

Pere Joan Quiles Lledó

Revisión, análisis y evaluación de políticas de movilidad sostenible

El carril bici de la ciudad de Cullera como caso de estudio

Estudios y Documentos

37



Revisión, análisis y evaluación de políticas de movilidad sostenible

El carril bici de la ciudad de Cullera
como caso de estudio

Pere Joan Quiles Lledó

UNIVERSITAT DE VALÈNCIA

Colección: Desarrollo Territorial
Serie Estudios y Documentos, 37

Directora: M^a. Dolores Pitarch Garrido

Este libro se corresponde con el primer Premio de Iniciación a la Investigación Joaquín Olivert en su tercera edición (2021), celebrado en el marco de la Càtedra Ciutat de Cullera (Universitat de València - Ajuntament de Cullera).



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional.

© Del texto: Pere Joan Quiles Lledó, 2022
© De esta edición: Universitat de València, 2022

Mapa de la cubierta: © Geoinnova (2019)

DOI: <http://dx.doi.org/10.7203/PUV-OA-457-6>

ISBN: 978-84-9133-456-9 (Papel)
ISBN: 978-84-9133-457-6 (PDF)

Edición digital

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN AL PROBLEMA, EL SER HUMANO Y EL MEDIO AMBIENTE	9
2. CONTEXTO, INTERÉS Y OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	13
2.1. CONTEXTO DE LA POLÍTICA A ANALIZAR	13
2.2. UN TRIPLE INTERÉS	14
2.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	14
3. MARCO TEÓRICO	17
3.1. DESARROLLO, MOVILIDAD Y SOSTENIBILIDAD	17
3.2. EVOLUCIÓN DE LA MOVILIDAD, HISTORIA DEL DESPLAZAMIENTO Y SU RELACIÓN CON EL PLANO URBANO	23
3.3. LEGISLACIÓN SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE	29
4. HIPÓTESIS Y METODOLOGÍA DEL ESTUDIO	35
4.1. LAS HIPÓTESIS	35
4.2. METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN	35
5. ESTUDIO DE CASO. EVALUACIÓN DEL CARRIL BICI DE LA CIUDAD DE CULLERA....	39
5.1. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO TERRITORIAL	39
5.1.1. Entorno físico, acceso e infraestructuras de comunicación	39
5.1.2. Población y poblamiento	41
5.1.3. Organización social y servicios de movilidad	45
5.1.4. Ocupación del suelo y situación ecológica	51
5.1.5 Análisis DAFO	53
5.2. CICLO DE ANÁLISIS DE LA POLÍTICA DE CARRIL BICI	55
5.2.1. Formulación	55
5.2.2. Agenda y diseño	58
5.2.3. Implementación	60
5.3. ANÁLISIS DE LOS CUESTIONARIOS Y ENTREVISTAS	62

5.3.1. Resultados y análisis de los cuestionarios	62
5.3.2. Conclusiones valorativas de las entrevistas	72
5.4. CRITERIOS DE EVALUACIÓN	74
5.4.1. Criterios tradicionales	74
5.4.2. Criterios vinculados a valores sociales	78
6. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO	83
7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	87
8. ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	91
9. BIBLIOGRAFÍA	93
9.1. LECTURAS	93
9.2. TRATADOS, NORMATIVA Y JURISPRUDENCIA	94
9.2.1. Internacionales	94
9.2.2. Europeas	94
9.2.3. Estatales y autonómicas	95
9.3. GUÍAS METODOLÓGICAS Y PORTALES DE EVALUACIÓN	95
10. ANEXOS	97
10.1. ANEXO I. CUESTIONARIO SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN CULLERA	97
10.2. ANEXO II. PUBLICIDAD OBRA DEL CARRIL BICI Y URBANIZACIÓN DEL POLÍGONO DE CULLERA	104
10.3. ANEXO III. RECOPIACIÓN DE DATOS DEMOGRÁFICOS DE CULLERA	107
10.3.1. Residentes de Cullera según nivel de estudios (INE, marzo 2021)	107
10.3.2. Residentes de Cullera por núcleos de población (INE, marzo 2021)	109
10.3.3. Residentes de Cullera por edad (INE, marzo 2021)	110
10.3.4. Residentes de Cullera según nacionalidad (INE, marzo 2021)	110
10.4. ANEXO VI. TRANSCRIPCIÓN ENTREVISTAS	111
10.4.1. Entrevista con el alcalde, promotor de la política	111
10.4.2. Entrevista con el director de obra del carril bici	114
10.5. ANEXO V. RESULTADOS DE LOS CUESTIONARIOS	119

10.6. ANEXO VI. ORDENANZA REGULADORA DEL USO DE LAS VÍAS CICLISTAS Y MOVILIDAD SOSTENIBLE DE CULLERA.....	133
10.7. ANEXO VII. INFORME DE CIRCULACIÓN EN EL CARRIL BICI DE CULLERA TRAS LA ENTREVISTA CON UN EXPERTO LOCAL EN CONDUCCIÓN Y SEGURIDAD VIAL...	149

1. INTRODUCCIÓN AL PROBLEMA, EL SER HUMANO Y EL MEDIO AMBIENTE

“Puede uno moverse con un automóvil de alta gama, con climatizador que le asegure una temperatura de 21 grados, a resguardo del calor achicharrante de nuestro verano, sin más posibilidad de contactar con sus conciudadanos que la breve mirada que en una rotonda dirige al conductor de al lado; o puede convivir de verdad, compartir un espacio, bien andando entre peatones, bien cediendo el paso a otro ciclista, bien dejándole lugar a una persona mayor en el autobús”.

(Guillén, 2014, p. 74)

Existe una realidad que subyace a cualquier política de movilidad sostenible, y es la protección medioambiental. El medio ambiente es un término de difícil conceptualización¹, que puede abarcar dimensiones muy dispares y que tiene una dimensión que supera las capacidades habituales de los Estados -se puede decir, que el medio ambiente es un problema global porque la biosfera no entiende de soberanías nacionales-, de ahí que se busque la convergencia en políticas de esta magnitud a escalas europea y mundiales². Pero de aquí surge otro problema en su protección, y es que existe un juego de suma cero entre la economía y el medio ambiente. Es decir, que el desarrollo económico muchas veces lleva de la mano un deterioro medioambiental, y una excesiva protección del medio ambiente limita el crecimiento económico. Y de ahí la dificultad en su protección que ha llevado a que se exprese mediante instrumentos de *soft law*, lo que muchas veces parecen insuficientes -porque la realidad muestra su continuo fracaso- dado que “el medio ambiente es condición indispensable para la vida humana y condiciona el desarrollo humano” (Estocolmo, 1972).

Pese a la importancia del medio ambiente, este se usa como un factor para el desarrollo económico, ya que no solo es una fuente de recursos, sino que también actúa como una especie de “contenedor” que asimila los residuos producidos. Por ello es, que el hecho de usar el medio ambiente como un factor de producción es algo ineficiente en la medida que la naturaleza actúa como freno del discurso dominante del desarrollo económico, ya que la degradación del medio ambiente provoca problemas en las condiciones de vida humanas. Desarrollo, que como se ha visto, no asume la variable medioambiental de la sostenibilidad y se basa en un contexto antropocéntrico donde la naturaleza se ve

¹ Ni siquiera la CE 78’ en su art. 45 lo define, pese a ser muy avanzada en este sentido. Véase la STC 102/1995, de 26 de junio.

² Hacer una revisión bibliográfica de la legislación de la materia de la UE o la ONU excedería las finalidades de este trabajo, aunque sí se le dedicará un apartado en el marco teórico.

como una fuente ilimitada de recursos -que no es así- para satisfacer, en primer y último lugar, las necesidades humanas.

Así, se muestra que el desarrollo económico, viene precedido por el desarrollo tecnológico, innovaciones -de nuevo bajo el punto de vista antropocéntrico- que se centran en facilitar y asegurar una mayor comodidad y nivel de vida de las personas. Y por lo que interesa en el presente trabajo, el automóvil supuso un antes y un después en los patrones de movilidad de las personas. No solamente con fines de ocio, sino que abrió nuevas oportunidades al trabajo, a las relaciones interpersonales e incluso al planteamiento de las ciudades. Y en esto último aspecto, se evidencia otro de los grandes problemas para el estudio que se presenta. Los seres humanos viven en lo que algunos autores llaman “el planeta ciudad”, donde cada vez existe un mayor número de ciudades que superan el millón de habitantes, y esta tendencia de ordenación territorial, como no podría haber sido de otra manera, también se ha producido en España. El asentamiento en el territorio no se ha producido de manera uniforme (Bel, 2010), sino en torno a las grandes ciudades -y en especial del litoral- que cada vez más reproducen un problema de movilidad.

Un problema en la movilidad urbana que tradicionalmente, se ha solucionado a “golpe de asfalto” en pro del automóvil. Esto se puede explicar siguiendo la teoría del mundo líquido de Bauman (1999), donde en el modelo económico de desarrollo fordista, “con el automóvil se alcanzaba la independencia, con el coche se hacía evidente el éxito social alcanzado, en las autopistas alemanas sin límite de velocidad se dejaba atrás a quien no se había esforzado tanto y nos vinculaba a nuestros semejantes. El automóvil supuso un soplo de aire fresco para los jóvenes, quienes sentían la mayoría de edad al sacarse el permiso de conducir, en vez de cuando podían ir a votar por primera vez” (Guillén, 2014). Y con esto, lo que se pretende evidenciar es que el uso del automóvil privado tiene un arraigo cultural y un sentimiento tan profundo sobre la libertad de las personas que no se han contemplado alternativas hasta la fecha³.

Alternativas de movilidad sostenible que se plantean a causa de un consenso científico donde el paradigma de la movilidad, hasta el momento ha pecado de insostenible. Los efectos nocivos de las emisiones de los automóviles, la contaminación acústica -y los problemas psicológicos que acarrearán al descanso⁴-, los atascos o accidentes nutren informes negativos sobre esta realidad de la movilidad, que la sociedad incorpora a su discurso y que queda en la membrana de acceso, o no, a la agenda política. Porque como se señala al principio de este apartado, en la protección medioambiental existe la dicotomía de economía versus medio ambiente, y muchas veces los tintes ideológicos del poder político pueden dificultar que florezcan políticas en pro del medio ambiente. Lo que se puede inducir como un error, ya

³ Tampoco se ha de olvidar que la protección medioambiental, y por ende la movilidad sostenible y todos los cambios que conllevan, son unas ciencias y políticas públicas relativamente jóvenes, que ven su nacimiento en los años 70’.

⁴ En definitiva, dificultando el correcto desarrollo de la persona.

que la protección medioambiental, por su carácter global, debe ser la clave de bóveda de las políticas pensando en largo plazo por que impregna aspectos muy importantes de la realidad⁵. Incluso puede ser equiparable con las “gafas violetas” del feminismo -aun salvando las distancias-, puesto que se trata de actuaciones horizontales, políticas holísticas e integradoras que abarcan un todo en su conjunto.

Retomando la idea de la permeabilidad política al riesgo medioambiental, no se considera aquí evidenciar cuales son los riesgos que conlleva la movilidad privada en automóvil. Si bien es cierto que existen una serie de riesgos naturales inevitables contra los que el hombre no puede hacer más que prevenirse y anticiparse, como los terremotos, lluvia, nieve, viento o tsunamis entre otros, sí que existen unos riesgos que la humanidad misma ha creado, fruto de la evolución tecnológica y dentro de las dinámicas capitalistas y de globalización. Al igual que en este contexto ha surgido el concepto de nuevos riesgos sociales en torno al Estado de Bienestar -como ahora la flexiseguridad, trabajadores pobres, economía colaborativa, riders, etc.-, sería cuanto más necesario incorporar términos con significados medioambientales encarados a la movilidad sostenible⁶, como la garantía de un aire limpio y menos radiaciones solares frente las emisiones de los coches y motos, el descanso y la tranquilidad frente el ajetreo y estrés de los desplazamientos sobre asfalto en horas puntas, la tranquilidad frente la dependencia de combustibles fósiles finitos o la seguridad frente los accidentes en calles de uso y disfrute cívico, entre otros.

Y es que el uso del automóvil conlleva una serie de externalidades negativas invisibles que inevitablemente alteran el desarrollo humano. Se puede decir, que su uso ha llevado a una “sociedad del riesgo” (Beck, 1998) donde el *quid* de la cuestión debería girar en torno hacia la sociedad en la que se quiere vivir y los riesgos que se estaría dispuesto a asumir. Porque si bien es cierto que la protección medioambiental es una preocupación reciente que viene de un discurso ecologista, no se ha de olvidar que su institucionalización ha sido poco efectiva para solventar los problemas que tenía el fin de solucionar. Ya que como señala Antònia Casellas (2011), al instrumentalizarse el discurso de la sostenibilidad bajo un enfoque neoliberal, lo que sucede es que se perpetua el modelo capitalista, despolitizando el debate en torno alternativas posibles modelos de desarrollo sostenible. Porque desde el informe Brundtland (1987), la cuestión medioambiental es abordada como una cuestión técnica, económica y científica dentro de la dinámica capitalista.

Por ello, siguiendo con Beck, la dimensión política a la hora de categorizar los riesgos debería separarse de la apreciación monopolística y objetiva del lenguaje científico de los mismos. Viajando hacia una “heterodeterminación del riesgo”, ya que la esfera pública cuenta -o debe tener en

⁵ En aras de la brevedad, se señalará que la protección medioambiental puede verse desde la óptica del urbanismo, vivienda, el agua, tráfico, usos y gestión del suelo, espacios naturales, costas, fiestas locales, etc.

⁶ En un análisis constitucional del concepto, se desprende una relación con el derecho a la libertad (art. 17 CE) y libre circulación (19 CE), derecho al medio ambiente adecuado (45 CE) o las competencias relativas a transporte, deporte u ocio.

consideración- con muchos actores. De ahí, que las políticas de movilidad sostenible deban integrar en su diseño los diferentes actores implicados tejiendo redes de conocimiento y necesidad del problema para evitar los descontentos o disfuncionalidades que la implementación de carriles bici pueda suponer, como es el caso de la ciudad de Valencia, o como se adelanta ya, la fuerte crítica que hubo en Cullera.

Con todo y con ello, para finalizar la introducción al problema global que se pretende abordar, se señala que muchas veces es ignorado el riesgo que producen los automóviles porque son peligros infrecuentes, de baja probabilidad y con un descuento del futuro -minusvaloración- en favor del bienestar presente. Pero lo que subyace es un problema que se expresa localmente. Por ello que el objeto de estudio del presente trabajo sea una localidad como Cullera, donde su expresión como catástrofe natural es considerada a largo plazo y con un efecto “boomerang” que se manifestará en generaciones futuras. Con ello, “la tiranía del progreso técnico” debe incorporar el concepto de sostenibilidad, a lo que incumbe a este trabajo, la movilidad urbana.

2. CONTEXTO, INTERÉS Y OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

En vista de lo expuesto en el apartado anterior, parece cuanto más necesario que se lleven a cabo políticas de movilidad sostenible. Y como bien es sabido, una política pública que no tiene un seguimiento y una evaluación, es una política abocada a las disfuncionalidades. Ya que rara vez se consiguen los objetivos buscados sin mayores dificultades, y el delicado campo de trabajo en las ciencias sociales -expresadas en políticas públicas- se suele basar en la aplicación práctica sobre el terreno de juego y, consecuentemente, en la prueba y el error. Por ello es, que el presente trabajo tiene una vertiente práctica, de aplicación profesional sobre el caso de estudio del carril bici de Cullera en que se describirán los hechos y se diseñará un sistema de evaluación de la política para poder comprender su impacto sobre la población y los desplazamientos de Cullera.

2.1. CONTEXTO DE LA POLÍTICA A ANALIZAR

A finales de 2018 el Ayuntamiento de Cullera inició la construcción de un carril bici que uniría el pueblo desde la estación de trenes hasta la playa. Esta política, se puede decir que se configura con un doble fin, ya que por un lado da respuesta a los problemas medioambientales que derivan del transporte motorizado, y a su vez soluciona una de las grandes carencias en materia de movilidad del municipio. Ya que como se verá en el apartado del diagnóstico territorial, Cullera sufre de ser un municipio muy alargado de punta a punta⁷, lo que dificulta la cohesión territorial y ello es una lacra para los desplazamientos intraurbanos, además de contar con diversos núcleos poblacionales diseminados por su territorio.

Con ello, parece evidente que “toda política pública apunta a la resolución de un problema público reconocido como tal en la agenda gubernamental” (Subirats, et al., 2008). Las políticas persiguen cambios de conducta entre los grupos objetivo en que se centran, que para el objeto del presente trabajo, son las personas en sus desplazamientos cotidianos y de ocio, y no tanto los profesionales y trabajadores⁸ a los que no se ve otra solución a corto plazo que la del uso del coche, furgonetas y demás vehículos profesionales. Por ello, el estudio que se plantea en estas páginas intenta

⁷ De la Estación de RENFE hasta la playa hay 3,2 km, lo que vienen a ser 40 minutos andando, cosa que parece un problema de cara al acceso al municipio.

⁸ Con ello, no se hace referencia a quienes se desplazan a otras localidades a trabajar -aunque perfectamente pueden recurrir a la estación de trenes-, sino aquellos que desempeñan sus labores dentro del municipio y, por su trabajo, tienen que acceder su material entre calles angostas y desconectadas de las principales. Como ahora los cristaleros, fontaneros o repartidores, además de todos aquellos que se dedican a labores del campo.

dar respuesta a la efectividad de esta política diseñando y aplicando un sistema de evaluación de la misma.

2.2. UN TRIPLE INTERÉS

Hay que decir que esta investigación nace de un triple interés. Por un lado, se encuentra el interés académico, puesto que al ser una ciencia joven -las políticas de movilidad sostenible- existen pocos artículos científicos sobre su evolución, algunos limitados tan solo al concepto de sostenibilidad y otros demasiado técnicos, referidos a temas de urbanismo y planificación o distribución del suelo urbano. Además, gran parte de la literatura en cuestión se basa en sendos informes técnicos de ciudades concretas y poco divulgativos.

Por otra parte, se halla la motivación profesional. Existen multitud de profesionales, tanto de empresas privadas como de las Administraciones Públicas, que sus labores parten de la evaluación de las políticas públicas. Por el contrario, al adentrarse en la búsqueda⁹ de evaluaciones de políticas de movilidad sostenible, no se encuentra nada. De aquí surge, en parte, la motivación de este trabajo. El análisis de políticas públicas tradicionalmente se ha centrado en políticas sociales, sanitarias, de educación o vivienda, es decir, las grandes políticas sectoriales¹⁰. Pero dada la poca madurez de las políticas que versan sobre la protección medioambiental existe poca cultura en su evaluación. Por ello, se busca juntar la teoría con la práctica para avanzar en este joven estado del arte.

Y finalmente, emerge un imperante interés social por las evidencias y recomendaciones que deriven de este estudio, puesto que podrán servir como base para proyecciones futuras del carril bici de Cullera. Además de la motivación personal del autor que persistirá a lo largo de estas páginas.

2.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

El primer objetivo que se propone a desarrollar probablemente se aleje de la evaluación de la política en cuestión, pero es de vital importancia para sentar las bases de la investigación y poder comprender los resultados. Por ello, se dedicará el apartado del marco teórico a exponer la realidad de la movilidad sostenible de una manera diáfana. Se definirá el concepto de sostenibilidad y cómo ésta afecta a la movilidad. Además, se hará una digresión de lo general a lo concreto sobre cómo el derecho y la necesidad de la movilidad ha ido modificando el plano urbano de las ciudades, una secuencia histórica

⁹ Se pueden encontrar importantes informes tanto teóricos como prácticos de evaluaciones de políticas públicas en AVALUALAB, AEVAL o IVÀLUA.

¹⁰ Como ya he expuesto no se considera que la política medioambiental deba ser una política sectorial como tal, sino unos valores transversales que impregnen a las demás y se manifieste en acciones concretas, como el caso de carriles bici.

y cómo ésta ha llegado a manifestarse en una ciudad como Cullera. Y también se darán algunas pinceladas sobre la legislación de la materia.

Por lo que se refiere a la evaluación de impacto del carril bici, se propondrá un sistema apoyado en 4 grandes pilares. En primer lugar y como bien señala el profesor Aldeguer (2015), “para analizar o explicar algún fenómeno político, primero hay que describirlo -qué y cómo es-, y para evaluarlo, hay que identificar los factores que subyacen y lo explican”. Por ello, se planteará un análisis y diagnóstico territorial donde se tomará en consideración la oportunidad y adecuación del carril bici en base a criterios de población, su dispersión, características físicas del territorio, etc. que se sintetizará en un análisis DAFO.

El segundo pilar en que se basará el sistema de evaluación considerará el ya bien sabido ciclo clásico de análisis de políticas públicas, donde se plasmará, cómo surge la política, objetivos, problemas a solucionar, alternativas y las redes de actores implicados. Además, se dedicará especial importancia a la fase de la implementación, que es donde suelen brotar los problemas en la mayoría de políticas públicas.

En tercer lugar, la evaluación se basará un cuestionario que será repartido entre la población del municipio para ver en qué medida el carril bici de Cullera ha conseguido, o no, modificar los patrones de movilidad. Ya no solo para la población residente, sino también para todos aquellos que llegan al pueblo. Donde tampoco se ha de olvidar que Cullera se trata de un municipio turístico y la llegada de población de otras localidades es frecuente -sino masiva en periodos vacacionales-, lo que se puede encarnar como una ventana de oportunidad para todos aquellos (ciclo)turistas que desean conocer la ciudad de una manera diferente. Para esta recopilación de datos, más allá de cuestiones sobre movilidad, se usarán métodos directos de valoración ambiental para tratar de descubrir el valor que otorgan las personas al medio ambiente. Y además, se realizará en la forma que sea posible, una serie de entrevistas en profundidad a los diferentes actores sociales implicados, a saber: sector político, técnicos del Ayuntamiento, AMPAS, sector ciclista, etc.

Y en cuarto lugar, se recurrirá al uso de una serie de criterios de evaluación con el fin de posibilitar la valoración final de la política del carril bici de Cullera. Estos son: pertinencia, relevancia, coherencia, complementariedad, implementación, cobertura, eficacia, eficiencia, sostenibilidad, equidad, participación y transparencia. Para lo cual se recurrirá a los indicadores e información extraída de los cuestionarios y entrevistas previamente diseñadas, pero esto se detallará en el apartado metodológico.

Con todo, una vez realizada la evaluación, se evidenciarán los resultados del impacto obtenidos y se expondrán una serie de conclusiones y recomendaciones que aportarán el valor buscado del trabajo.

3. MARCO TEÓRICO

“La planificación territorial no es sólo una disciplina académica o una cuestión ideológica, sino que también es una profesión con tradición, dedicada al noble arte de procurar alternativas y propuestas acerca de cómo procurar el mejor desarrollo de las comunidades”.

(Farinós, 2016, p. 83)

3.1. DESARROLLO, MOVILIDAD Y SOSTENIBILIDAD

Como bien se señala al inicio de este trabajo, la noción de desarrollo tradicionalmente se ha correlacionado con la dimensión económica del mismo. Es decir, enfocada hacia un crecimiento de riqueza, empleo, ingresos o tecnología. Pero hay que indicar que el desarrollo y sus políticas no responden a una realidad estática, sino que se determinan socialmente según tiempo y lugar. Habida cuenta de ello, no es hasta la década de los 90' cuando las preocupaciones medioambientales toman cartas en el asunto y se incorpora el concepto de sostenibilidad a las ideas del desarrollo¹¹.

Aplicando el concepto de desarrollo a la política de carril bici de Cullera, este se puede abordar desde distintas teselas axiológicas para dar sentido a una única realidad. Es decir, que el desarrollo local que aporta un carril bici a un municipio se puede plantear desde diferentes visiones. Por un lado, se trata de un desarrollo humano en la medida que amplía las opciones de la gente, ya que hace valorar beneficios que no le son materiales, como la libertad de movimiento (PNUD, 1996). En segundo lugar, se trata de una política de desarrollo territorial, ya que sobre un territorio ya intervenido por el hombre -la ciudad y sus infraestructuras cada vez se amplían más sobre la naturaleza-, aplica el criterio de territorialidad superponiendo una política que responde a unas especificidades concretas del municipio de Cullera. También se trata de una política de desarrollo endógeno en la medida que el crecimiento se dirige por el propio municipio, y los beneficios en última instancia son para el propio municipio. Además, la política de carril bici abarca un desarrollo integral de diferentes dimensiones profesionales, ya que no sólo implica el trabajo conjunto de los departamentos de urbanismo y medio ambiente, sino que se debe tener en cuenta el impacto económico, de igualdad, educación y coste político que tienen las políticas de estas magnitudes. Y por último -aunque se verá más adelante-, puede verse también el carril bici desde la óptica del desarrollo sostenible, que por su importancia es la clave de bóveda sobre la que gira este trabajo.

¹¹ Con desarrollo se hace referencia a políticas de promoción del territorio, para el presente trabajo, Cullera. Donde se puede conceptualizar la política de carril bici como una política de desarrollo sostenible que, a través de un cambio estructural en la vertebración del territorio -y con ello los patrones de conducta de la movilidad-, lleva hacia una mejora en el nivel de vida de la población local.

Temas a parte, se ha de definir el concepto de movilidad como “la variable cuantitativa que mide simple y llanamente la cantidad de desplazamientos efectuados en un determinado ámbito social” (Estevan y Sanz, 1996). Es decir, los desplazamientos de personas y mercancías en un entorno físico con los diferentes medios disponibles al alcance de las personas con un fin, llegar a dónde se quiere llegar. Pero de esta concepción de movilidad puede derivar un error de interpretación, ya que como señala el profesor Vicent Torres (2014), “la movilidad no es un fin en sí misma, sino un medio para llegar a un destino”. Así, es habitual que “las mañanas de los domingos” se produzcan desplazamientos de ocio y por puro placer, ya sean paseos a pie o en bicicleta. Y si a esto se le suman las características físicas de Cullera -favorables a ello-, todavía más. Pero aquí es donde hay que plantear la reflexión de la utilidad con las nuevas formas de movilidad sostenibles. La tesis que se defiende no considera que el carril bici de Cullera que conecta la estación de trenes con la playa deba observarse bajo conceptos de ocio, como sí de utilidad y accesibilidad a la movilidad. Para esto, el municipio ya cuenta con los carriles bici del Anell Verd, situado en la zona del Primer Collado y con el del Bulevar del Xúquer, los cuales no son objeto de este análisis porque su implementación fue anterior y no responden al problema de movilidad intraurbana del municipio.

