima mucho a la gente.

Juan Manuel Barberá Balaguer: está viendo el mapa al que te dirige la app de la ciudad y se podría plantear, en esa misma app o en otra independiente, marcar los itinerarios con tiempos. También está la opción de plantearle el proyecto a las universidades o de poner los tiempos del itinerario en un mapa en papel. Se puede plantear esta acción como el MetroMinuto de Pontevedra pero en bici. La propuesta es añadir, aunque no sea un mapa interactivo, las distancias mapeadas con más información que nos ayude en formato virtual.

Julia Martínez de Comerciantes del centro Histórico recuerda que hace



tiempo que se solicitaron horquillas enfrente del teatro Olimpya y le gustaría recordarlo, ya que en ese punto se atan muchas bicis mal o en los árboles. Añade que hay necesidad de comunicar que el centro es accesible, que no está cerrado, y que en cada lugar donde se ponga señalética se podría indicar como llegar al centro andando, en bicicleta o quizás en autobús. Propone que se ponga, en algún lugar emblemático de cada barrio, información de cómo llegar al centro, para que la gente se dé cuenta de que se su distrito al centro es muy fácil llegar con transporte sostenible. Esta propuesta se aprobó en Junta Municipal y la idea era haber hecho unos adhesivos, como los que están en las estaciones de metro. Se aprobó ponerlos en 10 lugares, en el suelo, pero se paralizó con las elecciones porque se asoció a un tema político. Aporta la idea de diseños de salvamanteles con información, que se utilizan en los restaurantes y la gente mientras espera la carta o la comida los lee. Se podría hacer uno con la información de la pegatina y algo que ayude a percibir a la gente que el acceso al centro es fácil. Se plantea que como el acceso en coche al centro es más complicado ahora, la gente decida irse en coche a periferia.

Marian Sintes: se necesita percibir que la gente que se mueve en bici también compra en el centro y realiza todas las gestiones en el centro exactamente igual. Desde el punto de vista médico, la gente tiene que percibir que aunque les cueste más tiempo, lo están invirtiendo en salud. Además la percepción de lo que tardamos en llegar es errónea, València es una ciudad pequeña y los tiempos que se invierten en buscar y conseguir aparcamiento en coche no se están teniendo en cuenta.

Belén Calahorro Lizondo: se intenta copiar lo que se ha hecho en otras ciudades donde ha funcionado, planificando de otro modo para que el urbanismo sea accesible en toda la ciudad, no solo en el centro, y que anime a la gente a andar, ir en bici e ir en transporte público, pero esa realidad no se puede ver de un día para otro. Son normales las reticencias iniciales porque eso ocurre siempre que hay un proceso de cambio, que también implica llevar un seguimiento, evaluarlo y mejorarlo. Se intenta trabajar en lo positivo. En lugar de decir: no cojas el coche, animamos a hacer ver que es fácil de hacer y que la distancia es solo de unos pocos minutos aunque creyeran que se tarda



menos en coche. Se trabaja en la línea de mostrar la amabilidad y las posibilidades que te dan medios que no te has planteado porque normalizas el otro medio.

Fernando Macias de la Federación Sindical del Taxi: en general, los cambios son muy traumáticos, pero en Burgos o en Zaragoza, hasta los más críticos, en año y medio, ahora son firmes defensores y quieren mantener los cambios porque funciona de maravilla. Hay que ser valientes con estas políticas y defenderlas desde el primer momento.

Belén Calahorro Lizondo: todos queremos el mismo objetivo pero a la hora de aplicarlo siempre hay reticencias.

Carmen Bellver de la UPV consulta otro tipo de perfiles de usuario que no vive dentro de la ciudad y no tienen modos de transporte sostenibles que sean viables. Por diferentes problemáticas como los cercanías, FGV, etc. Estos, cuando van a acceder a la ciudad, en este caso, a la universidad, no tienen un punto de conexión para hacer transporte modal y habría que trabajarlo. En su universidad tienen un 19% de usuarios de bici pero un 33% va en coche porque vienen de áreas metropolitanas, aún teniendo un reparto modal del aparcamiento muy bueno que la mayoría de los días está libre, cree que aquí hay mucho potencial usuario de bici que podría cambiar de medio de transporte pero no se atreve.

Belén Calahorro Lizondo: es posible el transporte modal pero no es competitivo con el coche y en muchos municipios no se tiene costumbre. Se tiene en cuenta que en muchas ocasiones el problema está en las entradas y salidas de la ciudad, ya que dentro de la ciudad han bajado las personas que se trasladan de manera sostenible pero en el área metropolitana no. Es algo que desde la Agencia de la Bici se intenta trabajar pero no son competencia del Ayuntamiento de València. El transporte metropolitano tiene que cambiar mucho para que sea competitivo respecto al coche. Se puede hacer propuesta desde la Mesa de la Bici para hacer una reunión con las competencias del área metropolitana, es decir, con Conselleria, y tratar de trabajar esto. El plan de movilidad a nivel metropolitano se ha empezado a hacer y ya se está



trabajando en ello, muchas veces el espacio no es tan grande pero hay una barrera arquitectónica o una zona poco amable para llegar hasta la ciudad. Otros municipios son muy accesibles.

José Manuel Rubio Balaguer: Renfe y otras muchas cosas dependen del ministro Ábalos.

Belén Calahorro Lizondo: a otros niveles territoriales y fuera de la ciudad, existe la Red de Ciudades por la Bicicleta, donde se realizan reuniones a nivel estatal, en la que València participa y está en la junta directiva. El objetivo de esta red es que se modifiquen las normas y haya planificación a nivel estatal y que con la Generalitat también se tienen reuniones.

Tras comentar esto, la Coordinadora de la Agencia Municipal de la Bicicleta, **Belén Calahorro Lizondo,** levanta la sesión agradeciendo la asistencia de todas y todos.