

■ Un estudio realizado por la Cátedra de Economía Colaborativa y Transformación Digital de la Universitat de València y financiado por la fundación Las Naves ha advertido que la deficiente red de carriles bici que unen la capital valenciana con los municipios cercanos del área metropolitana provoca que el porcentaje de usuarios que se desplazan en bici desde el «cap-i-casal» a l'Horta sea muy bajo. Este estudio sobre el uso del carril bici y del servicio público de bicicletas en 2020 y 2021, y de los efectos de la pandemia, ha sido efectuado por Itziar Riera y Andrés Boix.

El informe constata que en el área metropolitana de València «no existen buenas redes de carril bici». En algunas partes «es inexistente» y en otras «tiene mala conexión». Esto provoca que solo un 11% de los desplazamientos que unen la capital con el resto de municipios se realicen en bici. Frente a este dato, un 60% de los trayectos entre el «cap-i-casal» y los pueblos y ciudades cercanas se realizan en vehículo privado, coche o moto, principalmente.

El Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València de noviembre de 2018 ya apuntaba algunas cuestiones relacionadas con esta situación. «El uso de la bicicleta para realizar trayectos de entrada a la ciudad de València desde otros municipios no está muy extendido», apunta este estudio. «Las discontinuidades en los carriles bici que pueden servir de eje de penetración a la ciudad desde el área metropolitana son, sin duda, también parte de la explicación a este fenómeno, junto a la mayor distancia a recorrer», añade esta investigación de la UV.

En la zona sur de la ciudad existe un eje de acceso desde Pinedo con continuidad, «pero no es el caso ni para las poblaciones situadas en el eje del antiguo Camí Reial



La plataforma ciclopeatonal de La Torre, aún en obras, unirá la pedanía con València.

G.CABALLERO

# La Universitat de València alerta de la mala conexión de la capital con l'Horta en bici

► Solo un 11% de los desplazamientos desde el área metropolitana se realiza por este medio de transporte y es por la precaria red de carriles bicis

de Madrid (el carrer de Sant Vicent sigue sin tener carril bici) y tampoco existe una alternativa funcional en paralelo) ni para las situadas más al oeste, como Paiporta, Picanya o Torrent, Aldaia o Alaquàs, que cuentan en ocasiones con carriles bici que llegan hasta la ciudad, pero que a partir de ahí mueren sin continuidad (no hay carril bici aún en las avenidas de Tres Forques o de Archiduque Carlos). Por tanto, está claro que en las zo-

nas con una red de carril bici «más deficiente es donde menos circulación de personas se observa». Otro tanto puede decirse para las poblaciones de la zona sur, de las del oeste e incluso cercanas a València como son Xirivella, Quart de Poblet o Mislata, «que tampoco cuentan con ejes claros de penetración en condiciones de calidad, comodidad y seguridad». Por ejemplo, los investigadores de la Universitat lamentan que el carril bici de

l'avinguda del Cid «siga sin haber sido completado y su continuidad con el área metropolitana aún no está totalmente resuelta».

Por lo demás, la construcción actualmente en curso por parte de la Generalitat Valenciana de un Anell Metropolità «no resuelve este problema, pues conecta las poblaciones metropolitanas, aunque derivado de él haya actuaciones en curso que palian en parte el problema (pasarela de la Torre a València

Xirivella, Quart, Mislata o Alaquàs son ejemplos de ciudades cercanas a la capital que carecen de conexiones eficaces

Allá donde hay una malla de red ciclista más consolidada, como en la Ronda Nord, se utiliza más la bicicleta

salvando el nuevo cauce del río Turia), pero que no son funcionales sin una red en la ciudad, suficientemente mallada, que dé continuidad a las conexiones».

Mientras, en la zona norte de la ciudad, «el carril bici Meliana-Alboraia-Ronda Nord tiene una perfecta continuidad y permite conectar directamente con la red de la ciudad de València y de forma muy sencilla con áreas de mucho uso como las Universidades». Pero no se puede decir lo mismo de la conexión con las localidades del eje de la antigua carretera de Barcelona, «que sólo recientemente está siendo parcialmente acondicionada con un carril-bici segregado en calzada, aunque una vez llegado a la ciudad se conecta con facilidad con el carril bici de la Ronda Nord y el resto de la red». Por eso, «con una malla de red ciclista más desarrollada», desde el norte, queda acreditado un mayor uso de la bici.

En cambio, desde Paterna y l'Horta Nord parte de València, hasta Moncada y Alfara del Patriarca (nodo, además, universitario), la conexión con la ciudad ha de realizarse por caminos rurales y sin un diseño de red específico, «lo que disminuye los usos laborales o por razones de estudios».