El avance humano se ha gestado en torno a las ciudades, entendidas como organismos vivos que permiten la libertad y desarrollo humano, pero donde se manifiesta una vulnerabilidad -de entre muchas- que tiene que ver con la movilidad. Ya que como se apuntaba en el apartado introductorio, la movilidad dentro de las ciudades ha supuesto una tendencia hacia la dependencia del vehículo privado. Lo que más allá de los problemas medioambientales y de calidad de vida que conlleva, crea un problema de desigualdad social hacia aquellos que no pueden sufragar los costes de los automóviles privados¹². Por ello, el planteamiento de la movilidad urbana debe tender hacia unos objetivos sintetizados en el siguiente cuadro -Ilustración 1-. Todos ellos giran en torno al común denominador de la accesibilidad, la cual consiste en manifestar “la facilidad con que los miembros de la comunidad puedan salvar la distancia que los separa de los lugares en que pueden hallar los medios de satisfacer sus necesidades o deseos” (Estevan y Sanz, 1996).

¹² Porque más allá de los costes directos del vehículo, como su coste de adquisición y mantenimiento, existen gastos ocultos que tienden al alza por el tema de corresponsabilidad medioambiental, como por ejemplo los impuestos de los carburantes, de circulación, etc. Donde su efectividad se ve incapaz de cumplir sus objetivos en la medida que no existe pedagogía medioambiental. Se considera que de nada sirve subir el IVTM o los impuestos a la gasolina o gasoil si los usuarios de los vehículos no entienden el por qué.

Ilustración 1. Cualidades de la movilidad urbana claves.

Proximidad	El desarrollo de las ciudades tradicionalmente ha sido bajo un crecimiento radial en torno a un centro, una expansión posibilitada por los vehículos a motor. Hoy, esto parece que debe transgredirse, acercando a la población todos aquellos servicios, instituciones o comercios de uso frecuente hacia el núcleo poblacional, facilitando un desplazamiento asequible a pie o en bicicleta.
Diversidad	Que la combinación en el uso de diferentes medios de transporte sea real y eficiente. Que dónde no pueda llegar el tren, llegue la bicicleta o el autobús. Que sean alternativas potentes y eficaces frente a planteamientos tradicionales de un único medio.
Autonomía	Conseguir una ordenación urbana que permita a cualquier tipo de personas valerse por sí mismas en el desplazamiento en el espacio público. Eliminando no solo barreras físicas -para personas con movilidad reducida-, sino abriendo nuevas fronteras de posibilidades con bicicletas o patinetes -para los más jóvenes.
Vitalidad	Que los beneficios que conlleva la movilidad sostenible no son solo de mejora de la calidad de vida en bajo conceptos medioambientales, sino también de salud. Espacios de movilidad alegres y de convivencia en una sociedad humana.
Representatividad	Que las nuevas infraestructuras de movilidad y transporte respondan a las necesidades de una sociedad plural, se diseñen bajo las nuevas dinámicas de gobernanza y den cabida a los diferentes sectores sociales en cuanto a movilidad se refiere -viandantes, ciclistas, cicloturistas, patinadores, repartidores, conductores, etc.-.

Fuente: elaboración propia.

Ahora bien, si a la movilidad se le añade el adjetivo sostenible, otorga una visión integradora de todas las dimensiones clave para la movilidad urbana. Pero antes, se define el desarrollo sostenible como *“aquel que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades”* (Informe Bruntland, 1987)¹³. Así, las necesidades presentes que se expresan en estas líneas son las de la movilidad, donde la movilidad sostenible debería buscar un equilibrio en que al satisfacer esta necesidad en el presente, no se anule la posibilidad de desplazamiento de generaciones venideras. Con ello, se hace referencia a que cada vez las políticas de la Unión Europea respecto a las emisiones de vehículos a motor son más restrictivas -Euro 6 en la actualidad-, se restringe la entrada de automóviles en las grandes ciudades según qué días y se plasman acuerdos de reducción en la producción de vehículos que funcionen únicamente con combustibles fósiles. Una realidad donde sin duda, la tendencia incrementalista de este tipo de políticas llegará a complicar, sino imposibilitar, la movilidad en automóvil a las nuevas generaciones¹⁴ por la idea que se ha expuesto más arriba de la sociedad del riesgo y el fin de la naturaleza -referencia a la lectura de Ulrich Beck, 2005-.

En vista de ello, parece interesante hacer una breve evolución del concepto de sostenibilidad, pues la incorporación de esta característica es su fase actual en la movilidad. En un primer periodo, la concienciación sobre los problemas medioambientales se manifestó en políticas centradas sobre aspectos físico-naturales del medio ambiente desde planteamientos puramente científicos y técnicos -años 70'-. Su segunda fase giró en torno a la conservación de los recursos naturales y protección de la naturaleza -años 80'-. Y finalmente, ya entrados en los 90', el concepto de sostenibilidad atiende a los nuevos planteamientos sobre el desarrollo humano sostenible, es decir, que se manifiesta en políticas que giran en torno a las relaciones humanas con el medio ambiente por su importancia e interdependencia recíproca entre ambos elementos de la Tierra (Saura y Hernández, 2008).

Con todo, tras hacer una revisión bibliográfica del concepto de sostenibilidad se evidencia que se trata de un concepto cargado de crítica, la cual se puede sintetizar diciendo que: *“todos dicen ser sostenibles, aunque después habría que detenerse en sus acciones”*, que será uno de los objetivos que se pretenda descubrir en la investigación del caso de Cullera. En primer lugar, el concepto de sostenibilidad que introdujo Harlem Bruntland era un concepto amplio, de ahí su aceptación. Pero cabe la cuestión, ¿sostenibilidad de qué? La sostenibilidad debe materializarse y redefinirse según qué ámbito de

¹³ Presentado ante la Comisión Mundial Para el Medio Ambiente y el Desarrollo de la ONU ese mismo año, que daría lugar en 1992 a la Cumbre de la Tierra en Rio de Janeiro, donde florecerá uno de los planes de acción de las Naciones Unidas más importantes con respecto a la sostenibilidad, la Agenda 21.

¹⁴ Podrían apuntarse estas palabras como una definición propia de la movilidad sostenible, la movilidad actual sin limitar la movilidad futura. Aunque esto depende del estado de la ciencia y podría dar para otro trabajo excediendo los fines de este.

aplicación, pues no es lo mismo la movilidad sostenible, que la economía sostenible, o que el desarrollo sostenible, que como ya se ha visto puede abarcar un sinfín de parámetros.

Por otro lado, ¿sostenibilidad para qué? Puesto que, una sucinta definición del concepto se reduce a un proceso que puede mantenerse *per se* en el tiempo, lo que es extrapolable a cualquier política pública más allá de las medioambientales. Por ello, la tesis que se defiende es que sostenibilidad es un concepto amable, amigable y de buena cara, vacío de significado y de acción urgente a no ser que tenga intenciones definidas y que perfectamente puede esgrimirse como un elemento ideológico y demagógico en cualquier campaña política, aunque después no se tengan claras las expresiones en *policies* sobre las que deba materializarse. Se puede decir que se ha banalizado su significado y con ello el de la movilidad sostenible, donde no valen los *outputs* y ya está, sino que se deben buscar impactos reales, efectivos y tangibles, hacer seguimientos y corregir errores para llenar de significado el término sostenible.

Pero “no se ha banalizado todo el mal”. Se halla pues, una definición de movilidad urbana sostenible que parece adecuada para este trabajo, la cual dice que “*los objetivos y claves del desarrollo urbano sostenible son descongestionar las ciudades, conseguir ciudades más ecológicas y con menos emisiones, instaurar sistemas inteligentes de transporte y lograr un transporte urbano seguro, protegido y accesible a todos*” (Libro Verde de la Comisión Europea, 2007). Que pese a que no define la movilidad sostenible como tal, sí que se sobreentiende su significado, del cual muy sabiamente, Elisa Moreu (2014) resume unas notas características -aun en la búsqueda de una definición jurídica¹⁵- que se explican en el siguiente cuadro -Ilustración 2-.

¹⁵ Esto no debe suponer una limitación para el trabajo. Cualquier definición es bienvenida dada la poca madurez de esta disciplina.

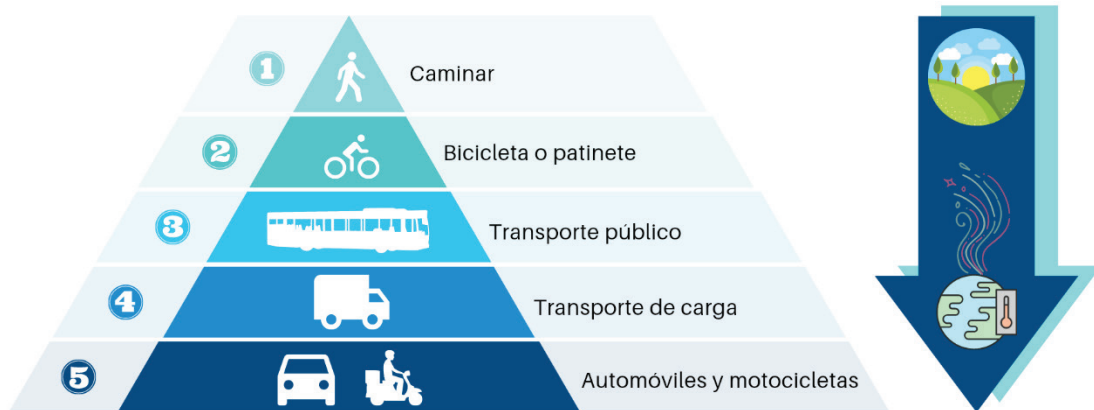
Ilustración 2. Notas propias de la movilidad sostenible.

<p>Visión holística de las políticas públicas</p>	<p>El concepto de movilidad es transversal, se debe integrar en las diferentes áreas de la política urbana. No solo tráfico, sino también educación, salud, urbanismo y medio ambiente. Adoptar un planteamiento integrado capaz de combinar las respuestas más ajustadas a cada problema.</p>
<p>Cohesión social y territorial</p>	<p>En su planteamiento, debe tener en cuenta que la infraestructura sea viable económicamente y capaz de articular el territorio.</p>
<p>Carácter ambiental</p>	<p>Lo que persiste en este tipo de políticas, es que los transportes y las infraestructuras resultantes (los <i>outputs</i>) sean capaces de reducir las emisiones y otros daños al medio.</p>
<p>Perspectiva económica</p>	<p>Además de lo anterior, buscan modelos económicos de bajo consumo y menor dependencia energética.</p>
<p>Accesibilidad</p>	<p>Objetivo en facilitar el desplazamiento.</p>
<p>Participación ciudadana</p>	<p>Es esencial implicar a los agentes económicos, partes interesadas y público en general para conseguir los objetivos.</p>

Fuente: Elaboración propia a partir de Elisa Moreu (Ciudad y movilidad, 2014).

En síntesis de todo lo que se ha expuesto en este apartado, se ha de retener que las políticas de movilidad sostenible son acciones que tienen la finalidad de reducir los impactos negativos que producen los modos de transporte privados tradicionales, bien sea el coche o la moto, potenciando los desplazamientos a pie, en bicicleta o en transporte público como se muestra en el siguiente infograma -Ilustración 3-.

Ilustración 3. Pirámide de preferencias de movilidad urbana.



Fuente: Elaboración propia.

Pero frente a este nuevo paradigma de la movilidad es de rigor señalar un pequeño inciso cuyo examen podría revelar la ineffectividad de las políticas de movilidad sostenible. Y es que albergan un cambio de cultura y comportamiento con respecto a la interpretación del tiempo. La ciudad normalmente se asocia a ritmos de vida ajetreados y a tener siempre prisa por llegar a tiempo a dónde quiera que te desplaces. La movilidad a pie y en bicicleta implica tiempos más dilatados, y el transporte público la dependencia. Por ello, apostar por estas formas de movilidad implicaría un cambio sustancial en la sociedad, una sociedad que apostaría por la humanidad frente la individualidad y mecanicidad de una sociedad cada vez más individualizada y aislada que relega el disfrute del paisaje y la socialización a través de la movilidad en “los paseos del domingo en bicicleta”.

3.2. EVOLUCIÓN DE LA MOVILIDAD, HISTORIA DEL DESPLAZAMIENTO Y SU RELACIÓN CON EL PLANO URBANO

De cara al análisis de políticas referidas a la movilidad sostenible, es necesario dedicar un apartado que verse sobre su evolución para entender su conceptualización actual sobre las ciudades. Se halla un problema en esta aproximación, y es que al tratarse de una política relativamente joven, no se puede seguir la secuencia temporal que normalmente se sigue en el análisis de las grandes políticas sectoriales, a saber: legado histórico, Restauración y II República; Franquismo, desde la postguerra hasta la llegada

de los tecnócratas y fase de apertura; Transición; y ya en la fase democrática, las diferentes orientaciones que han dado los dos grandes partidos cuando estaban en el poder.

De la siguiente manera, destacan tres puntos de inflexión por lo que se refiere a la movilidad en España. En primer lugar, y bajo el controvertido lema de que “el aire de la ciudad hace libre”, la Segunda Revolución Industrial -desde mediados del siglo XIX hasta mediados del XX- supuso un avance ya no solo en cuanto al uso de innovaciones técnicas en materia energética -lo que implicó también la creación del ferrocarril y automóvil-, sino que implicó romper con las cadenas del retraso en los ámbitos rurales y, consecuentemente, un crecimiento desmesurado en las ciudades. Puesto que era donde se hallaban las industrias y grandes fábricas que daban empleo a los españoles¹⁶ -además de los servicios-. En segundo lugar, se puede evidenciar que tras las destrozas de edificios y del ecosistema urbano -por la caída de bombas, metralla, etc.- de la Guerra Civil, el Régimen Franquista tuvo que afrontar una importante política, ya no solo en la organización del plano urbano -donde no ha de olvidarse que el diseño de las ciudades puede tener un significado político¹⁷-, sino también de vivienda. Porque sumado al hecho de que cada vez las ciudades albergaban más población y que esta no tenía una casa donde vivir, el hacinamiento -con todos los problemas que conlleva como la falta de higiene, luz, agua, etc.- y la salud pública se mostraron como un problema de orden social, lo que pondría entre la espada y la pared la necesidad de llevar a cabo por primera vez una política holística de ordenación del territorio¹⁸. Y por último, harto destacable, en 1950 durante la dictadura franquista y bajo la premisa de “motorizar España”, se crea la Sociedad Estatal de Automóviles de Turismo (SEAT), donde la salida al mercado del Seat 600 supuso una pompa de oxígeno a la movilidad y a la libertad. Un coche asequible para toda la familia que rompió el *status quo* de la movilidad automovilística -asociada a las clases más altas- en favor de una movilidad sobre las cuatro ruedas para todos.

En vista de todo lo que se ha venido viendo hasta el momento, parece evidente que las políticas de movilidad tienen que ver con algo más que las carreteras, disposición del transporte público, carriles bicis, etc. De forma que se enmarcan dentro de una cosmovisión superior del Ordenamiento del Territorio, entendido como el marco que orienta los procesos y actuaciones de asentamiento sobre el territorio, integrando y coordinando con ello las diferentes políticas públicas. Como es el caso del carril bici de la ciudad de Cullera, en que se incide en el territorio como espacio físico intervenido. De forma

¹⁶ En un primer momento, la industria despegó en importantes cónclaves comerciales situados en el litoral, como Catalunya; con importantes recursos industriales; como Asturias o País Vasco; y también en el núcleo administrativo del país, Madrid.

¹⁷ Ya sea con grandes plazas para las marchas o discursos, como la plaza de Tiananmen, o con forma estratégica del plano en cuadrícula para controlar manifestaciones, como en Barcelona.

¹⁸ Nació pues, la primera Ley del Suelo de 1956, pero dado su escaso carácter integrador de todo el territorio español -por lo que se ha apuntado del desarrollo policéntrico en España- y que no hubo ninguna política exacta de urbanismo, fue un fracaso, y el crecimiento urbano siguió de manera descontrolada.

que intenta poner orden en el crecimiento anárquico y descontrolado de las ciudades, y de ahí su complejidad.

Volviendo al repaso histórico, hasta los años 70' este tipo de políticas eran inexistentes como tal y seguían una lógica subsidiaria al resto de políticas y con un matiz de respuesta, que como en la actualidad llegan tarde, al rebufo del problema en vez de anticiparse a él. Así, las políticas de movilidad y de urbanismo se institucionalizaron como base de los movimientos vecinales y urbanos de toda España, los cuales pretendían dotar a las ciudades de una capacidad de respuesta y funcionamiento eficaz en la movilidad y transporte. Como señala Subirats (2014), en estos años las ciudades dieron un giro respecto al crecimiento expuesto al inicio del apartado, “siendo vistas más como centros de servicios que como centros industriales, lo que fue motivando el desplazamiento de las industrias hacia la periferia o hacia las segundas coronas metropolitanas”. Lo que implica de nuevo, un replanteamiento de la movilidad hacia el centro de trabajo¹⁹.

Ya a finales de siglo, la lógica en las políticas de movilidad empieza a plantearse en términos de estrategia urbana. Donde la importancia de hacer políticas bajo el mantra de la gobernanza impulsará que se generen sinergias y redes entre los diferentes actores e intereses locales para dar respuesta a la necesidad de movilidad, puesto que empiezan a conceptualizarse bajo términos que trasgreden el puro sentido del ladrillo de los edificios y asfalto de las calles, y se entienden las ciudades como hábitats para el desarrollo humano. Y es a partir de aquí, cuando la agenda política urbana intentará asumir demandas tan complejas como la salud comunitaria o la capacidad de resiliencia del medio ambiente urbano para hacer real ya no solo una movilidad más efectiva, eficiente y sostenible, sino también asegurar la calidad de vida y la funcionalidad en las áreas urbanas.

Siguiendo en cómo afectó la evolución de las ciudades a los desplazamientos, estos tradicionalmente se efectuaron andando o mediante animales domesticados. El “boom” de la bicicleta como medio de transporte quedó eclipsado por el rápido crecimiento del automóvil a mediados del siglo XIX, quedando relegada la bicicleta para trabajos que requerían de un desplazamiento frecuente y dentro de la propia ciudad. Temas aparte, como dato curioso la bicicleta adquirió un gran protagonismo durante las guerras, por sus beneficios frente a épocas de escasez de petróleo, además de sus atributos de ser silenciosas, ágiles y ligeras²⁰. Continuando con el tema del apartado, el diseño de la ciudad en medida que asentamiento urbano buscó la ergonomía, dándole una forma que permitiera la accesibilidad y la movilidad. Por lo que se pueden distinguir las siguientes etapas, aunque no como algo sucesivo en el tiempo, puesto que pueden coexistir – mejor llamado modelos- que ahora se describirán.

¹⁹ Además, es en este periodo cuando emergen las “ciudades dormitorio”, periféricas a las grandes ciudades.

²⁰ Véase por ejemplo, los Batallones de Ciclistas durante la Guerra Civil Española, la Infantería Ciclista Estadounidense, los Bersaglieri Ciclisti Italianos o la SS-Kavallerie-Division que usaba ciclistas como mensajeros.

En primer momento, la movilidad se hacía a pie, lo que ocasionó que la ciudad se desarrollase en calles no demasiado amplias y su característica principal residía en la proximidad. Se buscaba que todos los desplazamientos se pudieran alcanzar a pie en media hora, por lo que era extraño que este modelo de ciudad superase los 5 km de diámetro. Posteriormente, a finales del siglo XIX las ciudades vivieron un proceso de expansión hasta los 30 km de perímetro urbano, gracias a que el tren y el tranvía permitieron una mayor velocidad en los desplazamientos, lo que consecuentemente produjo un aumento de la población. Y finalmente, el proceso de motorización privada tras la II Guerra Mundial permitió que las ciudades crecieran hasta y más allá de los 50 km en su perímetro, generando pues que el plano urbano se clasificase según funciones y zonas -zonificación-, además de difuminarse el límite de la ciudad en un crecimiento anárquico.

Así, se puede decir que la tecnología del transporte y en especial del automóvil transformó la ciudad, adaptándose esta última a las nuevas dinámicas de desplazamiento casi dependientes de los vehículos privados a motor. Cosa que inevitablemente y como es el caso de la actualidad, hace que florezcan imperantes contradicciones entre el planteamiento urbano, el modelo de transporte y los problemas que les derivan y que a su vez hace que se retroalimentan entre ellos.

Existe un círculo vicioso que se ha perpetuado hasta hace relativamente poco, que se secuencia en forma de que los problemas del tráfico privado -atascos, retenciones, accidentes, etc.- se solventaban con mayores políticas para favorecer la movilidad sobre las cuatro ruedas. Si a esto se le suman los peligros o miedos que ocasionan los vehículos a alta velocidad a los peatones y ciclistas más la ineficiencia -aunque no siempre- del transporte público, da como resultado una cultura de movilidad que aboga por el transporte privado. Con todo y con ello, se expone de manera gráfica -Ilustración 4- una evolución de las políticas de movilidad dentro del paradigma expuesto de la revolución del automóvil.

Ilustración 4. Evolución de las políticas de movilidad.



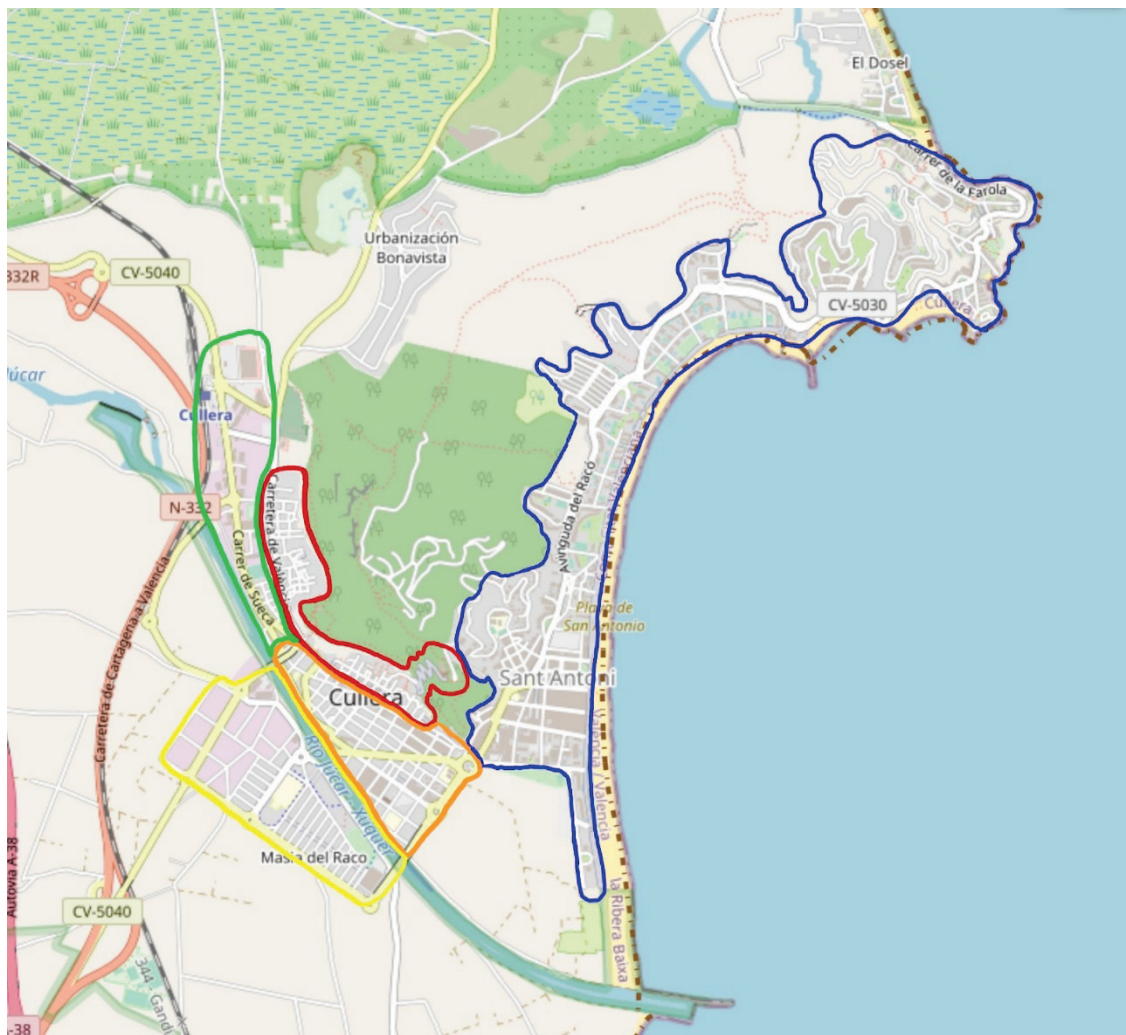
Fuente: Elaboración propia a partir del artículo de Rodríguez, C. (2014). *Las políticas de movilidad y su evolución hacia el enfoque "Smart"*. Disponible en: <https://altransmart.wordpress.com/2014/02/14/las-politicas-de-movilidad-y-su-evolucion-hacia-el-enfoque-smart/>

Aunque se le dedicará un apartado específico en el Diagnóstico Territorial, no se ha de dejar de lado hacer una aproximación a la evolución de la ciudad de Cullera. Siguiendo con la secuencia descrita más arriba, Cullera nace como pueblo en la zona roja -Ilustración 5-, unas cuantas calles angostas -Barri del Pou, Calvari y del Raval- que se caracterizaban por su cercanía tanto al Ayuntamiento como al mercado local. De la siguiente manera, esta organización giraba en torno a la muralla que defendía el castillo, para que, en caso de ataque, tener la mayor proximidad a la defensa que proporcionaba. Posteriormente, en su crecimiento el pueblo se extendió a la zona naranja, donde ocuparía lo que hoy es el pueblo en sí -Cas Antic, Bega y Port- hasta su límite con el río. Y es a partir de este momento de expansión ya en los 2000, cuando se plantea la urbanización de la zona amarilla -Bulevar del Xúquer-. Además, es de rigor indicar que Cullera cuenta con varias pedanías separadas del núcleo poblacional del pueblo. A saber, hacia el Sur y dirección Tavernes de la Vall d'igna está el Marenyet y el Brosquil, y hacia el Norte, el Dosel y el Marenyet de Sant Llorenç. Poblados que tradicionalmente han sido usados como segundas residencias de la población local por su proximidad a los cultivos y explotaciones agrarias. A su mismo tiempo, se

observa que el crecimiento industrial se produjo en la zona verde, donde se situaba el polígono industrial y crece hacia las afueras de la ciudad.

Mientras tanto, en la fase de apertura del franquismo una de las minas de oro para el despegue español fue el turismo. Como es sabido, Cullera se consagra como un destino turístico de “sol y playa” y como evidencia en el mapa, se empezó a edificar la costa en la zona azul. El “boom” inmobiliario, la especulación del suelo y el rápido crecimiento económico hizo que la zona urbanizada de Cullera²¹ se extendiera y creciera hasta más del doble de territorio de lo que tradicionalmente ha sido su centro histórico.

Ilustración 5. Mapa de distribución urbana de Cullera.



Fuente: Elaboración propia a partir del SIG y OpenStreetMap, disponible en: https://cullera.gvsigonline.com/gvsigonline/core/select_public_project/

²¹ Salvando el inciso de que previamente, existía también una pedanía en la zona del Faro y el Dosel -pico que sobresale en la zona azul-, donde lo que se hizo fue urbanizar todo lo que quedaba entre la zona naranja del centro del pueblo y el Faro.

Para finalizar, en una vista rápida del territorio de Cullera -sin tener en cuenta las pedanías- florece un problema que afecta a la movilidad, y es su longitud. Teniendo en cuenta que la estación de trenes se sitúa lo más al norte de la zona verde, el acceso a pie al pueblo puede ser un problema en la medida que se pueden tardar hasta 20 minutos a la zona naranja y hasta el inicio de la azul 40, por no hablar del centro o final de la zona azul. Aquí es donde se esgrime la necesidad la política de carril bici para asegurar una interoperabilidad entre desplazamientos sostenibles y llegar a la residencia sin necesidad de recurrir al vehículo privado²².

3.3. LEGISLACIÓN SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Si bien es cierto que la realidad y sus necesidades no son algo estático en el tiempo, no es menos cierto que la legislación aplicable a cada periodo deba adaptarse a las necesidades de ese justo momento. Así, frente a los problemas expuestos de deterioro de la calidad medioambiental a causa de los vehículos motorizados, surge un sinfín de tratados, leyes y acuerdos que pretenden dar solución a este problema. Por ello, en este apartado se expondrá de forma breve -no por falta de interés, sino por su vasta extensión- cómo versa la regulación de la materia sobre el papel, en un repaso de lo general a lo concreto y cómo llega a conceptualizarse sobre la ciudad de Cullera.

En primer lugar, hay que mencionar la importancia que asumen en este papel la Organización de las Naciones Unidas. Pues como se ha señalado en el apartado introductorio, los problemas que subyacen a la calidad medioambiental deben ser enfocados bajo una perspectiva global. Ya que al trascender las fronteras de los países, la ONU es el único organismo internacional con capacidad de aunar la voluntad de la gran mayoría de los Estados del planeta para orientarse hacia unas políticas comunes en materia de sostenibilidad.

Existen multitud de Cumbres de la Tierra y acuerdos, pero solo se mencionarán los de mayor importancia para la elaboración de este trabajo. Por ejemplo, la Declaración de Estocolmo de 1972 fue la primera gran conferencia de las Naciones Unidas en destacar la importancia del medio ambiente y crear el primer programa de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente (PNUMA). Posteriormente, el Informe Brundtland de 1987 desarrollaría el concepto de Desarrollo Sostenible y sería una de las motivaciones para celebrar la Cumbre de Río de Janeiro en 1992, de donde florecerá el ya famoso Protocolo de Kioto en 1997 para reducir la emisión de gases de efecto invernadero -actualizado en 2015 en París-. Además, de la cumbre de Río surgió la Agenda 21, que su segundo capítulo consagra políticas locales sobre la sostenibilidad.

También es importante ver los ya conocidos 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU, que ahora se materializan en España en la Agenda 2030. De ellos, son de interés por lo que respecta a

²² Asimismo, existe la alternativa del servicio de autobuses -privado-, pero se detallará en el apartado destinado a la evaluación.

la movilidad sostenible: el objetivo 3, porque desplazarse a pie o en bicicleta aporta beneficios físicos y de salud; el 7, porque busca bajar emisiones contaminantes; el 10, porque la movilidad sostenible busca de forma indirecta la igualdad en términos de accesibilidad; el 13, por los beneficios directos que reporta el cambio en la movilidad al clima; el 13 y 14 porque benefician tanto a los ecosistemas marinos como terrestres al no producir desechos contaminantes; y el 11, referido a ciudades y comunidades sostenibles. Aparentemente, gran parte de los ODS se pueden materializar en políticas concretas referidas a la movilidad sostenible por sus evidentes beneficios.

Ilustración 6. Objetivos de Desarrollo Sostenible.



Fuente: Naciones Unidas, Objetivos para el Desarrollo Sostenible. Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/>

Pero según muestran los informes de (in)cumplimiento de objetivos -donde tampoco se ha de olvidar que se trata de derecho blando, no exigible- y el simple hecho de que a cada Cumbre o Tratado se adhieran menos países, indica que la preocupación por la sostenibilidad y protección al medio ambiente es cada vez menor. Tal vez porque los Gobiernos puede que ya hayan asumido que se encuentran en un proceso irreversible, por lo que se evidencia una compleja situación que requeriría esfuerzos conjuntos muy grandes y que no estarían dispuestos a costear. Además de la imperante importancia de los otros objetivos -aquí entraría en juego la subjetividad en la escala de valores para conseguir los otros objetivos-, ya que pueden derivar sesgos cognitivos respecto a su importancia, como la pobreza, el hambre o la educación de los niños.

En otras latitudes, se muestra que la Unión Europea es la Organización Internacional que más producción normativa ha emitido respecto a la protección del medio ambiente. Su protección se positiviza con el Acta Única Europea en 1986 como uno de los objetivos de la Unión, pero no será hasta el Tratado de Lisboa en 2007 cuando se establecerá que la Unión obrará en pro del desarrollo sostenible de Europa (art. 3.3). Además, en el art. 37 de la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea se recoge el mandato de que las políticas de la UE garanticen con arreglo al principio de desarrollo sostenible un alto nivel de protección del medio ambiente y la mejora de su calidad. Mandato que se puede relacionar directamente con el impulso de políticas a favor de la movilidad sostenible. De la siguiente manera, se encuentran: Directivas, como la Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes; el Libro Verde sobre el impacto del transporte en el medio ambiente; o la tan significativa Carta Aalborg (Carta de Ciudades Europeas hacia la sostenibilidad), aprobada en 1994, que rezaba algo tan significativo como que:

“Nosotras, ciudades, debemos esforzarnos por mejorar la accesibilidad y por mantener el bienestar y los modos de vida urbanos a la vez que reducimos el transporte. Sabemos que es indispensable para una ciudad viable reducir la movilidad forzada y dejar de fomentar el uso innecesario de los vehículos motorizados. Daremos prioridad a los medios de transporte respetuosos del medio ambiente (en particular, los desplazamientos a pie, en bicicleta o mediante los transportes públicos) y situaremos en el centro de nuestros esfuerzos de planificación una combinación de estos medios. Los diversos medios de transporte urbanos motorizados deben tener la función subsidiaria de facilitar el acceso a los servicios locales y de mantener la actividad económica de las ciudades”.

Apartado 1.9 de la Carta Aalborg. Una movilidad urbana sostenible.

Poniendo el foco en el caso español, se puede abordar la movilidad desde varias perspectivas²³. Respecto al tema de ordenación territorial, la actual Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana de 30 de octubre de 2015²⁴ incluye un artículo destinado al principio de desarrollo territorial y urbano sostenible (art. 3) el cual indica que “las políticas públicas relativas a la regulación, ordenación, ocupación, transformación y uso del suelo tienen como fin común la utilización de este recurso conforme al interés general y según el principio de desarrollo sostenible”. Un fin general que bien podría ser la salud pública bajo el paraguas de una movilidad amigable con el medio ambiente.

²³ España no cuenta con una Ley de Movilidad Sostenible aun, pero sí que existe un proyecto que se debería haber presentado a finales de 2020 que se puede encontrar en <https://www.mitma.es/el-ministerio/participacion-publica/formulario-de-consulta-publica-previa-la-ley-de-movilidad>

²⁴ Indicar, que no se trata de una ley dictada en el ejercicio de un título competencial, puesto que la ordenación del territorio y el urbanismo es competencia autonómica (art. 148.3 CE).

Por otra parte, hay que mencionar la Ley de Economía Sostenible de 4 de marzo de 2011, la cual dedica su Capítulo III al Transporte y a la movilidad sostenible -art. 93 hasta 106-, que a su vez se divide en una Sección de Regulación del Transporte, Planificación y gestión eficiente de las infraestructuras y de los servicios del transporte, y Movilidad sostenible. De todo, es de especial mención su artículo 101.1, el cual define los Planes de Movilidad Sostenible (PMUS) como “un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Estos planes deberán dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible”.

Además, vale la pena hacer hincapié en que la Ley de Tráfico de 2015 otorga a los municipios la competencia para restringir la circulación a determinados vehículos por tema de emisión de gases de sus motores²⁵. También es interesante indicar que la regulación de la bicicleta en esta Ley ha sido prácticamente inexistente hasta la reforma de 1999, donde se empieza a reconocer como un vehículo más en algunas cuestiones específicas al tráfico en carretera y seguridad vial, gracias a la fuerza de colectivos civiles y asociaciones ciclistas como ConBici y posteriormente CicloJuristas.

En el ámbito territorial de la Comunidad Valenciana, sí que se encuentra la Ley 6/2011 de 1 de abril, de Movilidad, la cual supone un gran avance en la materia. Pues como se ha visto, “los precedentes legislativos son más bien escasos” (Boix, 2014). De manera sintética y siguiendo el capítulo del profesor Andrés Boix (UV) dedicado a su análisis en la obra Ciudad y Movilidad (2014), especifica que es una Ley muy pionera en la medida que dota de una regulación unitaria todo lo referido tanto al transporte público como a las medidas que favorezcan modelos de desplazamiento más sostenibles, siempre bajo una visión holística e integrada de la movilidad urbana.

En síntesis de toda la normativa vista, esto se manifiesta en los niveles locales, como es el caso de Cullera y su carril bici. Por el contrario, no hay ningún Reglamento u Ordenanza municipal para poder detallar su análisis más jurídico²⁶. Ni si quiera el municipio cuenta con un PMUS, hecho que constituye una mala práctica de cara a su evaluación externa, puesto que la Ley de Movilidad Valenciana indica en su artículo 10.4 que estos serán obligatorios para municipios de más de 20.000 habitantes tras

²⁵ Así pues, se usan diversas fórmulas como restricciones parciales o totales, sobre los vehículos que más contaminen, matrículas pares o impares o prohibición según horas o zonas.

²⁶ Con el rigor que precede, hay que indicar que este trabajo ha sido realizado entre los meses de febrero y abril de 2021, y que el 21 de abril de 2021, tras 2 años de funcionamiento del carril bici, el Ayuntamiento de Cullera aprueba su ordenanza reguladora del uso de las vías ciclistas, el cual se incluye en el Anexo VI de este trabajo.

4 años de la entrada en vigor de la Ley, donde Cullera suele rondar los 22.000 habitantes desde hace muchos años.

El Ayuntamiento tan solo cuenta con un estudio previo y abierto a la realización de cualquier PMUS -o EDUSI en su defecto- realizado por parte de la Universidad Politécnica de Valencia como excusa preclusiva para la concesión de ayudas económicas para la realización del carril bici, en que se evidencian los patrones de movilidad del municipio. Sin duda, esto es una mala práctica que podría ser el manifiesto de la ineficacia del carril bici de Cullera, además que para la realización de la evaluación que se presenta, desde el Ayuntamiento no se ha facilitado el acceso a este documento previo. Tampoco disponen de una página web con un potente apartado medioambiental por lo que se refiere a la transparencia, que en el sentido de la protección medioambiental es una parcela realmente importante por la cantidad de información que tiene la Administración sobre la materia.

4. HIPÓTESIS Y METODOLOGÍA DEL ESTUDIO

4.1. LAS HIPÓTESIS

En vista de la teoría que se ha expuesto en el apartado anterior, se pueden formular diversas hipótesis a corroborar o desmentir de cara al análisis de la política de movilidad sostenible de Cullera, que se incardinarán como ejes de la evaluación que se presenta. Con ello, se enuncian las siguientes:

- 1. La política de carril bici de Cullera sí ha servido para disminuir el uso de vehículos motorizados en los desplazamientos intraurbanos del municipio y ha mejorado con ello la calidad de vida de los y las cullerenses.*
- 2. La política de movilidad sostenible de Cullera ha concienciado a la población de una emergencia climática causada por los vehículos tradicionales a motor.*
- 3. El uso del carril bici depende de la clase social y del sexo.*
- 4. La COVID-19 puede ser una ventana de oportunidad para el uso del carril bici.*

4.2. METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN

Habiendo cumplido ya el primero de los objetivos que se plantea para este trabajo -una revisión teórica del paradigma de la movilidad sostenible-, y planteadas las hipótesis que guiarán la evaluación, se procede a realizar el análisis de la política en cuestión, el carril bici de Cullera.

Pero antes, se dedicará este apartado metodológico para explicar qué método de investigación se seguirá para responder a las hipótesis. Por lo que hay que decir que se presenta una “matriz de evaluación” (IEPP, 2020) en que se evidencia qué se va a hacer y qué proceso va a seguir la evaluación en cuanto a diseño científico para: definir la realidad física, capturar la realidad política y social, y medir la realidad de resultados en Cullera en términos de movilidad sostenible.

Así pues, vale la pena indicar que la evaluación de políticas públicas no se trata de una ciencia cerrada con una metodología absoluta. Aunque existan una serie de indicadores y preguntas clave universales para cualquier tipo de política, las evaluaciones deben adaptarse a las especificidades de cada política, por lo que este trabajo se basará en un sistema propio en que se tomará como base del análisis 4 pilares. Desde un análisis y diagnóstico territorial y una exposición del ciclo clásico de análisis de políticas públicas, hasta una recopilación de datos empíricos y valoraciones a través de encuestas y entrevistas respectivamente y una medición de la eficacia, eficiencia y sostenibilidad de la política a través de una serie de criterios de evaluación.

Además, para atribuir la relación causa-efecto-impacto -principio de causalidad entre las variables- se dejarán de lado las descripciones teóricas y corrientes que aporta la academia

(neopositivista, post-positivista, crítica, constructiva, etc.²⁷) pues el fin último de estas líneas es una aplicación práctica de la teoría con el fin de corroborar o desmentir que las hipótesis o preguntas que dan motivación a este estudio.

En primer lugar y sin revestir mayor complejidad, se realizará el análisis y diagnóstico territorial. Esta herramienta es cuanto más precisa a la hora de hacer una evaluación de una política que tiene incidencia en el territorio como espacio físico, ya que permite conocer las características del mismo y situar su contexto de una forma integral. Además de identificar los principales atributos, problemas y virtudes de la localidad riberense que puedan incidir en la movilidad urbana.

De la siguiente manera, se hará: una descripción del entorno físico de Cullera y sus vías de acceso e infraestructuras de comunicación; una aproximación a su población y poblamiento y cómo está disperso sobre el término municipal; la organización social y la oferta de servicios de movilidad urbana; cuál es la situación ecológica del municipio, sus recursos ambientales y la estructura de ocupación del suelo. Asimismo, la finalidad de todo ello será darle forma en un esquema DAFO bajo el prisma de la movilidad en carril bici que conceptualice lo descrito bajo la doble visión del contexto interno y externo, que será clave de cara a la valoración final. Señalar que la información será la que se obtenga de los portales estadísticos ARGOS, PEGV, INE, además del Nomenclátor, SIG y el visor cartográfico de la GVA.

En segundo lugar, se expondrá el ciclo clásico de análisis de políticas públicas que bien señala Subirats (2008), a saber: surgimiento del problema; percepción de los problemas privados y públicos; inclusión en la agenda gubernamental; formulación de alternativas; decisión de la política; implementación; y evaluación.

Este apartado reviste especial importancia ya que otorga una visión conjunta del proceso de construcción de la política, y aporta detalles importantes para su evaluación²⁸. Pero, al encuadrarse este apartado dentro de la evaluación *-ex-post-* de la política, se agruparán todas las fases en: formulación, donde se indicará quien inicia la política, qué problemas se pretenden solucionar y objetivos a conseguir; agenda y diseño, donde se mencionará cómo fue el proceso de toma de decisiones, qué actores fueron incluidos y si se plantearon alternativas; e implementación, donde se señalarán los costes, de dónde salieron los presupuestos y si hubo problemas durante la construcción del carril bici. Para ello, se usará

²⁷ Señalar que, de ser de interés para los lectores, se abordará la investigación de una política pública clasificada a caballo entre distributiva, en la medida que presta un servicio de movilidad, y constitutiva, pues delimita el comportamiento en términos de movilidad (Lowi, 1964). Además, el enfoque teórico que más se adapta a la investigación es el post-positivista, ya que se reconoce que la realidad existe y que existen unos hechos, pero estos no pueden ser separados de los valores. La realidad se ve condicionada a la cultura y sesgos cognitivos de las personas (Popper, 1959), de ahí la dificultad en los cambios de conducta por lo que respecta a la movilidad.

²⁸ Donde tampoco se ha de olvidar que ni la evaluación se realiza al final de cada política, ni que el ciclo mencionado es secuencial. Por lo que lo correcto es realizar una evaluación de cada una de las fases.

la información que se extraiga de las entrevistas y análisis documental de las obras y la evaluación se basará en los criterios del ciclo de AEVAL (2015) -conceptualización, tipo de política y planificación respectivamente-.

En tercer lugar y partiendo del conocimiento que aportan los dos pilares anteriores, se formulará un cuestionario el cual registrará los datos empíricos que serán fundamentales para hacer una valoración de impacto generalizado del carril bici sobre la población²⁹. Será realizado mediante la plataforma electrónica Google Forms y envíos por redes sociales mediante una sola oleada de envíos entre el 15 y el 28 de marzo, fecha en que se cerrará el cuestionario con el fin de alcanzar una muestra lo suficientemente representativa del municipio -23.050 habitantes-, con una cantidad que asegure un 5% de margen de error al asumir el 95% de confianza. Donde finalmente se consiguen 351 respuestas, cumpliendo este objetivo.

Para su diseño se usarán palabras agradables, sin buscar tecnicismos o formulaciones no comprensibles para la población. En su mayoría serán preguntas cerradas, aunque algunas presenten la posibilidad de añadir respuestas abiertas, de intensidad, y de si o no, agrupadas en torno cuatro bloques que, vista la teoría expuesta en el apartado teórico, son clave para el análisis de políticas de movilidad sostenible -Anexo I-: cuestiones de movilidad, del carril bici, medioambientales y preguntas de clasificación personal. Se realizará una descripción de los resultados y mediante SPSS se cruzarán varios datos para dar respuesta a las hipótesis de clase social, sexo y COVID-19.

En relación a las entrevistas, con el fin de indagar con la mayor profundidad posible sobre el tema, se harán entrevistas semiestructuradas. Donde siguiendo un guion temático, las preguntas serán abiertas, dando con ello la posibilidad a los entrevistados de que puedan expresar sus valoraciones sobre la política. Así, los actores clave identificados para la elaboración de las entrevistas son: el sector político; técnicos encargados de la realización de la obra; AMPA de los colegios; sector ciclista; conductores; y el servicio urbano de autobuses.

Y en cuarto lugar, la evaluación se basará en la comprobación de una serie de criterios de evaluación que ofrece la Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios (AEVAL, 2015)³⁰ y que guardan relación con los de Subirats (2008). Estos son: pertinencia, relevancia, coherencia, complementariedad, implementación, cobertura, eficacia, eficiencia,

²⁹ Vale la pena hacer un pequeño inciso en que, el objeto e interés de esta investigación gira sobre el carril bici y su uso mediante la bicicleta, sin dedicar apartados especiales más allá de las cuestiones que puedan englobar su naturaleza como las referentes a nuevas formas de movilidad por la COVID-19, patrones de movilidad o las ayudas de la Generalitat entre otras. Ya que su nacimiento y crecimiento ha sido muy grande desde 2016, y su reciente regulación hace que su status todavía no esté resuelto, por lo que podría alargar mucho el presente trabajo, además de distanciarse de la tradición, cultura y beneficios de la bicicleta que al interés del trabajo subyace.

³⁰ Hoy disuelta, pasan sus funciones a ser asumidas por la Secretaría de Estado de Función Pública, a través del Instituto para la Evaluación de Políticas Públicas y de la Dirección General de Gobernanza Pública (IEPP, 2020).

sostenibilidad, equidad, participación y transparencia. De la siguiente manera, hay que indicar que tanto los cuestionarios como las entrevistas han sido diseñados para que, más allá de responder a las hipótesis de evaluación planteadas, poder argüir estos criterios, ya sea mediante unas preguntas clave y mediante el contraste del discurso entre el sector político, técnico y social, que como bien explica la literatura de las políticas *top-down*, es frecuente que no converjan hacia un mismo objetivo. De ser así, o no, estos criterios darán cuenta de ello y permitirán emitir un juicio de valor final sobre la evaluación de la política de carril bici del municipio de Cullera.

5. ESTUDIO DE CASO. EVALUACIÓN DEL CARRIL BICI DE LA CIUDAD DE CULLERA

5.1. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

5.1.1. Entorno físico, acceso e infraestructuras de comunicación

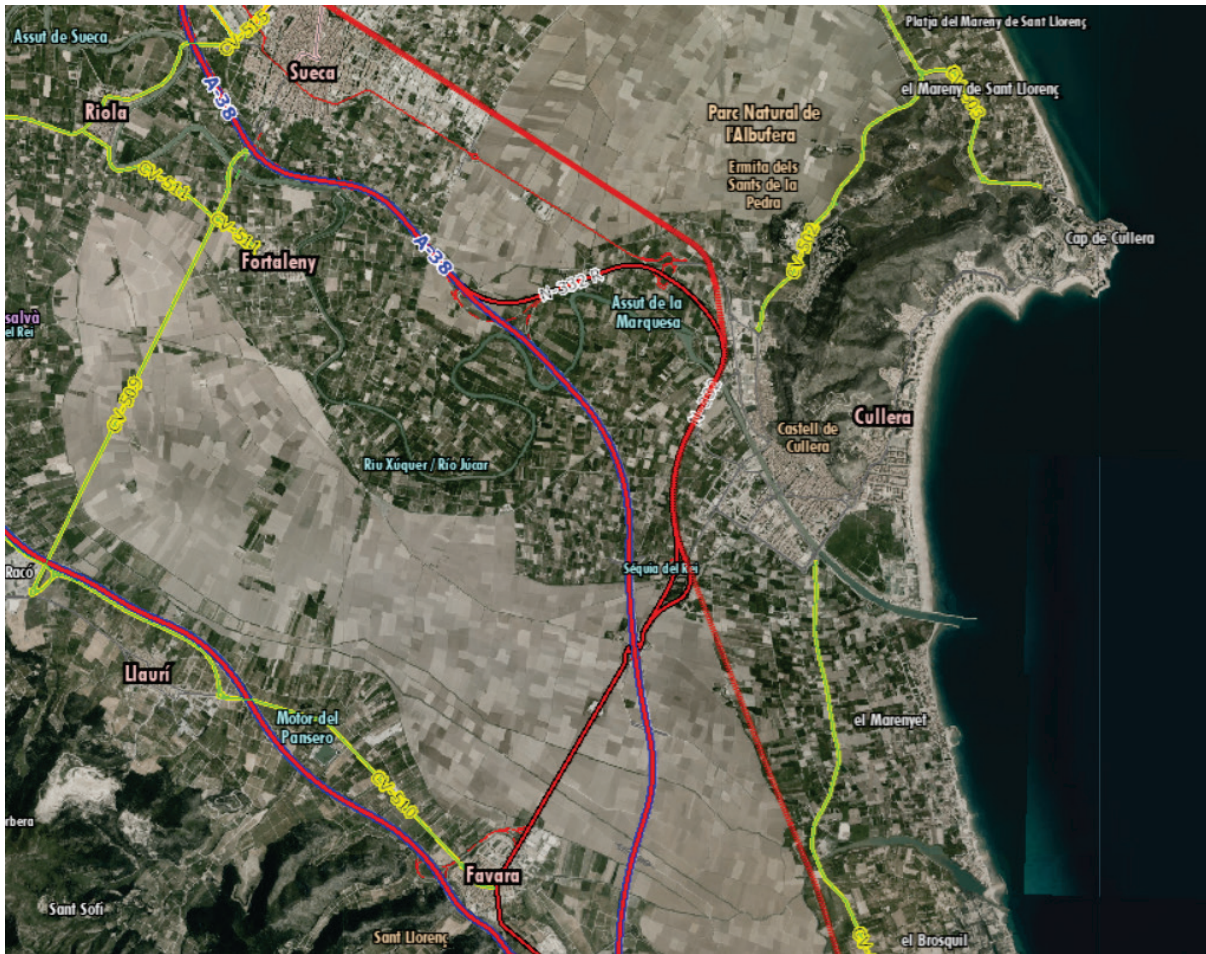
Cullera se constituye como el municipio más al sur de la comarca de la Ribera Baixa, en el la Comunidad Valenciana, tan solo superado tanto en territorio como en población por su capital comarcal, Sueca. Se trata de un municipio que nace entre la falda de la montaña de Les Raboses -como último ramal del Sistema Ibérico- y la desembocadura del Río Júcar. Lo que hace que se consagre como uno de los principales destinos turísticos de Valencia, ya no solo por el buen clima mediterráneo que aporta su litoralidad, sino por la gran variedad de recursos naturales, paisajísticos y culturales que le otorga este enclave específico situado en el límite con el Parque Natural de la Albufera.

Así, resulta necesario en un municipio que puede llegar a multiplicar varias veces su población en verano, disponga de una buena conexión y, además, de una buena interoperabilidad entre transportes públicos o alternativos que facilite al acceso al municipio. Pues como bien se ha explicado para este trabajo desde el Ayuntamiento, Cullera sufría un problema de acceso en coche por su saturación en horas y fechas señaladas, que hacía que se diera una imagen de “pueblo parking”, y de ahí la motivación para ofrecer el servicio del carril bici.

Por ello, las infraestructuras de comunicaciones más que articular y vertebrar el territorio conectando núcleos de población, se constituyen como un elemento esencial para mejorar la vida de la población de Cullera y como un elemento dinamizador del turismo, puesto que la accesibilidad puede llegar a ser un elemento determinante para decidir ir a Cullera o a cualquier otro destino.

De forma destacable, el municipio se sitúa a 47 km de Valencia saliendo en coche por la CV-5040 hacia N-332 hasta la A-38 y ya tomando la AP-7. Además, en su desvío hacia la A-3, hace que se conecte en apenas 4 horas con Madrid. O del mismo modo, dirección Favara, el rápido acceso a la AP-7 supone la conexión con todos los pueblos alicantinos hacia Cullera y viceversa. En resumidas cuentas, como se ve en la Ilustración 7, la proximidad de Cullera con la AP-7 (a través de la A-38) supone un fuerte atractivo para el acceso con coche al municipio. Además, dada la infraestructura de carreteras, también se puede llegar mediante autobuses de empresas como: ALSA, con servicio desde Alicante; Abanzabús, desde Madrid; Bilmanbús, desde Santander; o Sarrión y Granero, servicios comarcales entre los pueblos colindantes.

Ilustración 7. Infraestructuras de acceso a Cullera.



Fuente: Visor cartográfico de la GVA.

Además, Cullera también cuenta con conexión vía ferrocarril, que se incardina dentro de la línea de cercanías C1 desde la estación de València Nord hasta Gandía -línea roja sin bordes-, lo que supone un punto a favor en términos de interoperabilidad en la movilidad, puesto que en la capital valenciana se sitúa la estación Joaquín Sorolla de alta velocidad que conecta con las grandes capitales españolas y el metro para su acceso vía avión en el aeropuerto de Manises. También, por el Sur se puede llegar al aeropuerto de Alicante y acceder a Cullera con autobús como se ha comentado.

5.1.1.1. Esquema de evaluación

A. Análisis interno:

- i. Debilidades: Facilidad en llegadas mediante vehículo privado, lo que provoca masificación de la población en periodos vacacionales y retenciones.
- ii. Fortalezas: Ciudad relativamente llana con clima favorable para el uso de la bicicleta.

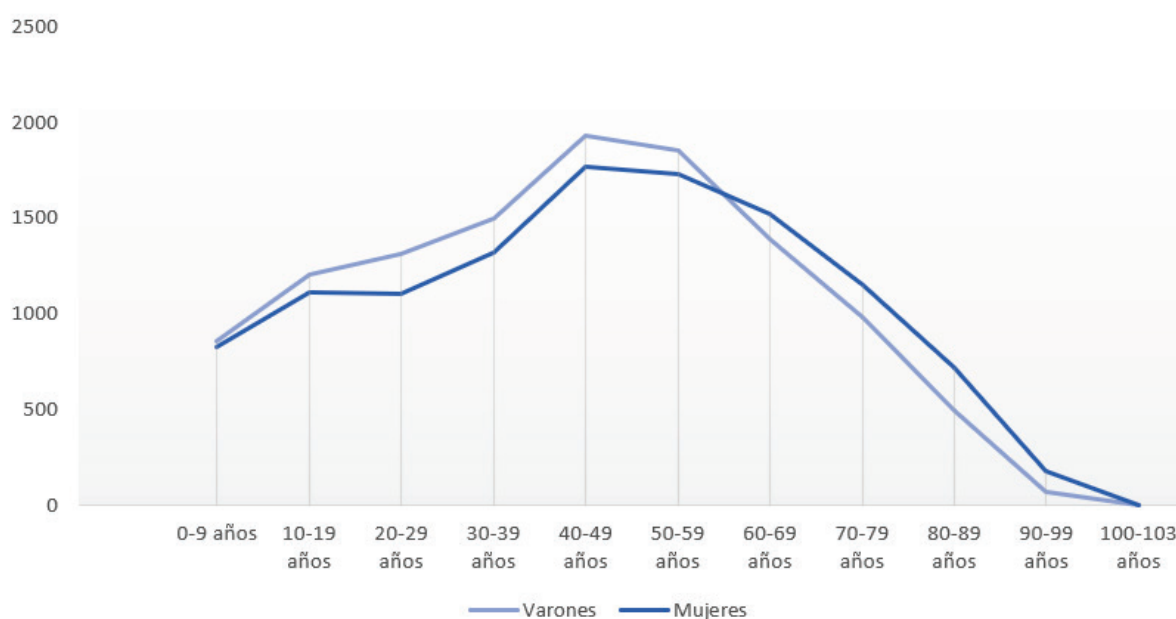
B. Análisis externo:

- i. Amenazas: COVID-19 implica una preponderancia de vehículos privados en detrimento del transporte público.
- ii. Oportunidades: COVID-19 puede crear nuevas tendencias de movilidad individual, pero hay que saber encauzarlas -bicicleta, a pie o patinete-.

5.1.2. Población y poblamiento

A marzo de 2021, el padrón municipal de Cullera cuenta con 23050 personas, lo que supone un 28'68% del total comarcal, de entre las cuales se reparten de manera bastante uniforme entre sexos, ligeramente superior los varones, 11605, respecto de las mujeres, 11445, y la media de edad se encuentra en los 44 años y medio.

Ilustración 8. Distribución de la población de Cullera por edad.

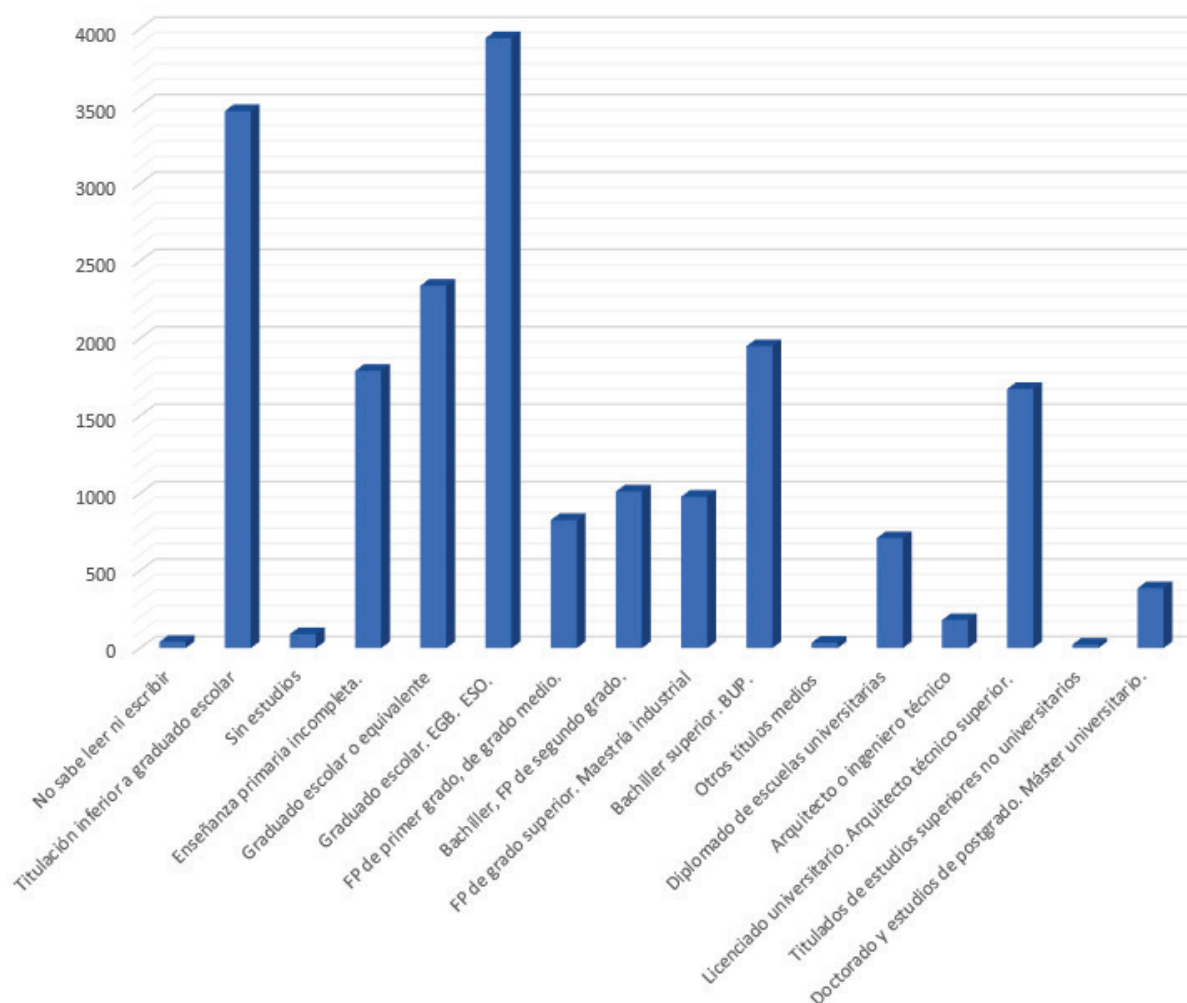


Fuente: elaboración propia a partir de los datos del padrón municipal a 1 de marzo de 2021 (INE).

Como se observa en el gráfico, Cullera no se libra de reproducir una tendencia en la demografía española, y es que tiende al envejecimiento, situándose el índice de envejecimiento en un 155'8% - resultado de poner en relación la población mayor de 64 años con la menor de 16 años-. Además, a mayores edades existe una mayor cantidad de mujeres, y a edades más jóvenes, de varones.

Por su parte, lo que respecta al nivel de estudios de Cullera, se observa que la gran mayoría de la población posee estudios tan solo de grado escolar, EGB, ESO o equivalente, muy seguida de la población con titulación inferior a estas. Además, tan solo el 7'64% de la población tiene estudios universitarios de grado, y un 1'76% de máster o postgrado.

Ilustración 9. Residentes de Cullera según nivel de estudios.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del padrón municipal a 1 de marzo de 2021 (INE).

Existen 2119 personas en paro en Cullera, y del total de empleados en el municipio, 480 se dedican a la agricultura, 825 a la industria, 466 a la construcción y 5226 -74'73% del total- al sector servicios. Indicador que muestra la preponderancia y la orientación de un municipio tradicionalmente agrario ahora enfocado hacia el turismo.

Finalmente, se han escogido solo estas variables poblacionales porque se considera que son clave a la hora de abordar las hipótesis que se presentan, ya que a priori se intuye que el sexo, la edad y la clase social pueden influir en el uso de la bicicleta como medio de transporte³¹.

³¹ De hecho, el Barómetro de la Bicicleta de 2019 indica que los márgenes de edad que mayor uso le dan al carril bici se sitúan entre los 12 y los 24 años y entre los 40 y los 45, siendo mayor en hombres, pero experimentando un aumento exponencial en las mujeres en los últimos 5 años.

Por lo que respecta al poblamiento, es un tema de especial importancia de cara a la articulación de un municipio, puesto que, como es el caso de Cullera, rara vez se suelen organizar los municipios en torno a un solo núcleo poblacional. Así, la política de carril bici, se puede configurar como el elemento de cohesión territorial de los diferentes núcleos diseminados de población dentro del término municipal. La siguiente tabla nos indica cómo está repartida la población, donde los colores se correlacionan con los del mapa -Ilustración 10-.

Ilustración 10. Distribución de residentes en Cullera por núcleos de población.

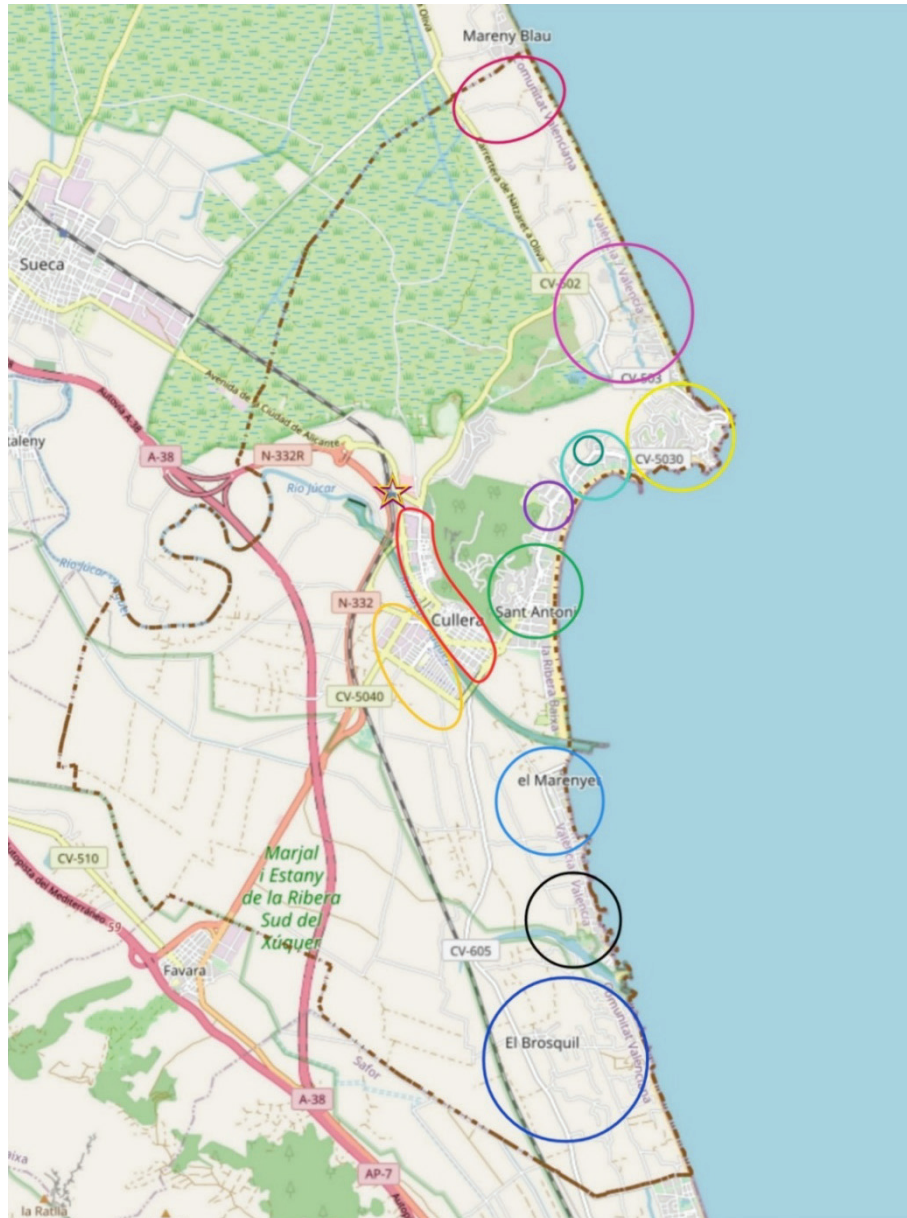
Núcleo / Diseminado	Total de población
El Brosquil	146
Diseminado	117
Cullera	19599
Diseminado	230
Mareny de Sant Lloreç	51
Diseminado	24
El Faro	461
Diseminado	65
Cap Blanc	218
Cullera Park	85
El Dossel	60
Diseminado	65
L'Estany	134
El Marenyet	161
Diseminado	181
Bahía Park	90
Racó del Bellver	143
Bulevar del Xúquer	1089
Bellaterra	44
Masía del Racó	83
Diseminado	4
Desconocida	0
Total	23050

Fuente:

elaboración propia a partir de los datos del padrón municipal a 1 de marzo de 2021 (INE).

Como se observa, el grueso de la población reside en Cullera -pueblo- y el Bulevar del Xúquer, seguido del Faro, Cap Blanc, el Marenyet, Brosquil, Racó, Estany y sus respectivos diseminados de población. Cosa que supone un problema de cara a la movilidad, pues como se observa en el mapa, se trata de núcleos bastante lejanos entre el principal núcleo poblacional, y más aún de la estación de trenes -la estrella del mapa- si lo que se busca son políticas de movilidad sostenible que, además de plantear alternativas a la movilidad, articulen el territorio.

Ilustración 11. Núcleos poblacionales de Cullera.



Fuente: Elaboración propia a partir del SIG y OpenStreetMap, disponible en: https://cullera.gvsigonline.com/gvsigonline/core/select_public_project/

5.1.2.1 Esquema de evaluación

A. Análisis interno:

- i. Debilidades: Población muy diseminada en el territorio.
- ii. Fortalezas: Destino turístico consolidado de sol y playa donde cada núcleo poblacional puede ofrecer un atractivo *per se*.

B. Análisis externo:

- i. Amenazas: Sensibilidad del empleo a las variaciones y temporalidad del turismo.
- ii. Oportunidades: Ventana de oportunidad a nuevas modalidades de turismo en bicicleta como cicloturismo o “bikepacking”.

5.1.3. Organización social y servicios de movilidad

Es importante destinar un apartado -aunque sea esquemático- a la clasificación de los agentes locales de un municipio de cara al diseño de una política pública. Esto es así, ya que el enfoque actual de las políticas públicas debe enfocarse hacia un marco de gobernanza, en que se deje de lado la verticalidad de las acciones y se emprendan iniciativas horizontales, de diálogo y consenso entre los diferentes agentes territoriales con capacidad de influir en la toma de decisiones. Es lo que se conoce como políticas “bottom-up”, en que se aleja el gobierno para acercarse hacia la gobernanza³². Así, en Cullera encontramos los siguientes actores:

³² Una definición simple e ilustrativa para el caso, la ofrece la RAE, que la entiende como el “arte o manera de gobernar que se propone como objetivo el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero, promoviendo un sano equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado de la economía”.

I. Actores institucionales políticos:

a. Pleno



14 concejales PSOE, 3 concejales PP, 2 concejales Compromís y 2 Cs.

b. Equipo de Gobierno



Alcalde; 1º Teniente de Alcalde, Portavoz del Gobierno, Delegada de Cultura, Educación y Recursos Humanos; 2º Teniente de Alcalde Delegado de Servicios Económicos, Servicios Generales, Patrimonio, Ciclo Integral del Agua e Intervención Administrativa; 3º Teniente de Alcalde Delegada de Servicios Sociales Integrados, Residencia de la Tercera Edad y Centro de Discapacitados; 4º Teniente de Alcalde Delegado de Servicios Exteriores, Playas, Recogida de Residuos Sólidos Urbanos, Limpieza Viaria y Caza; 5ª Teniente de Alcalde Delegada de Turismo, ADL, Oficina Europea, Calidad Corporativa Municipal, Comercio y Mercado; 6º Teniente de Alcalde Delegado de Urbanismo, Obras Municipales, Actividades Medioambientales y Transición Ecológica y Movilidad Urbana Sostenible; 7ª Teniente de Alcalde Delegada de Policía Local y Tráfico, Régimen Interior y Transparencia; Concejales Delegados de Deportes, Agricultura y Prado, Pesca, Fallas y Protección Civil; Concejales Delegadas de Fiestas, Hermanamientos, Protocolo y Sanidad; Portavoz Adjunto y Concejales Delegados de Juventud, Ocio, Cultura Urbana y Participación Ciudadana; Concejales Delegadas de Patrimonio Histórico y Museos; Concejales Delegados de Actividades Musicales; Concejales Delegadas de Igualdad, Tercera Edad, OMIC y Bienestar Animal.

II. Actores institucionales no políticos:

a. Municipales

Consejo Escolar del Conservatorio Profesional de Música; Consejo Municipal Agrario; Consejo Municipal Escolar; Comisión Municipal de Escolarización; Consejo Municipal de Igualdad; Consejo de la Policía Local de Cullera; Consejo Municipal de Prevención de Drogodependencia; Consejo Municipal de Turismo; Comisión de Participación Ciudadana para la Protección del Lago del Estany y su entorno urbanístico; Aigües de Cullera, S.L.; EMUCSA; AEDL; Junta Local de Tiradas; Junta Local Fallera; Junta Local de Seguridad; Residencia de Ancianos; Sociedad de Cazadores de Cullera; Órgano Gestor y Consultivo de Playas.

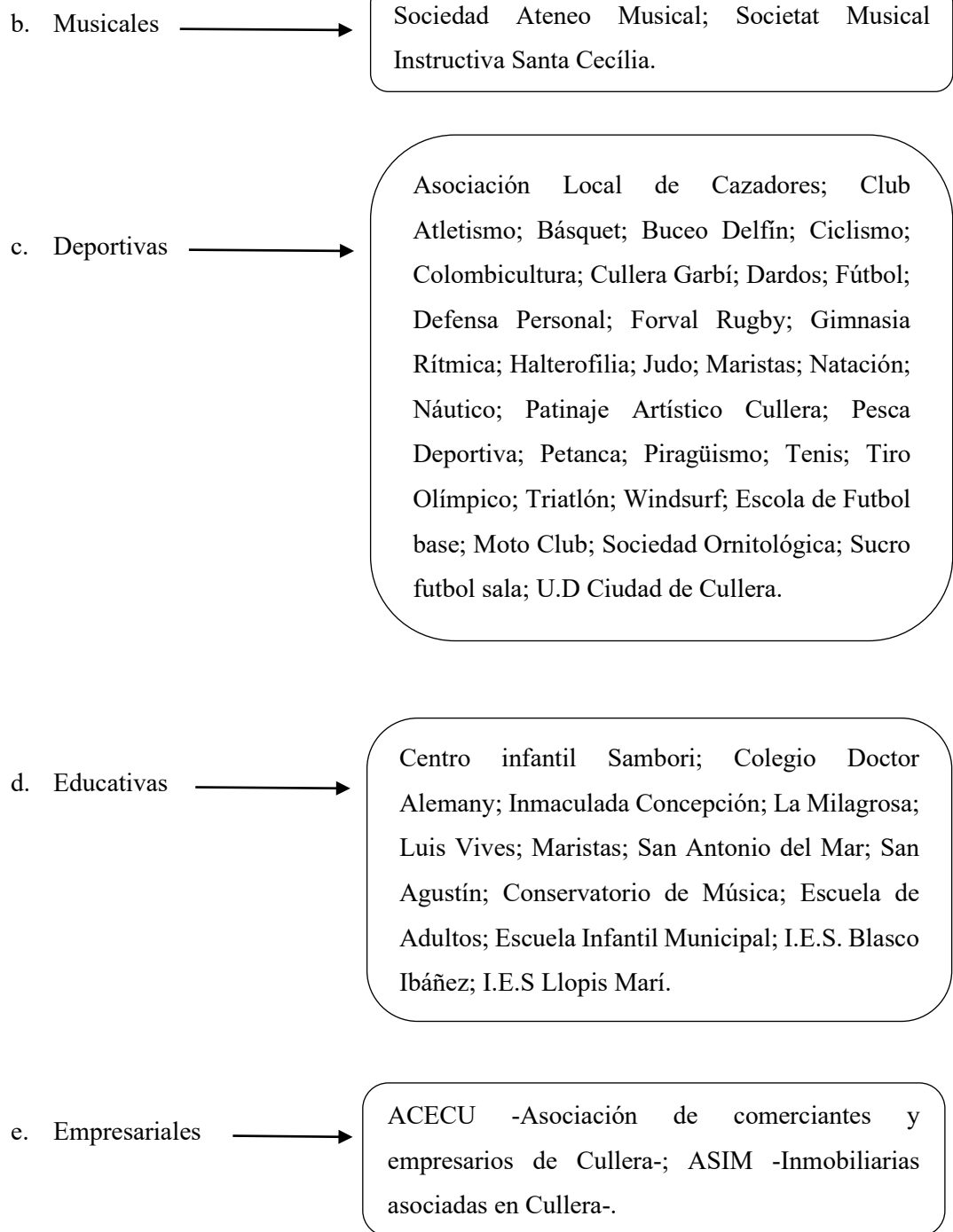
b. Supramunicipales

Consortio Provincial de Bomberos; Consortio "Ribera y Valldigna" del Plan Zonal de Residuos 5; Junta Rectora del Parque Natural de la Albufera; Red de Municipios Valencianos hacia la Sostenibilidad; Comunidad de Usuarios de La Ribera del Júcar.

III. Asociaciones:

a. Culturales

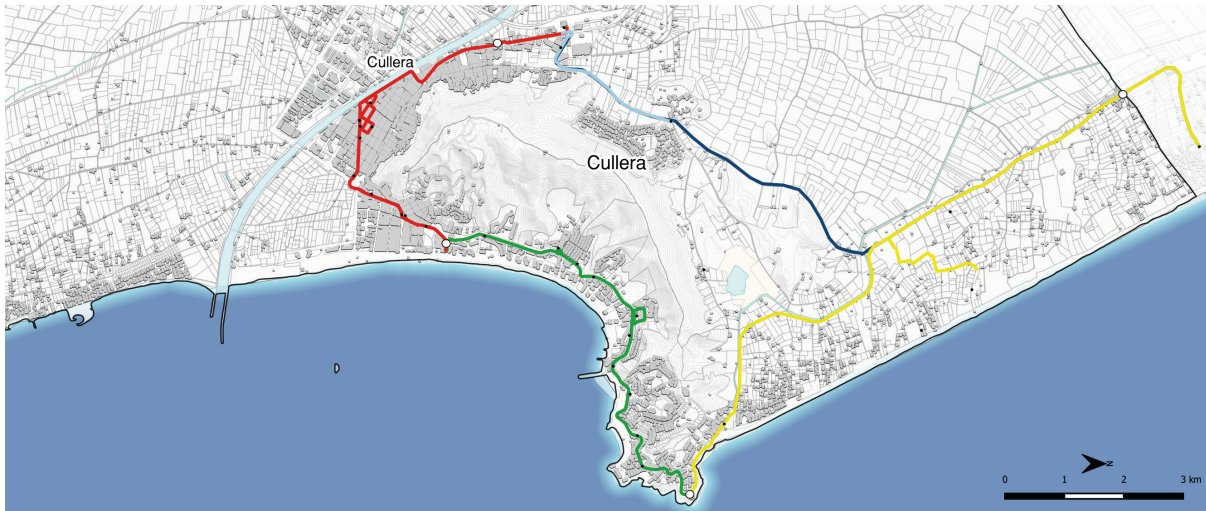
AFACU; Amas de Casa Tyrius; Asociación Cultural Kalidoscopi; Dolçainers y Tabaleters; Asociación Fotográfica "La Penyeta"; Fotográfica Xúquer; Asociación prodiscapitados Psíquicos de Cullera "Baladre"; AVA-ASAJA; Banda de Tambores y Cornetas "SCUDAM"; Coral Stella Maris; Junta Local de Cofradías de Semana Santa de Cullera; Junta Local Fallera; Junta Local lucha contra el Cáncer; La Unió de Llauradors i Ramaders.



Por lo que respecta a la movilidad dentro del propio municipio, se encuentran diversos servicios. En primer lugar y el más usado en largos trayectos, es el autobús, con un total de 28 paradas. El servicio es prestado por la empresa privada Miguel Ribera y su recorrido más frecuentado es el de la estación de Renfe hacia la playa, por la problemática expuesta de la separación entre la estación y el núcleo urbano. Aún así, con menos frecuencia y dependiendo de fechas, realiza también los siguientes trayectos -

Ilustración 12-: donde rojo es estación-playa, verde playa-faro, azul claro estación-Aquópolis, azul oscuro estación-club tenis y amarillo Mareny de Sant Llorenç.

Ilustración 12. Recorridos del servicio de autobuses de Cullera.



Fuente: Geoinnova (2019). *Plan de Destino Turístico Inteligente, Término Municipal de Cullera*, pp.: 34.

Además, aunque destinado a un público diferente -ahora eventual, turístico o de trabajo-, también existen un par de empresas dedicadas al alquiler de automóviles, como Rent a Car y Pegasolina. Y también un servicio de taxis, Radio Taxi Cullera, aunque su flota de vehículos es menor en periodos que no son festivos o vacacionales.

Por último y revistiendo gran interés para el presente trabajo, Cullera cuenta con un gran trazado de carril bici. Podemos distinguir 3 zonas -Ilustración 13-. La línea azul verdosa se encuentra en la zona del Bulevar del Xúquer, donde el carril bici se hizo en 2004, y no responde tanto a una problemática de movilidad como sí de ocio, al ser una zona apartada del núcleo urbano -con el que no conecta- y con grandes parques y jardines, donde suma un total aproximado de 2 km de carril. El carril de la línea verde se ubica en la zona de los Collados y se construyó a mediados de 2018 comprometiéndose con un doble fin, ya que por un lado elimina un punto negro del viejo trazado de la CV-502 y remodela el plano urbano creando dos rotondas para su mejor accesibilidad, y por otro lado crea una vía verde ciclopeatonal en uno de los enclaves paisajísticos de Cullera, El Coll i la Bassa de Sant Llorenç, para sumar un total de 5 km de carril bici. Y por último, la línea azul es el reciente carril bici de finales de 2018, el cual conecta la estación de trenes, con la playa, vertebrando con ello todo el principal núcleo urbano y la estación de ferrocarril con un total de poco más de 3 km.

Ilustración 13. Trazado del carril bici de Cullera.



Fuente: Elaboración propia a partir del SIG y OpenStreetMap, disponible en: https://cullera.gvsigonline.com/gvsigonline/core/select_public_project/

Girando en torno al carril bici, existen 21 estacionamientos de bicicletas esparcidos a lo largo del municipio, además de haberse intentado -aunque sin éxito-, un sistema de bicicletas compartidas de la mano de una empresa privada -BeeBikes-. También varias empresas han empezado a ofrecer un sistema de alquiler de bicicletas como Catalí Bikes y Furia Skate Surf, frente a la oportunidad en movilidad que supone la infraestructura del carril bici.

5.1.3.1. Esquema de evaluación

A. Análisis interno:

- i. Debilidades: No hay diálogo con los diferentes actores de cara a la toma de decisiones políticas. El servicio de autobuses no responde a la conexión con los trenes, se descoordinan y produce largas esperas.
- ii. Fortalezas: Buen servicio de alternativas al transporte en vehículo privado.

B. Análisis externo:

- i. Amenazas: Saturación del servicio de autobuses y taxis en temporadas turísticas.
- ii. Oportunidades: El carril bici se anticipa al presente y al futuro del paradigma de la movilidad sostenible.

5.1.4. Ocupación del suelo y situación ecológica

Cullera cuenta con 5382'95 ha de término municipal, de las cuales tan solo 454'87 ha son de suelo urbano y 81'13 de suelo urbanizable, lo que supone un 8'44 y un 1'51% del suelo total respectivamente. Del total, 2975'42 ha son destinadas a explotaciones agrícolas y tan solo existen 18'24 ha de suelo verde.

Respecto a los espacios naturales protegidos, Cullera destaca tanto por su cantidad como por su variedad. Cuenta con 2849 ha de superficie protegida, lo que representa casi un 53% de su total. De entre estas, se encuentran las siguientes:

Ilustración 14. Recursos naturales y paisajísticos protegidos de Cullera.

Espacio protegido	Figura de protección	Superficie	Porcentaje del espacio natural en Cullera
Curso medio y bajo del Júcar	Zona de especial conservación y lugar de interés comunitario	37'61 ha	10'15%
Dunes de la Safor	Zona de especial conservación y lugar de interés comunitario	6,14 ha	8'94%
Desembocadura y frente litoral del Xúquer	Zona húmeda	50,67 ha	100%
Marjal y Estany de la Ribera Sur del Xúquer	Zona húmeda	1399'70 ha	40'79%
L'Albufera	Zona húmeda, zona de especial protección para las aves, parque natural y lugar de interés comunitario	1359'11 ha	6'47%
Cova del Dragut	Cueva	-	-
Cap de Cullera	Microreserva y lugar de interés comunitario	0'20 ha	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de ARGOS.

5.1.4.1. Esquema de evaluación

A. Análisis interno:

- i. Debilidades: Poco espacio urbanizable, lo que limita el crecimiento espacial y poblacional.
- ii. Fortalezas: Gran variedad y valor de espacios naturales protegidos.

B. Análisis externo:

- i. Amenazas: Elevada contaminación del río en su desembocadura³³ y deterioro paisajístico por el turismo masivo.
- ii. Oportunidades: Creación de rutas cicleables entre los diferentes enclaves naturales.

5.1.5 Análisis DAFO

Destacando las dimensiones contextuales del diagnóstico territorial, se procede al análisis cualitativo del DAFO para visualizar y resumir la situación actual de Cullera en términos de movilidad. Indicar que, el análisis interno busca encontrar debilidades y fortalezas del municipio para subsanarlas y potenciarlas respectivamente; mientras que el análisis externo sigue la misma lógica, pero de forma externa al municipio, reduciendo las amenazas del entorno y aprovechando las oportunidades que se le brindan. Todo ello con el fin de poder generar una serie de recomendaciones estratégicas y tomar unos criterios de evaluación final.

³³ Véase el documento de Ecologistas en Acción, “Ríos hormonados” (2018), en que se declara el Xúquer como el río más contaminado de España. Disponible en <https://www.ecestaticos.com/file/32e6593794c15e9f6f019c69b011b5ae/1522154136-informe-rios-hormonados.pdf>

Ilustración 15. Análisis DAFO de movilidad y sostenibilidad en Cullera.

		Fortalezas (F)	Debilidades (D)
		Del municipio	
Oportunidades	Del Entorno	Diversidad de espacios naturales y enclaves paisajísticos que se podrían conectar mediante rutas cycleables para atraer a un nuevo tipo de (ciclo)turismo. Además de un contexto orográfico y climático amable con la bicicleta y un buen servicio e infraestructura de carril bici como alternativa de transporte sostenible.	Población eminentemente diseminada por el término municipal, lo que podría ser un incentivo a buscar una interconexión entre núcleos mediante carriles bici -o similares, como vías ciclistas, pistas bici o ciclo-peatonales-. El municipio también cuenta con una alta organización social, lo que de coordinarse adecuadamente, podría dar una mayor eficiencia a las políticas tomadas.
Amenazas		Crisis sanitaria por COVID-19 genera una tendencia a la movilidad individual mediante vehículo privado, además de una inminente e invisible crisis climática. Ventana que se ha de aprovechar mediante la infraestructura de carril bici para potenciar su uso, además de la descongestión de los autobuses/taxis/carretera en épocas de afluencia masiva de turistas, mejorando con ello la calidad de vida en el municipio.	Un modelo de turismo altamente insostenible en términos ecológicos, donde la política de movilidad sostenible puede consagrarse como la punta de lanza de una serie de políticas -pedagógicas- y de sensibilización medioambiental en aras del futuro y del presente. También, el servicio de autobuses se desconecta en horarios del de trenes, lo que dificulta la interoperabilidad en el transporte.

Fuente: Elaboración propia.

5.2. CICLO DE ANÁLISIS DE LA POLÍTICA DE CARRIL BICI

5.2.1. Formulación

La política del carril bici de Cullera, en su trayecto Renfe-playa, nace motivada por el fuerte compromiso medioambiental y de transición ecológica que se tiene desde el Gobierno de la localidad (PSOE). Así, ésta tiene su génesis en una ayuda de la Generalitat Valenciana de fomento de la movilidad sostenible en su proyecto del IVACE, cofinanciado por el programa operativo FEDER de la CV 2014-2020 -Anexo II-.

De la siguiente manera, en la convocatoria se enumeran los siguientes objetivos y resultados a conseguir:

A. Objetivos:

- I. Hacer más segura la circulación con medios de transporte sostenible, como la bicicleta.
- II. Ayudar a la pacificación del tráfico rodado por dentro de la ciudad.
- III. Promover el uso del transporte sostenible.
- IV. Mejorar la calidad del aire.

B. Resultados:

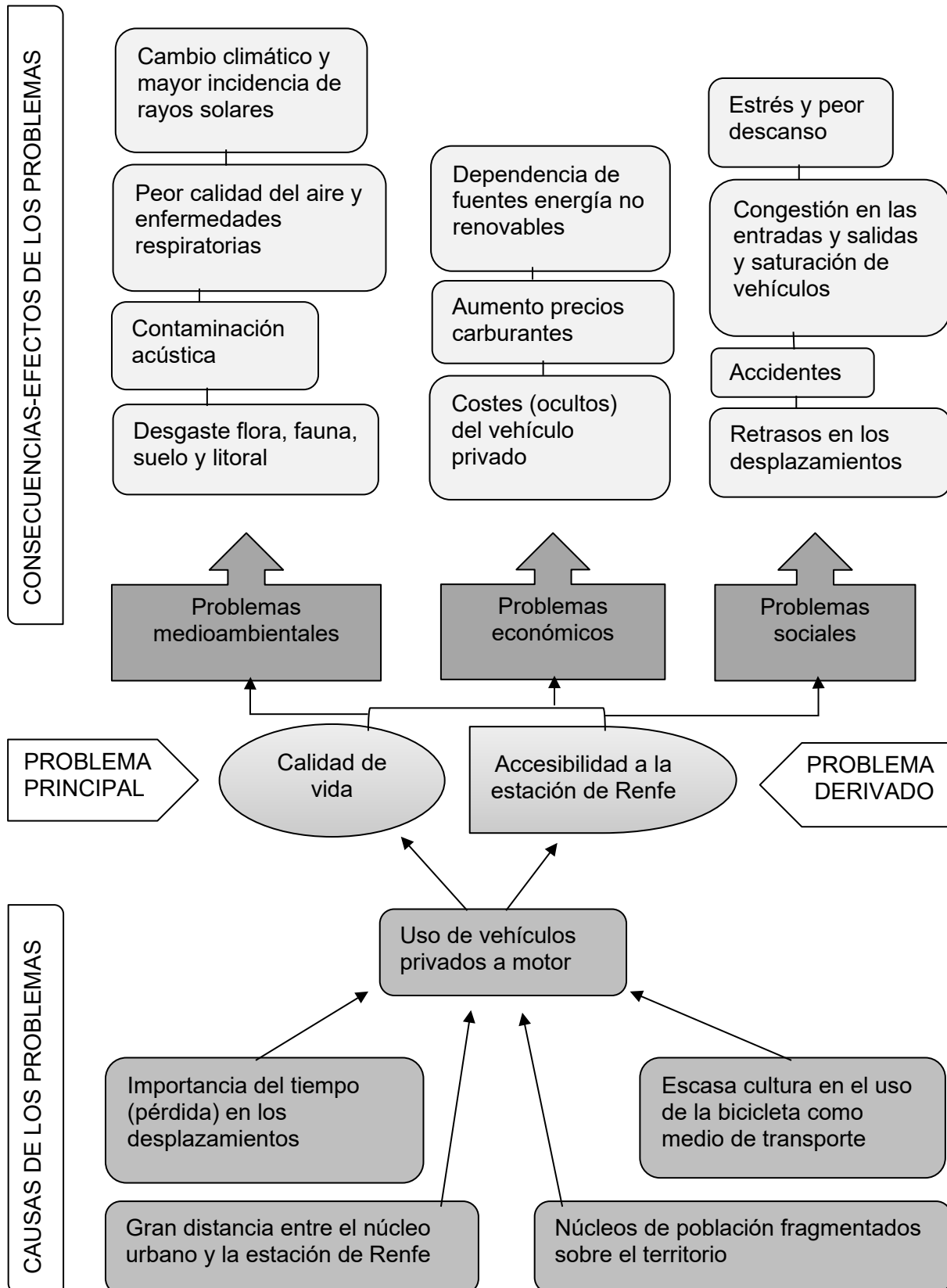
- I. Reducir el uso del coche en trayectos de corto recorrido.
- II. Reducir el uso de consumo energético de energías no renovables.
- III. Reducir la contaminación acústica.
- IV. Reducir las emisiones de CO2 atmosférico.

Como se observa, estos son algunos de los objetivos puros que persiguen las políticas de carril bici y de movilidad sostenible. Pero en las entrevistas realizadas, se explica que otro de los grandes objetivos que se persigue de forma prioritaria es la accesibilidad a la estación de trenes, por lo que de no haberse concedido la subvención en su totalidad, se hubiera dado prioridad a este tramo y dejado el que llega a la playa.

Con ello, la definición del problema se enuncia como: “la calidad de vida en Cullera tiene déficits a saldar en su ecosistema urbano”. Se considera la mejor definición, ya que siguiendo el esquema básico de causa-efecto de las políticas públicas, la calidad de vida engloba de manera holística tanto el medio ambiente -accidentes, contaminación acústica, atmosférica, atascos, etc.- como la movilidad -accesibilidad y alternativas-. Por lo que a continuación se presenta de manera esquemática un árbol de problemas y objetivos para conceptualizar la política.

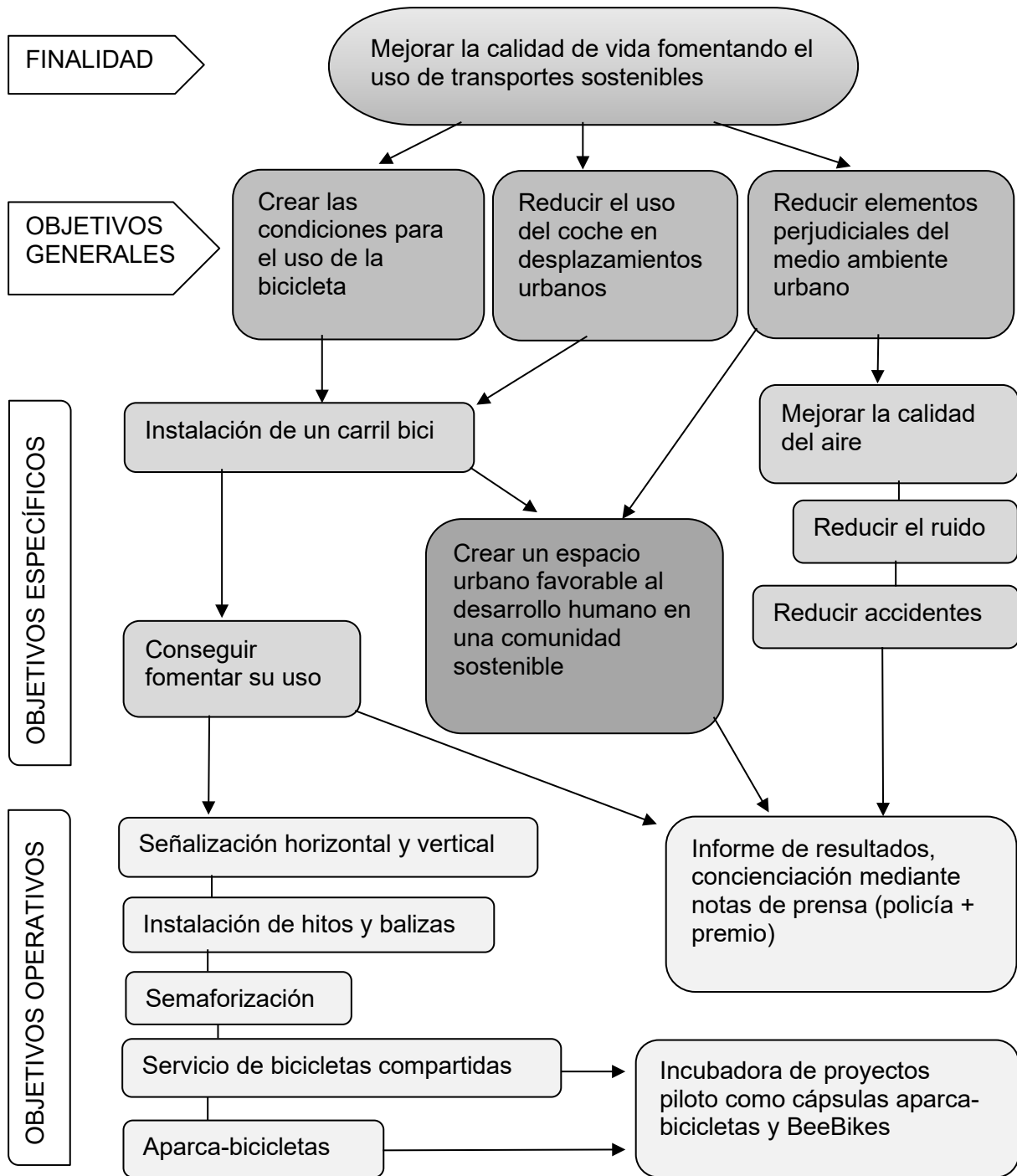
Por su parte, se ha indicado desde el Gobierno que el grupo-objetivo de esta política es la gente de Cullera, ya que son los perjudicados finales del problema que se pretende solucionar.

Ilustración 16. Árbol de problemas.



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 17. Árbol de objetivos.



Fuente: Elaboración propia.

Véase al respecto, las siguientes notas de prensa: sobre la cápsula aparca-bicicletas, https://www.elperiodic.com/cullera/cullera-abre-parking-para-bicis-videovigilancia-funciona-energia-solar_684589 ; reducción de accidentes según la policía local, <https://www.elperiodic.com/cullera/menos-accidentes-contaminacion-acustica-diagonal->

[cullera_613654](https://www.lasprovincias.es/ribera-costera/cullera-gana-premio-20190918011018-ntvo.html) ; premio de la SEMS, <https://www.lasprovincias.es/ribera-costera/cullera-gana-premio-20190918011018-ntvo.html>

5.2.1.1. Evaluación de la formulación

En vista del apartado expuesto, el criterio que debe guiar la evaluación es el de conceptualización (AEVAL, 2015). Se encuentra que en la creación de la política, ésta no muestra fallas en la conceptualización del problema, pues siguiendo la teoría expuesta en el apartado 3 sobre la movilidad sostenible en carriles bici, responde a la problemática medioambiental y de movilidad accesible, como bien se ha indicado en las entrevistas para este trabajo.

Por el contrario, sí que se observa un error en la valoración del grupo-objetivo a quien se dirige esta política. Si bien es cierto que los beneficiarios finales son los residentes en Cullera, por ser el espacio físico en que se materializa la política y se muestran los resultados -carril bici, aparca-bicis, señalización, etc.-, el impacto se debe buscar entre las personas que emplean sus vehículos privados en sus desplazamientos dentro del municipio. Es decir, que el cambio afecta -y debe afectar- a un espectro más amplio de población más allá de los residentes en el municipio, como ahora quienes lleguen con fines temporales, vacacionales o de trabajo.

5.2.2. Agenda y diseño

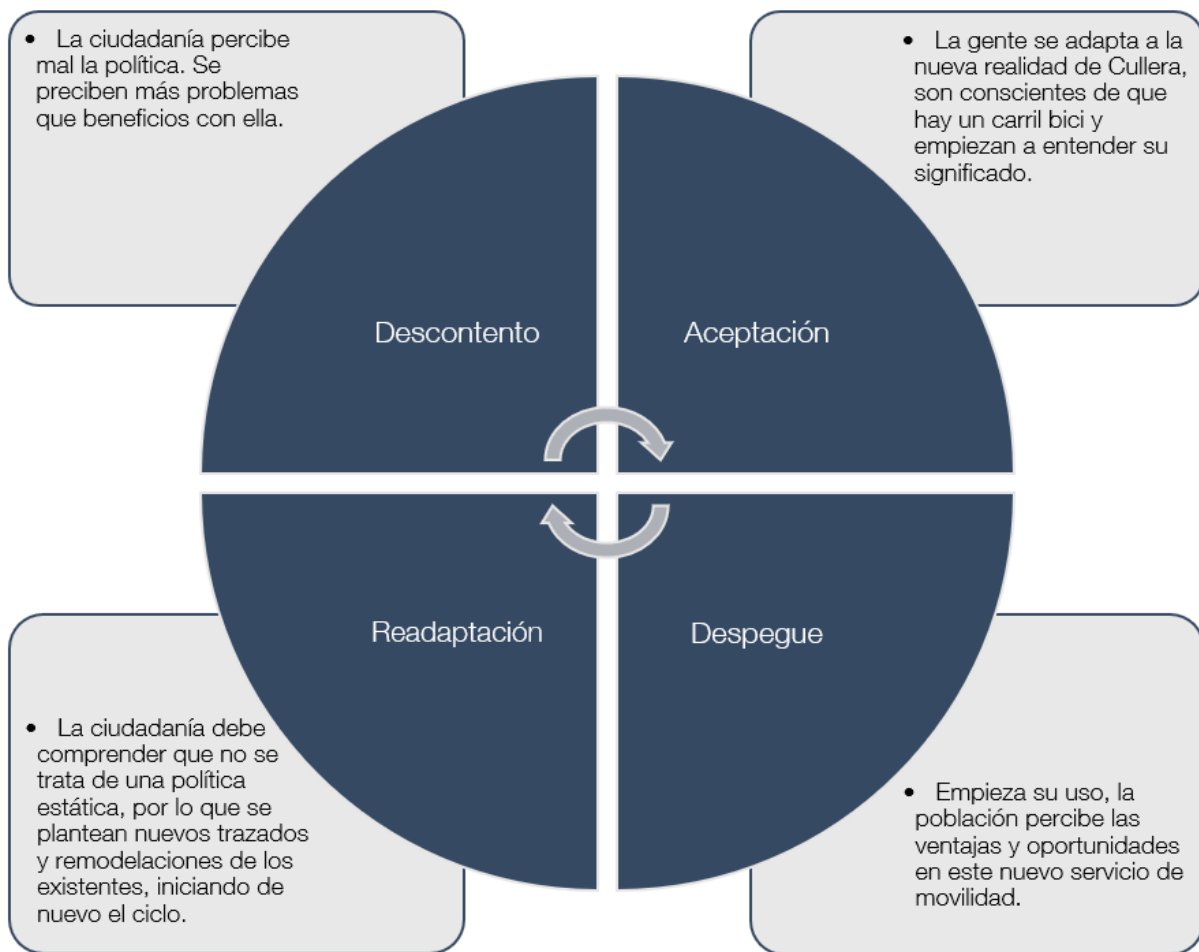
Como se expone en el apartado anterior, esta política nace a partir de la solicitud de una subvención para la construcción del carril. Por tanto, se puede decir que aun existiendo el problema global medioambiental, éste no tiene una manifestación social que conciencie a su ciudadanía y penetre de la agenda social o mediática hacia la política -poco politizado-, sino que surge esporádicamente en la agenda política por la convicción ideológica del partido en el Gobierno. Lo que no quita el problema de carácter político que se pretende solucionar, ya que la movilidad implica un problema colectivo, en la medida que afecta a todos por igual, y conflictivo, pues conlleva la pérdida de calidad de vida al no ofrecerse alternativas de movilidad sostenibles.

En cuanto al contenido de la política, se toma en base a un estudio previo a un PMUS realizado por la UPV, donde desde el Gobierno se ha afirmado que la ciudadanía pedía un carril bici. Por su parte, el proceso de toma de decisiones fue cerrado, interviniendo en ella tan solo el Gobierno, la Policía Local -mediante informes de tránsito y accidentes- y Rafa Grau, el arquitecto encargado del diseño del carril. Dando una breve pincelada teórica, se puede afirmar que esta política toma una identidad incrementalista, puesto que no se diseña de manera racional con un principio y un fin, sino que se entiende como una política viva y abierta a modificaciones a lo largo del tiempo según las líneas estratégicas y escenarios que se planteen. Además, en cuanto a formas de movilidad sostenible en el

municipio, no se plantearon alternativas posibles, como por ejemplo, ofrecer un servicio propio de autobuses o llegar a acuerdos con la empresa existente³⁴.

Por lo que respecta a la percepción de la ciudadanía³⁵, se trata de una política altamente controvertida y que provocó un harto descontento y polémica entre la población. Fue una actuación que se empleó en la oposición política como elemento de crítica, lo que supuso un elevado desgaste político para el Gobierno del PSOE y en especial para la Alcaldía, puesto que se realizó en una coyuntura próxima a las elecciones.

Ilustración 18. Atención de la ciudadanía a la política de carril bici.



Fuente: elaboración propia.

³⁴ Temas a parte, es también destacable señalar la complementariedad de la política de carril bici con la habilitación de puntos de carga de vehículos eléctricos -8 en total-, pues uno de los objetivos -el medioambiental-, es similar al que persigue el análisis que presenta este trabajo.

³⁵ Señalar que el gráfico cíclico que se presenta a continuación dista del comúnmente usado por Downs (1972) -fase preproblemática, entusiasmo eufórico, alarma, realización del coste, declive gradual y postproblemática-, ya que como se indica en la metodología, cada política pública obedece a su propia razón de ser y su análisis debe ser específico.

5.2.2.1. Evaluación de la agenda y diseño

En primer lugar, se observa mediante el proceso de entrada en la agenda política que este plan de actuación no obedece tanto a un problema, como sí de medios, pues se obra en la política de carril bici -hasta ahora y en el trayecto analizado de Renfe-playa- a golpe de subvención. Este hecho para la evaluación denota que no se trata de un problema identificado en un primer plano de prioridades, pues actuaciones similares -o no- como el carril bici de los Collados se realizó con anterioridad.

Por otro lado, se percibe que el proceso de toma de decisiones no es el más adecuado atendiendo al criterio de gobernanza. Se realiza la política de carril bici desde un enfoque *top-down*, en que se deja de lado la amplia densidad de actores potenciales que puede tener Cullera en este sentido. Es un tema controvertido, según explica el jefe de obra del carril, puesto que satisfacer las pretensiones de la mayoría de actores implicados puede llegar a ser difícil. Pero la teoría del desarrollo *bottom-up* nos indica precisamente lo contrario. Al involucrar a la ciudadanía como agentes sociales en el diseño de cualquier política pública -siempre que sea factible y sin sustituir las capacidades decisorias de los representantes y técnicos-, ésta se siente partícipe del destino común de su comunidad y confluye una ecología de distintos saberes que frecuentemente escapa a las esferas tecnócratas, creando con ello un capital social que aumenta la eficacia en los resultados e impactos de las políticas públicas.

Para finalizar, el ciclo de atención de la ciudadanía que se expone, se encuentra una laguna para llegar a la fase de aceptación, y es que esta se produce por la fuerza. Desde el Ayuntamiento no se llevó a cabo ninguna campaña de concienciación, sensibilidad o explicación de los fines medioambientales y de movilidad que buscan el carril bici más allá de su publicidad. Por ello es de esperar que haya grupos de personas que se queden en la fase de descontento. Por el contrario, está bien que el trazado del carril bici se replantee, pero en la fase de readaptación se debería suplir el error de la comprensión ciudadana.

5.2.3. Implementación

Esta última fase de la política es donde se materializan las decisiones y se muestran los resultados de la misma en forma de carril bici y remodelación del plano urbano en Cullera. Para ello, el Ayuntamiento realizó una contratación con la empresa Pavasal S.A., que se encargaría de la construcción de la obra durante 3 meses, iniciados el 7 de septiembre de 2018.

La obra costó 125.500 euros, provenientes en su mayoría por el Ayuntamiento, pero como se indica en el apartado de formulación de la política, estuvo cofinanciada por una subvención del IVACE, cuya cuantía ascendió hasta los 56 mil euros³⁶. Como se ha indicado para el trabajo, este hecho llevó a

³⁶ Aunque en la entrevista con el Alcalde se indica que fue financiada en su totalidad por la subvención, la nota de prensa del Ayuntamiento y el anuncio de obra indican lo contrario. Véase <http://www.cullera.es/es/report/cullera-construira-un-carril-bici-que-unira-renfe-platja> y <http://www.cullera.es/es/page/habilitacio-carril-bici-estacio-tren-platja>

algunos problemas durante las obras, puesto que al tratarse de una subvención, disponían tan solo de 3 meses para la realización del carril bici y se puede decir que “el tablero de juego no estaba claro”.

El tramo del pueblo hasta la playa se realizó sin mayor dificultad. Por el contrario, el primer y principal tramo que conecta la estación de trenes con el principio del núcleo urbano se vio rehecho un par de veces, ya no solo por la peligrosidad de algunos tramos -como ahora la redonda del Pont Nou o el Almacén de Selfa, donde se estrecha la calzada y el paso de vehículos de gran tonelaje supone un peligro para ciclistas-, sino porque la zona del polígono no estaba urbanizada ni cumplía con los requisitos de movilidad ni accesibilidad peatonal, por lo que el carril bici se situaba en medio de la nada.

Relacionado con esto, se le suma el hecho de que las subvenciones tienen un plazo de tiempo para su ejecución -3 meses en este caso-, donde de no realizarse, se hubiera perdido. Por ello es que el jefe de la obra recurrió a su poder discrecional para actuar por una parte, realizando la obra en su totalidad, y por otra, salvando la subvención. Por lo que, la obra no incurrió en sobrecostes y se implementó todo el plan previsto.

Esto último fue gracias a que, a sabiendas de que el trazado del carril bici se tendría que remodelar, ya no solo se obró de manera provisional procediendo a su señalización en amarillo -color de precaución por obras-, sino que se asumieron estos (sobre)costes de cambio de trazado en la posterior subvención para las obras de mejoras de urbanización del polígono, iniciadas el 14 de diciembre de 2018, por un precio de 379.660 euros -también subvencionado- y durante 4 meses a cargo de la empresa Exdrecon S.L. Por lo que se puede decir, que el objeto del carril bici, al menos en su trayecto de la calle Sueca -zona polígono-, se alargó hasta abril de 2019, lo que ocasionó un gran descontento por parte de la población.

Por su parte, la implementación fue seguida de la semaforización del carril a partir del 19 de diciembre de 2018 y durante 1 mes, a cargo de la empresa Electric Trafic S.A. y por un precio de 24.424,81 euros -ya que la señalización vertical, horizontal e hitos se incluyen en la primera obra-.

Finalmente, el programa de actuación del carril bici responde en primer lugar a la obra descrita de estación-playa. A corto plazo se propone la remodelación en la zona del Pont de Ferro y cambiar el recorrido por el límite del río, y a largo plazo se pretende una segunda implementación que conecte la playa con el faro, creando con ello un carril bici circular que rodee todo el municipio.

5.2.3.1. Evaluación de la implementación

Siguiendo el camino marcado por AEVAL, el criterio de evaluación en la implementación gira en torno a la buena planificación. Así, en un primer lugar se ha de indicar que desde el Ayuntamiento se logran los objetivos planteados, pues se construye la totalidad del carril previsto desde un principio, pero se observa la carencia de una planificación estratégica integral en la zona del polígono y esto se debe a dos factores.

En primer lugar, al obrarse a golpe de subvención, la dependencia externa se acentúa en este tipo de políticas en que la existencia de medios condiciona los resultados. De esa manera, el carril se construye sobre una zona no preparada para ello, solapándose la construcción del carril sobre la de urbanización, lo que lleva a una ineficiencia de los recursos empleados y a una dudosa eficacia del primer objetivo, la construcción del carril. Y en segundo lugar, guardando relación con la movilidad y el territorio, el hecho de que Cullera no cuente con un PMUS crea debilidades que se manifiestan, como es el caso, en la zona del polígono, puesto que no se consigue dar una coherencia y adecuación óptima para el trazado del carril bici con la nueva morfología del municipio.

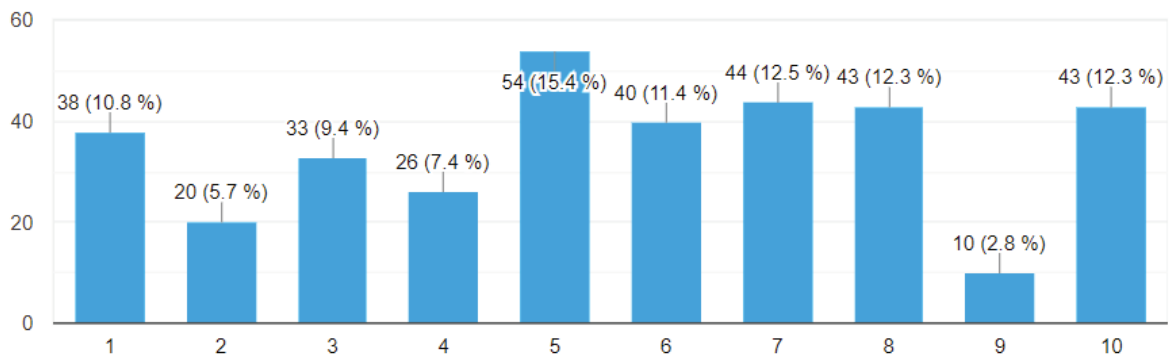
Relacionado con ello, se puede emitir un juicio de valor en que colisionan los discursos de los políticos con los de los técnicos. Pues a sabiendas de la conflictividad generada en esta zona, si se observa el Anexo IV de las entrevistas, ambos muestran respuestas divergentes -seguridad ciudadana contra dependencia de subvenciones respectivamente-. Que sumado a que no se canalizaron las demandas sociales, da como resultado una mala percepción por parte de la población, pues se creó un sentimiento de opacidad en la obra, así como de malgasto de fondos ya que no se explicó en ningún momento que sucedió en la modificación de este trayecto.

5.3. ANÁLISIS DE LOS CUESTIONARIOS Y ENTREVISTAS

5.3.1. Resultados y análisis de los cuestionarios

Por lo que respecta a la valoración del tiempo, se observa que la población de Cullera tiene una gran aversión a la pérdida de su tiempo en los desplazamientos, situándose la mayoría de la población encuestada en el nivel valorativo más alto, 45,9%. Además, la mayoría de los encuestados revelan un problema de accesibilidad en el municipio, situándose el 51,3% de ellos entre los niveles 6 y 10 -más altos- frente a la afirmación de que “consideran que tardan más de lo que les gustaría en desplazarse”.

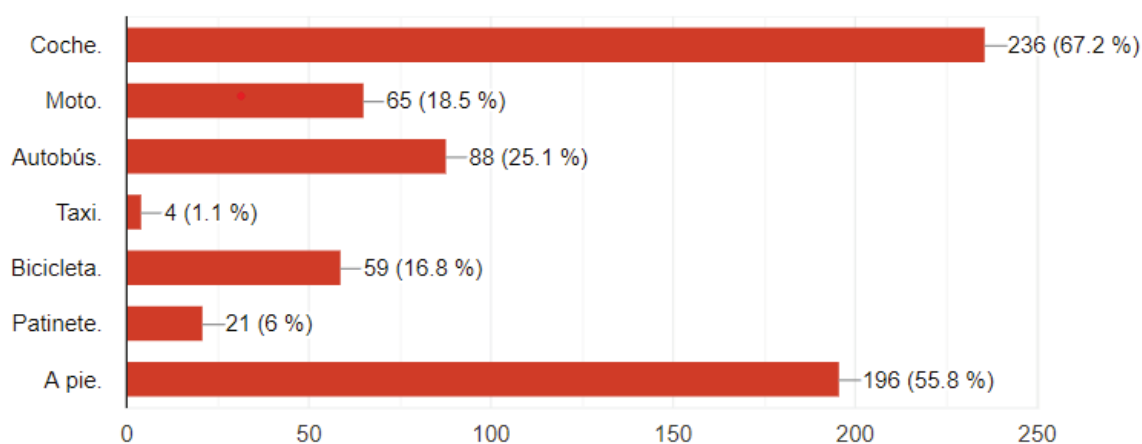
Ilustración 19. Consideración de que tardan más de lo que les gustaría en desplazarse.



Fuente: elaboración propia mediante Forms.

Esta pregunta guarda relación con el medio de transporte que más se utiliza en los desplazamientos intraurbanos del municipio, pues cada medio otorga unas ventajas o desventajas -en contrapartida a otros beneficios como el medioambiental- en cuanto a optimización del tiempo. De la siguiente manera, los medios de transporte más utilizados dentro de Cullera son los siguientes³⁷:

Ilustración 20. Medios de transporte más usados en Cullera.



Fuente: elaboración propia mediante Forms.

Se observa que más de la mitad de desplazamientos se realizan en coche, seguido de a pie y muy por debajo se ubica la bicicleta, donde solo 59 personas la usan como medio de transporte. Por el contrario, 88 personas se declaran usuarias cotidianas del servicio de autobuses, servicio que la mayoría de encuestados -49'3%- califica como “malo, se retrasa, demasiado caro y que no llega hasta donde quieren ir”.

Asimismo, un 88'9% está satisfecho con su medio de transporte habitual, pero procediendo al análisis cualitativo de estos patrones de movilidad, se muestra que existe una mayor insatisfacción hacia el coche, a pie y autobús como se muestra en la tabla cruzada adjunta³⁸. Además, la combinación de transportes más utilizada es en coche y a pie -54 encuestados-, seguido de coche, bicicleta y a pie -19 encuestados-.

³⁷ Para más detalle véase el Anexo V.

³⁸ El total es mayor que el número de encuestados porque se trataba de una pregunta multirrespuesta.

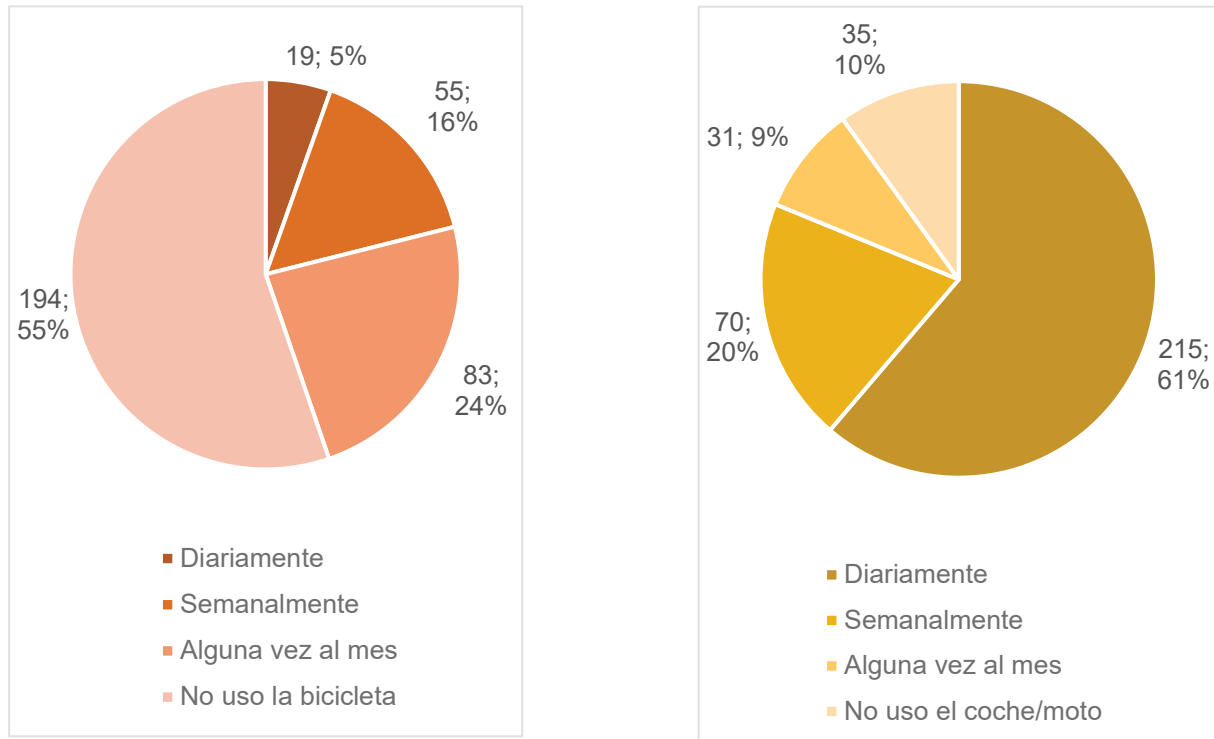
Ilustración 21. Tabla cruzada de satisfacción con su medio de transporte.

		P.3_Recod, medio de transporte cotidiano							
		Coche.	Moto.	Autobús.	Taxi.	Bicicleta.	Patinete.	A pie.	Total
P.4_Recod, le gusta su medio de transporte	Sí.	209	59	73	4	53	19	178	595
	No.	27	6	15	0	6	2	18	74
Total		236	65	88	4	59	21	196	669

Fuente: elaboración propia mediante SPSS.

Por lo que respecta a la frecuencia de uso de la bicicleta, se observa que más de la mitad de la población encuestada no usa la bicicleta -55%-, y tan solo un 5% la usa diariamente. Por el contrario, el 61% de los encuestados utiliza su vehículo privado a diario.

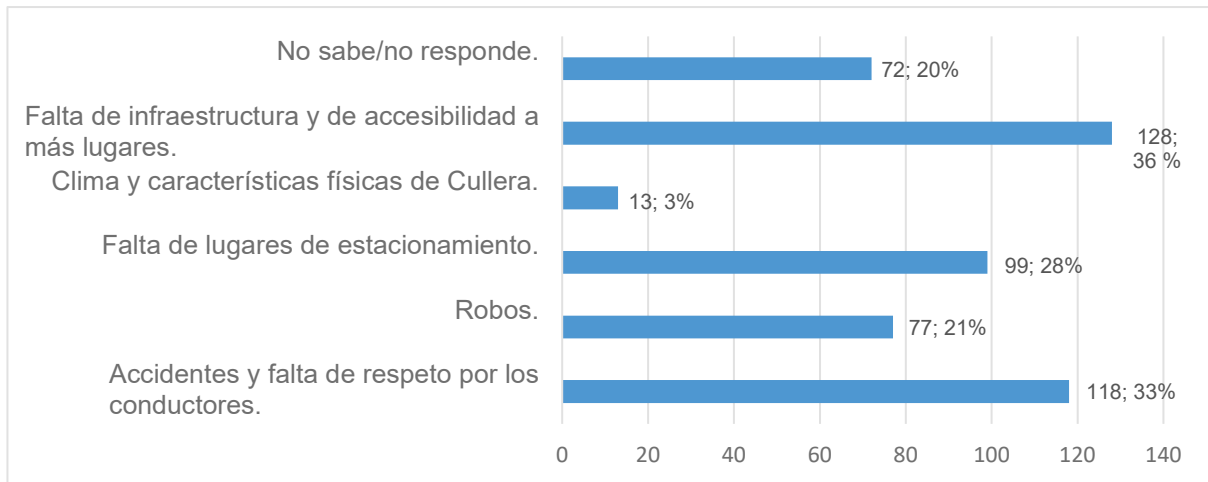
Ilustración 22. Frecuencia de uso de la bicicleta y del coche.



Fuente: elaboración propia.

Relacionado con este dato, la pregunta sobre “los motivos más influyentes para no hacer uso de la bicicleta en Cullera” muestra los siguientes datos, donde la mayoría señala la falta de infraestructura y accesibilidad a más lugares como causa principal, seguido por la inseguridad que ocasiona el desplazamiento en bicicleta frente al tráfico rodado y la falta de lugares de estacionamiento. Igualmente, al tratarse de una respuesta abierta, se da una constante entre las respuestas no preestablecidas. Y es la falta de hábito y costumbre en su uso, donde se tiende a una cultura hacia la comodidad del automóvil privado por el hecho de la aversión a la pérdida de tiempo en transporte público o en bicicleta.

Ilustración 23. Motivos para no hacer uso de la bicicleta en Cullera.



Fuente: elaboración propia.

Frente a ello, es interesante señalar que el 71% de la población está a favor de crear un sistema de bicicletas compartidas en el municipio. Además, a un 56,7% le parece muy buena idea -y 23,9% buena idea- la creación de un carril bici que conectase los diferentes núcleos poblacionales -a saber, Dosel, Marenyet, Brosquil, Bonavista y Sant Llorenç- con el principal.

Pasando a las preguntas sobre la percepción del carril bici, se puede decir que la población de Cullera no ha percibido, tras su construcción, una reducción de vehículos privados a motor, pues un 53% de los encuestados ha indicado que no y por el contrario un 31% ha indicado que sí se ha reducido su uso. Asimismo, sí que observan una mejora en la calidad de vida, pero como se muestra en el gráfico, existe un 18% de los encuestados que consideran que la calidad de vida ha ido a peor en el sentido de la circulación y la peligrosidad de los usuarios del carril.

Ilustración 24. Evolución de la calidad de vida en Cullera tras la construcción del carril bici.

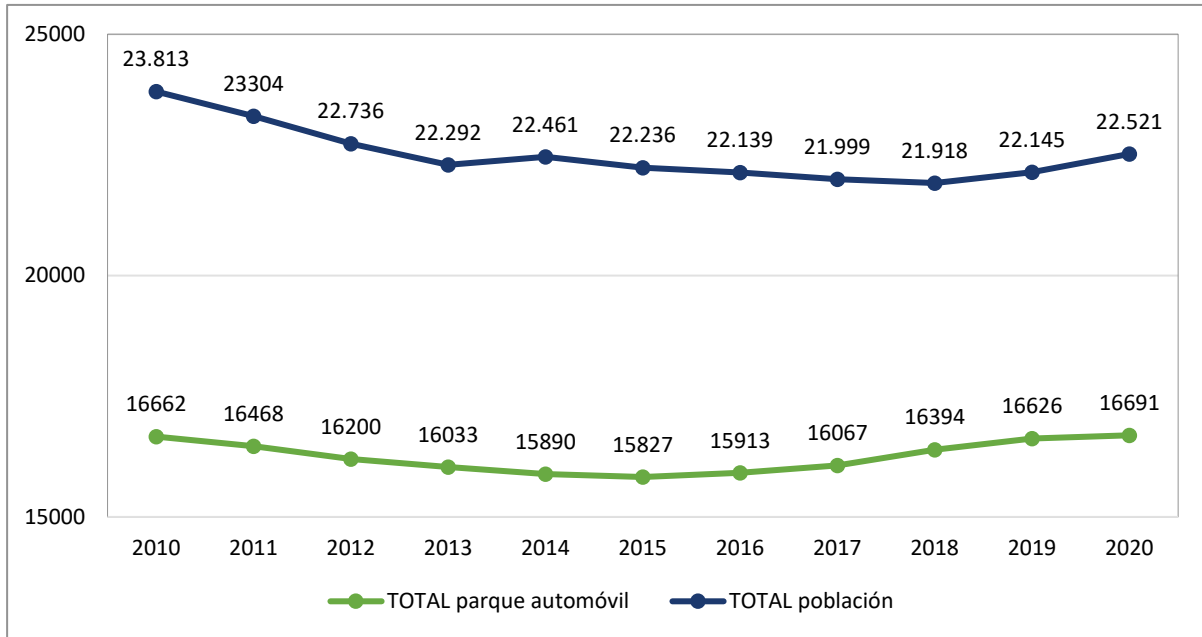


Fuente: elaboración propia.

De la misma manera, una pregunta clave en la búsqueda del cambio con la política analizada, es la 15, que se enuncia para que los encuestados se identifiquen con una afirmación sobre el carril. Y revela que tras la construcción del carril de Cullera: el 62,5% se desplaza del mismo modo que antes; un 27,8% se ha llegado a plantear el uso de la bicicleta o patinete pero sin llegar a hacerlo; y tan solo el 9,7% afirma que el coche o moto ha dejado de ser su modo de desplazamiento habitual, usando más la bicicleta o el patinete. Asimismo, en el cambio del modo de desplazamiento se identifica que el perfil dominante es de varones -20 casos frente 13 mujeres-, en un abanico de edad de 18 a 24 años -17 casos- y autoubicados en clase media -23 casos-.

En cambio, la evolución del parque del automóvil en Cullera (PEGV) refleja una tendencia al alza de vehículos a motor matriculados en el municipio desde 2015, situándose en 16691 vehículos privados con motor de combustión a finales de 2020.

Ilustración 25. Evolución del parque automóvil de Cullera respecto a su población.



Fuente: elaboración propia mediante PEGV.

Igualmente, con la pregunta 20 se evidencia que: el 43,9% de los encuestados declaran que nunca han usado el carril bici; 44,2% lo ha usado alguna vez; y el 12% se declara ser usuario habitual del mismo, lo que supone 42 personas del total encuestadas. Y de entre sus usos, destaca con un 31'9% el uso eventual en los desplazamientos, ya sea por ocio y paseos, frente el 17'1% de uso cotidiano en los desplazamientos dentro del municipio y el 10'5% con fines deportivos.

Analizando los datos de aquellos que se declaran usuarios frecuentes -P.20-, la mayoría son hombres -24 frente a 16 mujeres-, autoubicados en clase media y proletaria -37-, con estudios secundarios y universitarios -13 para ambos-, entre 18 y 24 años y 40 a 54 años -11 y 12 respectivamente- que estudian o trabajan -16 y 15 casos- y que residen en su mayoría en Cullera pueblo, seguidos de la playa. Frente a este grupo, el perfil contrario de aquellos que nunca han usado el carril bici es en su gran mayoría femenino -102 frente 51 hombres-, que se autoubican en la clase media con 104 casos y con estudios universitarios -66- y secundarios -36- y de nuevo se encasillan entre los grupos de edad de 40 a 54 años -55 encuestados- y de 18 a 24 años -49 encuestados- y que trabajan o estudian -78 y 51 casos respectivamente- y residen en Cullera pueblo. Lo que significa que, para el caso de Cullera, el sexo es la única variable sociodemográfica determinante para el impacto del carril bici.

Ilustración 26. Análisis usuarios del carril bici.

		P.33. ¿Con qué género se identifica?			Total
		Femenino.	Masculino.	No binario.	
P.20. ¿Ha usado o es usuario/a del carril bici de Cullera?	Lo he usado alguna vez.	52	100	3	155
	No, no lo he usado nunca.	102	51	1	154
	Sí, lo uso frecuentemente.	16	24	2	42
Total		170	175	6	351

		P.37. ¿A qué categoría social diría usted que pertenece?				Total
		Clase alta.	Clase baja.	Clase media.	Clase trabajadora/o brera/proletariado.	
P.20. ¿Ha usado o es usuario/a del carril bici de Cullera?	Lo he usado alguna vez.	3	9	117	26	155
	No, no lo he usado nunca.	6	10	104	34	154
	Sí, lo uso frecuentemente.	2	3	27	10	42
Total		11	22	248	70	351

		P.35. ¿Cuál es su máximo nivel de estudios alcanzado?						Total
		Formación Profesional (Grado Superior, FP2 o equivalente).	Postgrados (Máster, Postgrado, Doctorado o equivalente).	Primarios (Primaria, grado escolar, EGB o equivalente).	Secundarios (ESO, BUP, Bachillerato, COU, Grado Medio o equivalente).	Sin estudios.	Universitarios (Grado, Licenciatura, Diplomatura o equivalente).	
P.20. ¿Ha usado o es usuario/a del carril bici de Cullera?	Lo he usado alguna vez.	32	9	5	46	1	62	155
	No, no lo he usado nunca.	32	13	5	36	2	66	154
	Sí, lo uso frecuentemente.	8	5	2	13	1	13	42
Total		72	27	12	95	4	141	351

		P.34. ¿Entre qué márgenes de edad se encuentra?							Total
		De 18 a 24 años.	De 25 a 39 años.	De 40 a 54 años.	De 55 a 69 años.	De 70 a 79 años.	Mayor de 80 años.	Menor de 18 años.	
P.20. ¿Ha usado o es usuario/a del carril bici de Cullera?	Lo he usado alguna vez.	69	11	35	17	0	0	23	155
	No, no lo he usado nunca.	49	8	55	34	2	0	6	154
	Sí, lo uso frecuentemente.	11	7	12	4	0	1	7	42
Total		129	26	102	55	2	1	36	351

		P.36. ¿En qué situación de las descritas se encuentra?							Total
		En paro.	Estudia y trabaja.	Estudiante.	Jubilado/a o pensionista.	Otra situación.	Trabaja.	Trabajo doméstico no remunerado.	
P.20. ¿Ha usado o es usuario/a del carril bici de Cullera?	Lo he usado alguna vez.	5	15	69	1	5	58	2	155
	No, no lo he usado nunca.	2	10	51	6	0	78	7	154
	Sí, lo uso frecuentemente.	2	5	16	1	2	15	1	42
Total		9	30	136	8	7	151	10	351

		P.32. ¿Por qué zona reside habitualmente?										Total
		Bonavista.	Brosquí.	Bulevar del Xuquer.	Cullera playa.	Cullera pueblo.	Farol/Dosel.	Fuera de Cullera.	Mareny de Sant Llorenç.	Marenyet.		
P.20. ¿Ha usado o es usuario/a del carril bici de Cullera?	Lo he usado alguna vez.	5	1	11	18	97	4	15	1	3	155	
	No, no lo he usado nunca.	4	2	8	20	89	5	19	3	4	154	
	Sí, lo uso frecuentemente.	2	1	1	10	23	2	2	0	1	42	
Total		11	4	20	48	209	11	36	4	8	351	

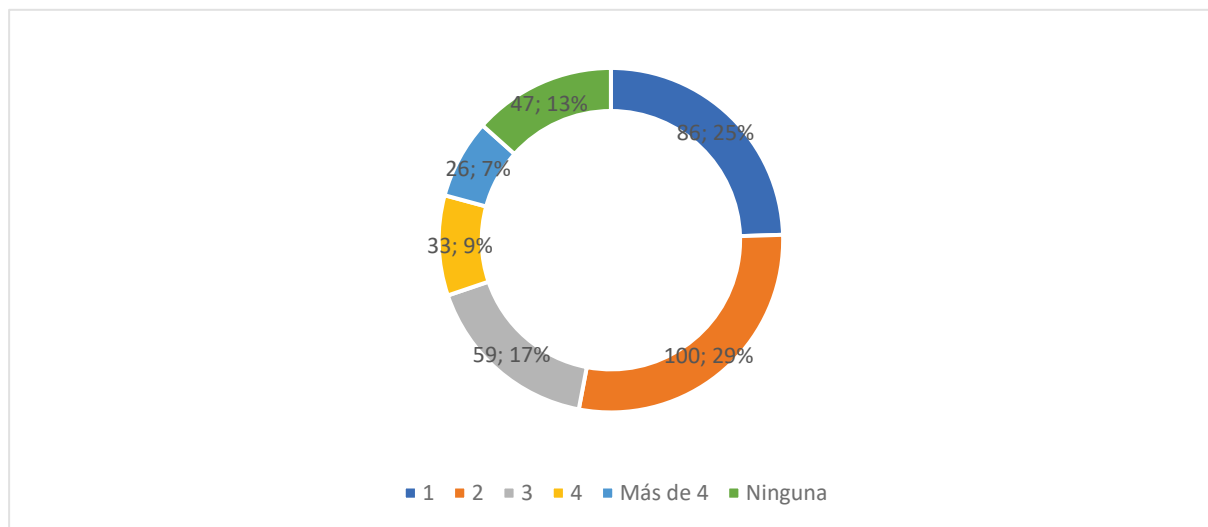
Fuente: elaboración propia mediante SPSS.

Su uso puede guardar relación con el trazado del mismo, pues se observa que más de la mitad de los encuestados -51,9%- consideran que el trayecto del carril bici no es adecuado y que hay zonas que entorpecen el paso de vehículos. Además, al ser la P.16 una pregunta abierta, los encuestados proponen que el trazado debería haberse articulado por el casco antiguo hacia la plaza Andrés Piles, buscando una mejor ramificación del núcleo urbano. Y también muestran un descontento por la zona del polígono, ya que el trazado desaparece en la rotonda del Pont Nou y se desvía hacia una zona no iluminada.

Finalmente, respecto a la percepción de uso los encuestados, el 30'2% reconoce que el principal usuario del carril bici son los vecinos de Cullera. Seguidos por el 28'8% de turistas y en especial aquellos que residen en la zona de la Escollera con sus autocaravanas.

En relación a la complementariedad para afianzar el impacto del carril bici, se evidencia que la mayoría de los encuestados disponen de más de una bicicleta en su hogar -62,1%-, pero el 13,4% no dispone de ninguna. A lo que hay que sumar el elevado desconocimiento de las ayudas de la Generalitat a su compra, donde el 76% declara que las desconocía, pero un 43,9% puede que la pida.

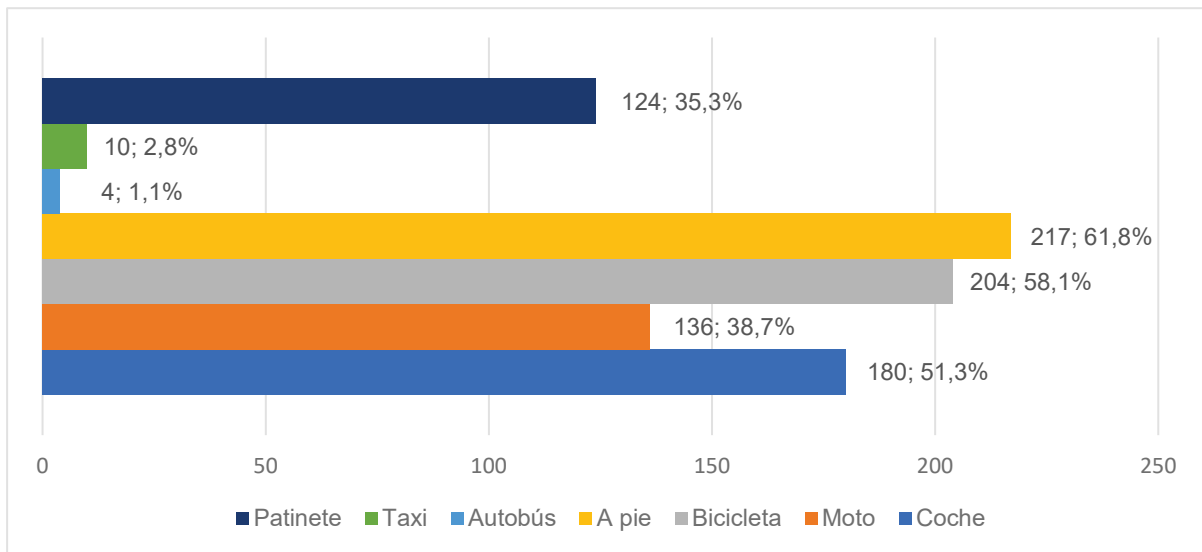
Ilustración 27. Cantidad de bicicletas por hogar en Cullera.



Fuente: elaboración propia.

En la coyuntura que se escribe este trabajo, el COVID-19 ha supuesto un replanteamiento en la forma de los desplazamientos. Por ello es que la mayoría de los entrevistados considera más seguros -en sentido sanitario- los desplazamientos a pie y en bicicleta. Por el contrario, tan solo un 33,9% se ha planteado hacer uso del carril bici como forma de desplazamiento más segura.

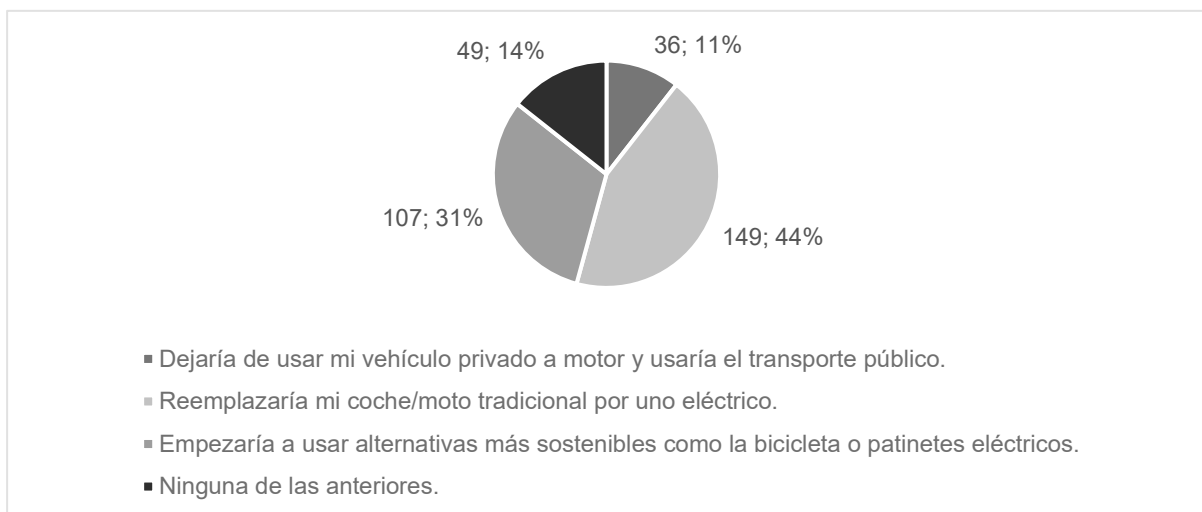
Ilustración 28. Valoración medios transporte más seguros frente COVID-19.



Fuente: elaboración propia

Correspondiendo a las cuestiones de medioambientales, un 80,6% de los encuestados manifiesta que existe un problema de cambio climático y un 13,1% piensa que existe, pero considera que hay otros problemas más importantes a los que atender. En gran medida -80'3%-, la población de Cullera es consciente de que las emisiones de los vehículos son perjudiciales para el clima. Y frente a ello, la medida que más se estaría dispuesto a tomar en pro medioambiental es el reemplazo de vehículos privados tradicionales por eléctricos, con un 42,4% de la población, seguido por alternativas como la bicicleta -30,5%- y en detrimento del transporte público, solo considerado por un 10,3% de los encuestados.

Ilustración 29. Costes asumibles en transporte frente a la emergencia climática en Cullera.



Fuente: elaboración propia.

Una pregunta determinante para ver la comprensión sobre políticas medioambientales es la 27, en que se pregunta “por qué son tan elevados los precios del combustible”. Con ello se evidencia que tan solo el 25,6% de los encuestados son conscientes de la realidad en políticas para frenar el deterioro medioambiental que producen los vehículos a motor, indicando el elevado gravamen impositivo como elemento disuasorio. Por el contrario, el 41,9% y el 26,8% considera que es por la elevada demanda y beneficio de las empresas y el hecho de que haya menos petróleo, respectivamente.

Así y todo, no llega al 20% los encuestados que se consideran a sí mismos totalmente sostenibles, y un 61,5% reconoce que podría serlo más. En contra, a un 13,1% le gustaría poder serlo, y el 5,7% afirma que no es un tema que le preocupe. Analizando estas afirmaciones, se observa que quienes afirman ser sostenibles usan en su mayoría el coche o moto a diario -178 encuestados en total- y no usan la bicicleta o lo hacen alguna vez al mes o semanalmente -55 y 36 casos respectivamente-. En compensación, la pregunta 15 referida al cambio de conducta tras la construcción del carril, se manifiesta en mayor medida el uso del carril bici sobre personas que se declaran que son sostenibles aun reconociendo que podrían serlo más, con 21 casos frente los 10 que se declaran totalmente sostenibles. De la misma manera, se observa que la mayor frecuencia de uso del carril se da entre personas que reconocen que podrían serlo más, con 21 casos, seguido de los 15 de totalmente sostenibles.

Ilustración 30. Análisis de la relación entre ser una persona sostenible y el uso del carril bici.

		P.7. ¿Con qué frecuencia utiliza la bicicleta?				Total
		Alguna vez al mes.	Diariamente.	No uso la bicicleta.	Semanalmente.	
P.26. ¿Se considera usted una persona sostenible? (Ecológica, que respeta el medio ambiente, recicla, reutiliza, es consciente de lo que consume y utiliza, etc.)	No, no es algo que me preocupe.	3	0	17	0	20
	No, pero me gustaría poder serlo.	4	3	34	5	46
	Sí, aunque reconozco que podría serlo más.	55	7	118	36	216
	Sí, totalmente.	21	9	25	14	69
Total		83	19	194	55	351

		P.8. ¿Y el coche/moto?				Total
		Alguna vez al mes.	Diariamente.	No uso coche/moto.	Semanalmente.	
P.26. ¿Se considera usted una persona sostenible? (Ecológica, que respeta el medio ambiente, recicla, reutiliza, es consciente de lo que consume y utiliza, etc.)	No, no es algo que me preocupe.	1	15	3	1	20
	No, pero me gustaría poder serlo.	5	22	9	10	46
	Sí, aunque reconozco que podría serlo más.	15	143	13	45	216
	Sí, totalmente.	10	35	10	14	69
Total		31	215	35	70	351

		P.15. ¿Con cuál de las siguientes afirmaciones se siente más identificado/a?			
		Tras la construcción del carril bici de Cullera, el coche/moto ha dejado de ser mi modo de desplazamiento habitual y uso más la bicicleta o el patinete.	Tras la construcción del carril bici de Cullera, me desplazo del mismo modo que antes.	Tras la construcción del carril bici de Cullera, me he llegado a plantear el uso de la bicicleta o el patinete para desplazarme, pero sin llegar a hacerlo.	Total
P.26. ¿Se considera usted una persona sostenible? (Ecológica, que respeta el medio ambiente, recicla, reutiliza, es consciente de lo que consume y utiliza, etc.)	No, no es algo que me preocupe.	0	20	0	20
	No, pero me gustaría poder serlo.	3	32	10	46
	Sí, aunque reconozco que podría serlo más.	21	126	68	216
	Sí, totalmente.	10	40	19	69
Total		34	218	97	351

		P.20. ¿Ha usado o es usuario/a del carril bici de Cullera?			
		Lo he usado alguna vez.	No, no lo he usado nunca.	Sí, lo uso frecuentemente.	Total
P.26. ¿Se considera usted una persona sostenible? (Ecológica, que respeta el medio ambiente, recicla, reutiliza, es consciente de lo que consume y utiliza, etc.)	No, no es algo que me preocupe.	8	12	0	20
	No, pero me gustaría poder serlo.	15	25	6	46
	Sí, aunque reconozco que podría serlo más.	98	97	21	216
	Sí, totalmente.	34	20	15	69
Total		155	154	42	351

Fuente: elaboración propia mediante SPSS.

Finalmente, la gran mayoría de encuestados afirma estar a favor de la construcción del carril bici de Cullera -66,4%-. Más aún se trata de una política harta de polémica, pues al ser esta una pregunta abierta se recogen respuestas críticas, de nuevo relacionadas con el trazado, su diseño y construcción.

5.3.2. Conclusiones valorativas de las entrevistas

5.3.2.1. Alcalde

Pese a que reconoce que se trata de una política muy criticada, se reafirma en la necesidad de políticas encaminadas a reducir el cambio climático. Defiende el carril bici como una oportunidad para que la gente deje de usar el coche para hacer sus desplazamientos dentro del municipio y que el uso de transportes alternativos es fiable, además de su pertenencia como transporte seguro frente al nuevo riesgo sanitario. Igualmente, enfoca la política del carril bici como algo vivo y sometido a cambios y ampliaciones según presupuestos y nuevos escenarios que se planteen.

5.3.2.2. Director de obra

Explica que el uso del carril bici en muchas ocasiones depende de las costumbres de cada persona y que este tipo de políticas requieren de un tiempo para ser valoradas. Por ello que al tratarse de un carril que afecta a todo el pueblo, emergieran más visiones negativas que positivas. Al final la gente se ha acostumbrado y ha aceptado el carril, pero su uso es algo que se debe de promover. Hay que vender para que sirva realmente el carril bici y explicar a la población los beneficios de su uso, sobre todo a los más jóvenes.

5.3.2.3. AMPA colegios

De forma general, consideran muy positivamente la creación del carril bici, ya que muchos niños están acudiendo a sus centros de estudio con patinetes y bicicletas. Además, algunas escuelas se han adaptado instalando aparcabicicletas en su interior. Por el contrario, hay que destacar que hubo quejas en la escuela de La Milagrosa -Av. Germán Sapiña-. Ya que el trazado del carril pasa por encima de la acera donde salen los alumnos, y es donde los padres y madres esperan a sus hijos, lo que supone un peligro con la circulación del carril.

5.3.2.4. Servicio urbano de autobuses

Muestran un gran descontento respecto de la adecuación del carril bici con las paradas de autobús. Explican que esto solo se da en las paradas de Correos y de la Diagonal -Atmósfera, Bar Valencia y Andrés Piles-, donde para acceder a la parada el autobús tienen muy poca visibilidad respecto del paso de ciclistas o patinetes por el carril. Lo que les ha supuesto en más de una vez incidentes, pero sin llegar a atropellos. Por ello que comunicaron al Ayuntamiento este problema para que señalizase “ceda el paso” en estas paradas, pero solo se instaló en la de Correos.

5.3.2.5. Sector ciclista

Se han mostrado plenamente satisfechos de que su ciudad ofrezca este servicio. Por el contrario, muchas veces han sido acosados por parte de conductores cuando no hacían uso del carril. Según explican, esto se debe a que cuando circulan en “grupeta” o con las bicis de montaña, en algunos tramos el carril no es lo suficientemente anchos para ellos y deben circular por la calzada. Además de que consideran que el carril tiene un fin de movilidad en bici y no deportivo para practicar ciclismo.

5.3.2.6. Experto en conducción vial – sector de conductores

Tras la entrevista realizada, se ha considerado realizar un informe al que se remite con todo detalle en el Anexo VII. Pues ha observado que existen multitud de puntos que bien por falta de visibilidad,

señalización inadecuada o colisión de derechos en la circulación entre vehículos motorizados y usuarios del carril bici pueden ocasionarse accidentes de tránsito. En especial en los tramos del polígono, Germán Sapiña y la Diagonal. Pese a ello, se muestra a favor de la iniciativa, aunque propondría que un trazado más seguro entre viandantes, coches y usuarios del carril hubiera sido por la zona del río y así evitar la invasión de algunos tramos del carril sobre la acera.

5.4. CRITERIOS DE EVALUACIÓN

Como elemento final de la evaluación del carril bici de Cullera, se proponen una serie de criterios que guardan cierta relación con los elementos de evaluación vistos hasta ahora, puesto que de estos criterios se extraerán las ideas finales para emitir el juicio valorativo final de la política analizada. Existen unos criterios clásicos ligados a la eficacia y eficiencia de los resultados de las políticas públicas, pero al no ser una categoría absoluta ni excluyente de evaluación *per se*, se incluyen otros criterios íntimamente relacionados a valores democráticos como sistema de gobierno.

5.4.1. Criterios tradicionales

5.4.1.1. Pertinencia

En vista de la problemática medioambiental expuesta en el apartado introductorio y la imperante necesidad de agregar el concepto de sostenibilidad a los desplazamientos urbanos, la política de implantar un carril bici en la ciudad de Cullera como servicio o alternativa de movilidad sostenible resulta adecuada.

Existe un problema tangible, como es el deterioro en la calidad medioambiental, que se expresa en la reducción de la calidad de vida. Por ello, se considera que una política enfocada hacia la disminución de vehículos a motor con efectos nocivos para la calidad de vida es una acción congruente con los objetivos buscados.

Además, en las entrevistas con todos los actores locales y los resultados de los cuestionarios, la población del municipio se posiciona a favor de la política del carril bici, aun salvando las discrepancias en su uso y forma de implementación. Por lo que la evaluación de la pertinencia resulta favorable.

5.4.1.2. Relevancia

El criterio de relevancia gira en torno a la importancia de las medidas que inhiere la política, y este aspecto se puede abordar desde distintos prismas. En primer lugar y como bisagra de los demás aspectos, se ha de abordar la magnitud física y territorial de la política. Al tratarse de un carril cuya conexión aborda todo el municipio de inicio a fin, se puede decir que se trata de una política de gran trascendencia, ya que remodelar la distribución de las calles implica una readaptación tanto a la

concepción que se tiene de las mismas como a la forma de las nuevas pautas de desplazamiento por parte de la población.

En segundo lugar, como se ha evidenciado en los cuestionarios se trató de una política harta de polémica, con lo que su mediatización y relevancia social se puso en boca de toda la población.

Y en tercer lugar, se trata de una actuación de importante relevancia política. Pues como explicó el alcalde, la política de carril bici supone un compromiso desde el Gobierno y una línea clara de actuaciones. Esto se muestra, por una parte, en los dos tramos de carril bici que se han llevado a cabo - Anell Verd y Pueblo- y aquellos que están planificados -remodelación Av. Germán Sapiña y Paseo Marítimo-. De forma que se trata de una política altamente relevante y su evaluación resulta positiva en términos de neutralidad, porque de ser negativos o positivos los resultados e impactos de la política, la mayor relevancia tiene un efecto multiplicador sobre ellos.

5.4.1.3. Coherencia

Aborda la política del carril bici desde una óptica interna guardando relación con el criterio de pertinencia, ya que existe cierta afinidad entre los objetivos que se plantean y sus acciones consecuentes. Por ello, se puede afirmar que siguiendo la relación causa-efecto, el carril bici sigue un esquema lógico y racional en la medida que la causa del problema es provocada por los vehículos privados a motor y el efecto que busca el resultado del carril es la disminución de su uso.

Además, los objetivos y resultados que se definen a priori son identificados de forma adecuada. Pero por el contrario, tras la intervención pública no se establece ningún sistema de indicadores para poder realizar el seguimiento de evaluación de la política y así poder dar cuentas a la población. Que como se ha visto, la fase de la atención pública queda suspendida a su propia suerte en la medida que no existió una comunicación con la ciudadanía para explicar los beneficios del uso del carril.

Con todo, la evaluación de la coherencia es favorable en la medida que identifica de forma óptima sus objetivos, pero desfavorable en el sentido de que no ha habido un seguimiento de sus resultados e impactos ni cumple con la rendición de cuentas o diálogo que se exige frente a la población por parte de la clase política. Y aún más cuando emergieron problemas en su implementación.

5.4.1.4. Complementariedad

Observando la coordinación que se da entre las políticas de movilidad sostenible para poner fin a la problemática medioambiental, se puede afirmar que Cullera tiene una visión integradora en este aspecto por la multitud de políticas enfocadas a este objetivo. Más allá del carril bici, el municipio cuenta con una política de puntos de carga de vehículos eléctricos, además del compromiso de electrificación -o híbridos en su defecto- de la flota de vehículos con los que cuenta el Ayuntamiento y la creación de “caminos escolares seguros” para fomentar el desplazamiento a pie a la escuela.

También contó en su momento con un servicio de bicicletas compartidas, que por causas ajenas al consistorio y al tratarse de una empresa privada ya no se encuentra disponible. Pero a la luz que impulsan los resultados obtenidos en las encuestas, la ciudadanía se muestra a favor de que el Ayuntamiento emprendiera este tipo de servicio. Además, en temporadas estivales y fechas señaladas se peatonalizan algunas calles muy frecuentadas como la del Mercado y algunas del San Antonio, donde ya se ha empezado un proyecto de peatonalización completa del Passeig para ser un espacio libre de vehículos a motor.

Por su parte, también se muestra una buena complementariedad externa. Ya que las políticas de movilidad sostenible de Cullera se acompañan a las iniciativas de ciudades de mayor población como Valencia o Castellón y se observa una coordinación con entidades supralocales en la medida que parte de estas iniciativas viene subvencionada por la GVA. Por ello es que la evaluación de la complementariedad es adecuada, salvando el pequeño inciso del servicio de bicicletas compartidas.

5.4.1.5. Implementación

Ya visto en mayor detalle en su apartado correspondiente del análisis del ciclo de la política pública, la implementación de la política analizada expresa los resultados tangibles de la misma, es decir, la obra física del carril bici. Por ello, este criterio gira en torno al modo en que se ha implementado el programa, donde a resumidas cuentas se observa un elevado déficit en la implementación. De forma destacable, este apartado se ha de valorar negativamente, pero desde el aspecto político, ya que la dependencia y apremio por la subvención y el compromiso político para la realización del carril hizo que se construyese sobre un terreno no apto en términos urbanísticos para su construcción.

Por su parte, el arquitecto encargado de su diseño cumplió con diligencia su cometido, al igual que la empresa encargada para su construcción y el director de la obra, quien fue el actor que sorteó el problema del plazo de la subvención y en uso de sus competencias encauzó la obra del carril bici junto con la de la urbanización del polígono.

A resumidas cuentas, pese a que la implementación del carril bici consiguió cumplir todos sus objetivos, aunque fuera del plazo establecido, la evaluación de este criterio resulta negativa. Pues en esta política se perciben disonancias entre políticos y técnicos.

5.4.1.6. Cobertura

Para atender a este criterio, se ha de recurrir al cuestionario realizado -p.15 y p.20-, ya que permite identificar el nivel con que la política ha alcanzado a la población objetivo previamente definida. En conclusión de estas dos cuestiones, se observa que de entre toda la muestra encuestada -351 casos- se ha producido un cambio de conducta hacia la movilidad sostenible en un 9,7% de la población. A su vez, de entre los encuestados un 12% se declara usuario frecuente del carril bici. Donde al extrapolar la

cifra de muestra al conjunto de la población situada en 23050 habitantes, se concluye que en Cullera hay 2766 usuarios del carril bici, lo que se considera una cifra más que considerable de cara a la evaluación de la cobertura.

Por el contrario, existe una importante brecha de género en cuanto a la cobertura del impacto. Puesto que como se analizan los datos de los principales usuarios -Ilustración 26-, se observa que el principal usuario del carril bici es masculino. Además, también existe una brecha de edad en su uso, siendo prioritario entre los grupos de edad entre 18 y 24 años y de 40 a 54.

Con todo, la evaluación de la cobertura es positiva, puesto que consigue abarcar a un amplio abanico de la población de Cullera. Pero por el contrario, no existen causas justificables para que el principal usuario del carril bici sea de perfil masculino como sí pueden llegar a serlo las de edad, que responden a diferentes momentos vitales o necesidades de las personas.

5.4.1.7. Eficacia

Medir la eficacia de la política del carril bici puede ser algo costoso, puesto que en el trabajo que se expone no se puede llegar a conocer a ciencia cierta en qué medida el carril bici ha sido decisivo para el cambio de conducta de la movilidad en Cullera. Existen multitud de políticas que contribuyen a este impacto³⁹, pero la atribución expresa del carril bici pone de manifiesto dos hechos. Por una parte, sí que se consigue el nuevo servicio o alternativa a la movilidad, puesto que es una infraestructura disponible para su uso. Por el contrario, más de la mitad de población encuestada no considera que su construcción haya reducido los desplazamientos a motor dentro del municipio -p.13-.

En conclusión y en palabras del director de la obra del carril bici, “hay cosas que necesitan de su tiempo para ser valoradas”. Por lo que la evaluación de la eficacia también resulta favorable.

5.4.1.8. Eficiencia

La medición del criterio de la eficiencia surge de poner en relación la medida en que se han obtenido los resultados del carril -eficacia a largo plazo- con la menor cantidad de recursos posibles. Pero al igual que el criterio de la eficacia, surge un problema en su medición. Y es que por un lado está la cantidad de dinero y tiempo que se ha empleado en su construcción -125 mil euros más la semaforización y los costes de urbanización posterior- que es una cosa material. Y por otro lado está el medio ambiente,

³⁹ El mismo día que se escriben estas líneas -22 de abril de 2021- el Gobierno anuncia a Bruselas el proyecto de cobro en autovías, aumento de impuestos a carburantes, mayores cuotas en zonas azules, reducciones de velocidad, etc. Por el contrario, no se anuncia nada referido a la movilidad sostenible salvo ayudas y legislación existente, y menos aún de fomento del transporte público. Cosa que más allá de incitar a la “ley del embudo” supone una creciente dificultad en la atribución del impacto del caso de Cullera por la gran cantidad de variables que atañen a la movilidad, además de tratarse de un tema de imperante actualidad.

considerado ya no solo como un recurso finito sino como el entorno que permite que los seres humanos desarrollen su vida.

Por ello, se podría realizar un análisis coste-beneficio, coste-eficiencia e indicadores de presión-estado-respuesta para sopesar económicamente las ventajas e inconvenientes de la política del carril bici frente a otras alternativas expuestas como el servicio de autobuses. Pero dada la importancia que se atribuye al medio ambiente, se considera que cualquier política encaminada hacia una mejor relación entre humanos y el ecosistema en que se desarrollan es positiva. Por lo que el carril bici de Cullera tiene una eficiencia positiva, ya que los resultados de este tipo de cambio de conducta se orientan al futuro, aunque sean en este preciso instante más necesarias que nunca.

5.4.1.9. Sostenibilidad

Siendo este criterio el más recurrente en el trabajo presentado, para el caso se puede ofrecer otra definición orientada hacia un impacto que se mantenga y se adapte a los nuevos escenarios en el panorama medioambiental y de movilidad que se presenten. Así, se entiende como “la situación en la que las ventajas netas son susceptibles de resistir los riesgos con el correr del tiempo” (EuropeAid, 2016). De forma que para establecer una evaluación de la sostenibilidad en el uso del carril bici de Cullera lo correcto debería ser establecer un sistema de evaluación de su uso. Como por ejemplo, un computador que registre el número de usuarios diarios así como su frecuencia de uso.

Como se ha venido viendo en las páginas que preceden, la evolución en el uso del automóvil ha sido exponencial a lo largo de los últimos años. De forma que las ciudades se han adaptado a sus necesidades y las políticas han supuesto su fomento hasta el punto de eclosión actual de la variable de sostenibilidad. Se halla pues un punto de no retorno, y como se enuncia en el pie de página anterior - núm. 39- las políticas no parecen que vayan a orientarse hacia una relajación en las restricciones del automóvil y el fomento de la movilidad sostenible seguirá en aumento. Por lo que a priori, se puede afirmar una evaluación positiva en la sostenibilidad de su impacto.

5.4.2. Criterios vinculados a valores sociales

5.4.2.1. Equidad

La equidad trata de apreciar de qué manera la construcción del carril bici sigue un criterio distributivo equitativo y no discriminatorio sobre la población objetivo a quien se dirige la intervención. De la siguiente manera y habida cuenta del marco teórico, la equidad en la movilidad se manifiesta en términos de accesibilidad bajo una doble vertiente. Por un lugar, la accesibilidad en términos económicos, ya que la movilidad más que una necesidad es un derecho que en ocasiones se ve menoscabado en la medida que el transporte en vehículo privado es mucho más caro que hacer uso del carril bici. Por lo que este

nuevo de servicio en Cullera acerca el derecho a la movilidad hacia la población económicamente menos capaz.

Por otro lugar, el carril de Cullera conecta tanto como desconecta en la medida que permite una ramificación total del principal núcleo urbano con los dos principales puntos de interés en desplazamientos, la estación y la playa. Con ello no se consiguen vertebrar los demás núcleos urbanos que componen el municipio de Cullera. Pero pese a ello y en vista de la dependencia de las subvenciones y el compromiso político por parte del Gobierno, unir los diferentes núcleos puede llegar a ser un proyecto futuro. Por lo que la evaluación de la equidad resulta positiva.

5.4.2.2. Participación

El criterio de participación indaga sobre el papel de los actores locales tanto en la formulación del problema y sus soluciones, como de la forma en que se amoldan las peticiones y problemas de los mismos durante la implementación. Así como también del posterior seguimiento de evaluación de impacto del carril bici. Como es sabido, la democracia en cuanto a actuaciones públicas -governanzas- es enrevesada en la medida que integrar la gran cantidad de actores de Cullera y puntos de vista diversos puede resultar complicado.

Aun así, en el apartado anterior se realizan entrevistas a quienes se consideran para este trabajo los actores más relevantes de cara a la política de movilidad sostenible de Cullera, y no se contó con la participación de ninguno para la formulación de la actuación. Limitándose tan solo la participación a las esferas mandatarias -Gobierno, arquitecto, policía local y técnicos del Ayto.- sobre las mandadas, eliminando con ello las redes de reciprocidad y aceptación social que derivan. Por lo que la evaluación de la participación resulta desfavorable.

5.4.2.3. Transparencia

Según la guía que se toma como referencia para estos criterios de evaluación (AEVAL, 2015), se define la transparencia como “la percepción que tiene el conjunto de la ciudadanía sobre las medidas [...] y la transparencia de los objetivos reales”. Por ello, más allá de los objetivos que se definen políticamente y aquellos que se consagran en la subvención -Anexo IV y II-, se puede recurrir para su evaluación a la p.18 del cuestionario donde se pregunta a la población de Cullera el motivo por el que consideran se hizo el carril bici. Acertadamente, el 44,2% de los encuestados se decantó por motivos medioambientales y de calidad de vida, y un 11,7% por causas de accesibilidad y movilidad. Además, muchas respuestas abiertas también señalan la existencia de una subvención para ello. Por el contrario, un 11,7% cree que se hizo con fines turísticos, y otro 29,9% por motivos políticos y electorales. Con ello, más de la mitad de la muestra encuestada es consciente de los motivos reales de la construcción del carril en su ciudad.

Pero sin limitar la definición expuesta al criterio evaluativo, se ha de mencionar de nuevo que la transparencia del Ayuntamiento en el sentido de la movilidad y el medio ambiente muestra algunas carencias. Por una parte, para la elaboración del presente trabajo se ha hecho silencio a varias solicitudes de información sobre movilidad, no se han respondido correos y desde el departamento de urbanismo y medio ambiente no se han prestado a facilitar la información solicitada⁴⁰. Además, el portal de transparencia en materia medioambiental es inexistente. Y por otra parte, el descontento inicial de la población con el trazado y con su reforma en la zona del polígono se explica sucintamente por el desconocimiento de los ciudadanos del problema que surgió durante la implementación. Donde se considera que de haber habido una mayor transparencia la percepción de la población hubiera sido mejor.

Para finalizar, el Ayuntamiento cuenta con un Sistema de Información Geográfica que incluye con una capa dedicada a la movilidad y transportes, donde se pueden visualizar los diferentes trazados del carril bici de Cullera y aparcabicicletas, así como líneas y paradas de autobús y puntos de carga de vehículos eléctricos. Lo que hace que la evaluación de la transparencia sea favorable.

⁴⁰ Pese a las dificultades encontradas, el director de obra del carril bici -perteneciente a la oficina técnica del Ayto.- se mostró favorable a la cooperación.

Ilustración 31. Resumen de los criterios de evaluación.

		Cumplimiento	Favorable	Desfavorable
Criterios de evaluación	Tradicionales	Pertinencia	x	
		Relevancia	x	
		Coherencia	x	x
		Complementariedad	x	
		Implementación		x
		Cobertura	x	
		Eficacia	x	
		Eficiencia	x	
		Sostenibilidad	x	
	Gobernanza y valores sociales	Equidad	x	
		Participación		x
		Transparencia	x	

Fuente: elaboración propia.

6. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

El cambio de paradigma en las actuaciones públicas debe observar con mayor detenimiento los resultados e impactos de sus políticas. Por ello que el análisis expuesto ha buscado una apreciación en conjunto de la política, desde su diseño hasta el logro de objetivos pasando por su aplicación. Habida cuenta de lo anterior, la evaluación final sirve para responder a la pregunta de “qué se ha logrado con el carril bici” y manifestar todos los hallazgos y evidencias plasmadas para emitir un juicio de valor final que ponga de manifiesto la corroboración de las hipótesis planteadas.

En primer lugar, tras el diagnóstico territorial se concluye que Cullera es un municipio turístico que adolece de estacionalidad y de masificación de personas, por lo que ofrecer un servicio de carril bici es necesario para dar solución a la congestión del desplazamiento rodado. Además, cuenta con un clima y orografía favorables para el desplazamiento en bicicleta y una gran cantidad de actores locales.

Esto último nos lleva a una de las carencias en el análisis del ciclo de la política, pues contar con tal tejido asociativo podría haber sido favorable para el desarrollo del carril, ya que nadie conoce mejor las necesidades de los ciudadanos de un municipio que ellos mismos. Esto se relaciona con la carencia de un PMUS municipal, ya que una actuación que modifique el entender de una ciudad requiere de un estudio previo y consistente, además de una visión integradora de la movilidad para evitar los problemas que emergieron en la implementación de la zona del polígono, la mala señalización y adecuación en algunos cruces de la Diagonal, o la remodelación futura de la Avenida Germán Sapiña. Ya que mala planificación y déficits de implementación conllevan sobrecostes económicos y una mala atención pública.

Pese a que finalmente se aplicó todo el plan de actuación del carril bici establecido, se observa con el cuestionario que el coche en Cullera sigue siendo el transporte más utilizado, pero a su vez el más odiado, relación que se puede atribuir a la ralentización del tráfico que supuso la eliminación de un carril de circulación a motor y la eliminación de aparcamientos por la construcción del carril.

Además, el 5% de los encuestados utiliza la bici a diario, frente el 61% que usa el coche. Números que tal vez no sean demasiado significativos a la hora de afirmar la primera hipótesis, donde se dice que *“la política de carril bici de Cullera sí ha servido para disminuir el uso de vehículos motorizados en los desplazamientos intraurbanos del municipio y ha mejorado con ello la calidad de vida de los y las cullerenses”*. Tampoco se observa una reducción en la cantidad de vehículos que circulan en el municipio, pero sí una mejora en la calidad de vida como una nueva oferta de servicio de movilidad. Además, casi un 10% ha afirmado que el coche ha dejado de ser su medio de transporte habitual tras la construcción del carril y un 12% afirman ser usuarios habituales. Por lo que se ha producido un efecto positivo, un cambio en la forma de movilidad en la muestra estudiada. Desde la empresa de autobuses no han observado un descenso en sus usuarios, por lo que el carril bici no ha

supuesto una traslación del modo de transporte entre diferentes usuarios de transporte público, sino que ha sido una activación de aquellos que usaban transportes privados a motor dentro del municipio. Con esta evidencia, se corrobora la primera hipótesis, donde no se observa una reducción significativa de vehículos a motor -hecho atribuible a según qué necesidades-, pero sí se evidencia una mejora en la calidad de vida y un impacto positivo respecto del uso de la bicicleta.

Relacionado con la temática medioambiental, la segunda hipótesis se enuncia diciendo que *“la política de movilidad sostenible de Cullera ha concienciado a la población de una emergencia climática causada por los vehículos tradicionales a motor”*. Se observa que la mayoría de la población es consciente de la existencia de los perjuicios medioambientales de los vehículos a motor, donde para solucionar esta situación el 42% de la población se decanta por vehículos eléctricos, el 30% por el uso de la bicicleta y solo el 10% preferiría el transporte público. Pese a ello, el 66% de los encuestados se muestra a favor de la construcción del carril bici. Por otra parte, el mayor efecto de activación y asiduidad en su uso se muestra sobre personas que reconocen que podrían ser más sostenibles frente aquellas que se declaran totalmente sostenibles -como cabría esperar-. Hecho que se puede atribuir al indicio de cambio de conducta sostenible hacia la movilidad, pues se manifiesta en su mayoría sobre la gente joven -18 a 24 años-, en que se asume este nuevo paradigma. Por el contrario, el efecto de cambio muestra mayores dificultades sobre la gente más mayor. Con ello se corrobora también la segunda hipótesis, puesto que, aunque la concienciación climática de la movilidad se manifiesta en un primer momento sobre los más jóvenes, es de esperar que la socialización en estos valores vaya en aumento.

En cuanto a la tercera hipótesis, *“el uso del carril bici depende de la clase social y del sexo”*, busca delimitar el tipo de perfil usuario del carril. Pero a la hora de dar una respuesta final se evidencian dificultades porque no se puede establecer la exclusividad del impacto sobre la implementación del carril bici, sino que en un mundo complejo y multicausal los modelos causales lineales no funcionan (IEPP, 2020). Tras el análisis de los datos se observa que ni la autoubicación de la clase social, ni el nivel de estudios, ni la situación laboral son variables sociodemográficas que influyen de forma significativa al uso del carril bici como medio de transporte en Cullera. Por el contrario, sí que se observa la constante de que el uso del carril bici es mayor entre hombres que entre mujeres. A saber, de los usuarios del carril -p.20- el 60% de los encuestados son hombres, y aquellos que se declaran no usuarios del carril bici son el 68% de mujeres. Por lo que se confirma la parte de la hipótesis en que el sexo influye sobre el uso del carril bici y se desmiente que la clase social influya sobre lo mismo.

Finalmente, la cuarta hipótesis busca averiguar si *“la COVID-19 puede ser una ventana de oportunidad para el uso del carril bici”*. Con ello se observa que la bicicleta se percibe como el segundo medio de transporte más seguro en cuanto a prevención de contagios sanitarios, tan solo precedido por ir a pie. Asimismo, un 33% de los encuestados se ha planteado hacer mayor uso del carril bici en sus desplazamientos en Cullera para evitar contactos sociales durante el transporte. De forma que la

hipótesis se puede responder de forma positiva, ya que además durante la entrevista con el alcalde este se mostró orgulloso de poder ofrecer este servicio en tiempos de emergencia sanitaria y ser una alternativa frente aquellos usuarios del autobús que prefieren evitar contactos sociales -al igual que el proyecto de urbanización del polígono ha permitido el acceso a la estación a pie de forma segura como alternativa al autobús para aquellos que no quieren o pueden utilizar un vehículo a motor privado-.

Temas a parte, tanto en las entrevistas como en las respuestas abiertas del cuestionario se evidencia un problema común que es el diseño en el trazado. Pese a que ningún agente local ni una muestra significativa de la población -18%- se ha mostrado en contra a la realización del carril bici, todos concuerdan en que su diseño no es el adecuado. En este sentido se resume que de haberse hecho por la zona del río hubiera sido más seguro para la circulación y por la zona del pueblo -Raval, Taüt y Andrés Piles- más útil para su ramificación urbana, librando con ello las retenciones de la circulación de la avenida principal -Diagonal- y eliminando los problemas de acceso a las paradas de autobús y cruces peligrosos.

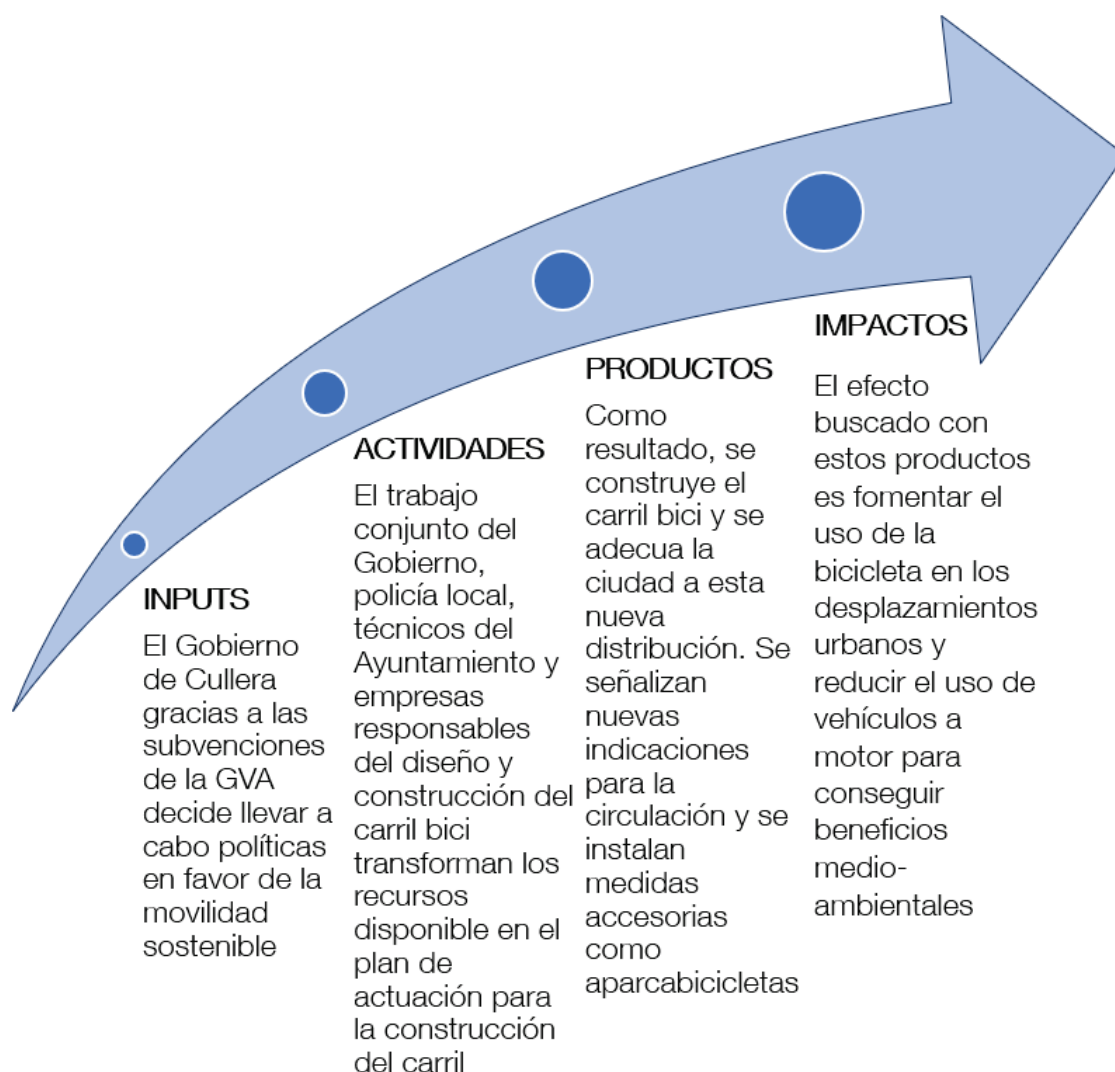
A modo de conclusión, en base a todas las evidencias expuestas, se observa que el impacto sobre la población es positivo. Si bien a la luz de los resultados de efecto de cambio de conducta hacia formas de movilidad sostenibles y uso del carril bici como medio de desplazamiento dentro de Cullera no son sustantivamente elevados, sí que se evidencian porcentajes significativos de la muestra con respecto al total de la población residente habitual. Además, su pertinencia como política en pro de la sostenibilidad climática y medioambiental hace que su impacto positivo se manifieste en beneficios sobre la población, donde su hipótesis contrafactual -situación en que Cullera no hubiera implementado políticas de movilidad sostenible- supondría a largo plazo un escenario negativo de salud medioambiental. Por ello que el juicio de valor final es positivo.

Por el contrario, estos efectos positivos producidos a corto plazo desde la implementación del carril -2 años hasta la realización de la evaluación- deben afrontar su perpetuación temporal. Es decir, que más allá de conservar estos porcentajes de uso y activación, se deberá afrontar una mayor activación para su uso y consolidarse como una alternativa sostenible a largo plazo como un medio de transporte seguro, fiable y accesible, pero esto se detallará en el siguiente apartado.

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Retomando la última idea de cómo mantener y potenciar los efectos del carril bici, la secuencia de resultados del carril de Cullera se muestra de la siguiente manera:

Ilustración 32. Secuencia de resultados de la política de carril bici de Cullera.



Fuente: elaboración propia.

En la Ilustración 18 referida a la atención de la ciudadanía -apartado 5.2.2.-, se exponía que entre la fase de aceptación, atribuible tras los productos de la secuencia de resultados, hasta la fase de despegue de la política, relacionada con los impactos, se da una membrana en que la población debe suponer por sí misma los efectos positivos de hacer uso del carril bici. Y esto es la primera conclusión de la política analizada.

Puede ser que por desconocimiento, edad, minusvaloración, salud, etc. la gente decida no hacer uso del carril bici. Por ello es que los productos de cualquier política pública no constituyen un efecto *per se*. La construcción del carril bici no supone un incentivo para su uso y no activa más que a la población curiosa o aquella que ya lo reclamaba, de ahí que la diferencia entre el porcentaje de uso habitual al de activación sea del 2%. Por ello, se puede decir que el carril bici por sí solo crea un marco de condiciones óptimas para el desarrollo de una nueva forma de movilidad sostenible. Pero tomando en cuenta las evidencias de la investigación hubiera sido conveniente que en la secuencia de resultados del carril bici, previa a la fase de impacto, se hubiera llevado a cabo algún comunicado, consulta o de forma más pertinente una campaña de concienciación sobre la importancia a presente y a futuro de que la población deje de lado sus transportes motorizados y en la medida de sus posibilidades usar transportes sostenibles como la bicicleta. Y no dejar la percepción del carril bici al (des)conocimiento popular.

De ahí que la primera recomendación para mantener el impulso en el uso y activación de nuevos usuarios del carril bici resida en políticas de comunicación y pedagogía medioambiental para el conjunto de la población, y sobre todo para el nicho de los más jóvenes, sobre las virtudes del transporte en bicicleta.

En segundo lugar, se puede extraer una conclusión cultural en que la recomendación reside de nuevo en campañas de comunicación y concienciación. Como se explica en el apartado teórico, el automóvil supone una revolución no solo como movilidad sino como una nueva forma de entender la vida. Asociado a mayores oportunidades de desplazamiento personal por su rapidez, autonomía y acceso a lugares limitados hasta el momento por el transporte en ferrocarril o dependiente de otros medios. Por ello, hacer uso de medios de transporte más lentos y condicionados a factores como el viento o la lluvia se puede entender como un paso atrás en el progreso.

Este hecho se pone de manifiesto en la medida que los encuestados manifiestan una elevada importancia de su tiempo en los desplazamientos, que muchas veces no dependen tanto de las decisiones de una persona como sí de otros factores sociales y horarios. Además del descontento con el servicio de autobús municipal, explican que uno de los motivos para no hacer uso de la bicicleta en los desplazamientos reside en la falta de hábito y costumbre. Donde apostar por un mayor uso de la bicicleta, patinetes o interoperabilidad de transportes públicos debería ir de la mano de un replanteamiento de los tiempos y modo de vida culturalmente asociado a cada ciudad, ya que los ritmos y tiempos en Cullera son distintos al de las grandes capitales españolas.

Las siguientes dos recomendaciones se refieren a hechos ya señalados en este trabajo, pero que se condicionan entre ellas. La primera la mala planificación, y es que no debería ser asumible que habiendo pasado ya 10 años de la obligatoriedad de la Ley Valenciana de Movilidad a que municipios

como Cullera tengan un plan municipal de movilidad, éste no lo tenga. Que podría ser un motivo influyente para los fallos de implementación.

Y la segunda se refiere a la participación ciudadana, donde en Ayuntamiento debería asumir formas y cauces de participación ciudadana. A saber, existen sistemas de participación simples como facilitar información mediante tablones de anuncios, pregones o canales de comunicación que, a través de medios tecnológicos o presenciales con oficinas de atención y participación ciudadana, sean capaces de recoger el *feedback* de la población para la política en cuestión. También existen formas de intervención como en las sesiones de pleno o en comisiones informativas. O planes de participación más elaborados como plenos participativos, asambleas de barrios, encuestas, audiencias públicas o consultas populares.

Todo ello no parece demasiado complicado en tanto que el Ayuntamiento de Cullera cuenta con una notoria presencia en todas las redes sociales y en canales virtuales de comunicación, pues la tendencia al *e-government* junto con el gobierno abierto debe ser a su vez un horizonte hacia el que dirigirse, como un medio para alcanzar mayores niveles en los impactos positivos de las políticas públicas y por ende en el bienestar de su población.

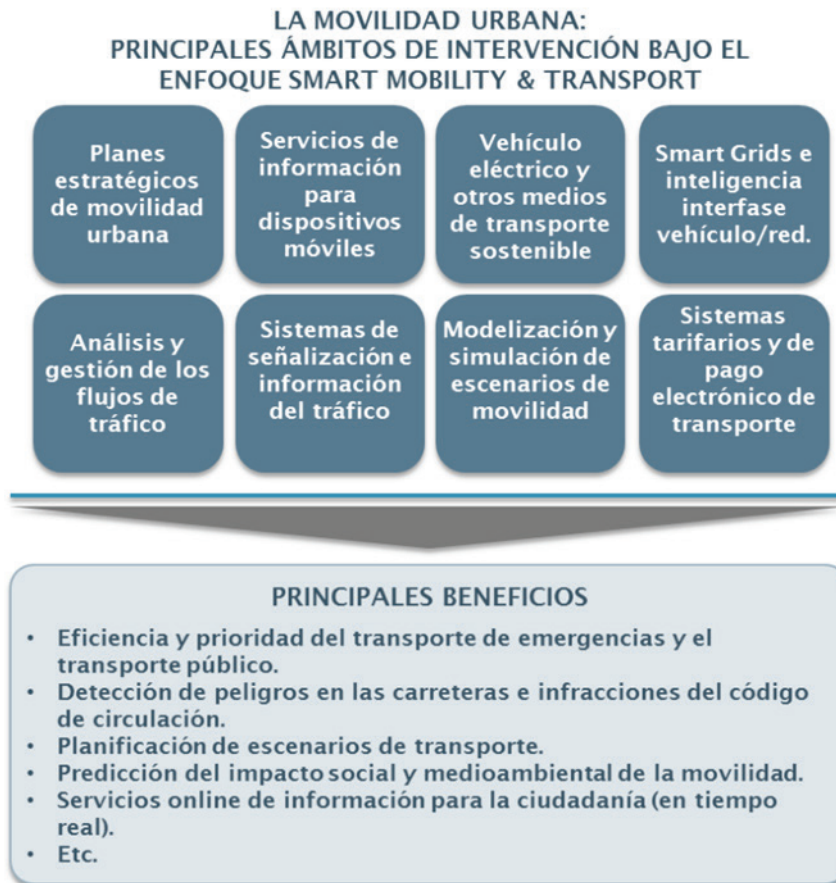
Para finalizar este trabajo, es interesante hacer una reflexión sobre qué modelo de transporte se quiere en las ciudades. En Europa, existe una tendencia a que las ciudades tengan grandes áreas peatonales que combinan diversas fórmulas para restringir el tráfico, a la par que se apuesta por la innovación mediante servicios de autobuses no contaminantes a gas o recuperando los antiguos tranvías eléctricos. Pero a su vez, los servicios de carril bici van más allá porque como se ha visto, obligan a replantear la distribución de las ciudades. Y una vez la estructura ha sido construida y el territorio ha sido vertebrado, es necesario en pleno siglo XXI que se adopten medidas y políticas con un enfoque hacia la movilidad *Smart*.

Al igual que se presenta la evolución en las políticas de movilidad -Ilustración 4 del apartado 3.2.-, el siguiente paso reside en dar un enfoque inteligente a la movilidad y adecuar el paradigma de la movilidad sostenible, como es el caso de la ciudad de Cullera, al de las ciudades inteligentes. Esto no se limita, por ejemplo, a contabilizar la frecuencia de paso de bicicletas o patinetes por el carril para hacer un seguimiento de evaluación o a establecer un sistema de indicadores medioambientales para dar cuenta a los ciudadanos de los efectos positivos de su uso.

Sino que con un enfoque integral de la movilidad y en base a plataformas digitales, indicadores y parámetros previamente establecidos, la *Smart Mobility* pretende dar la suficiente información sobre las condiciones del tráfico en tiempo real -retenciones, cantidad de vehículos desplazándose en ese momento, existencia de accidentes, obras o estado de la calzada por lluvia, viento, etc.- para que así los ciudadanos puedan planificar su viaje respecto de todas las posibilidades de transporte a su alcance y

así, de la misma manera, los gestores públicos puedan aprovechar mejor las redes de transporte que se ofrecen en el municipio solucionando problemas -de congestión, fallos en los semáforos, etc.-.

Ilustración 33. Ámbitos de intervención y beneficios de la Smart Mobility.



Fuente: Rodríguez Illana, C. (2014). *Las políticas de movilidad y su evolución hacia el enfoque "Smart"*. Disponible en: <https://altransmart.wordpress.com/2014/02/14/las-politicas-de-movilidad-y-su-evolucion-hacia-el-enfoque-smart/>

8. ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Cualidades de la movilidad urbana claves.....	19
Ilustración 2. Notas propias de la movilidad sostenible.....	22
Ilustración 3. Pirámide de preferencias de movilidad urbana.	23
Ilustración 4. Evolución de las políticas de movilidad.....	27
Ilustración 5. Mapa de distribución urbana de Cullera.....	28
Ilustración 6. Objetivos de Desarrollo Sostenible.	30
Ilustración 7. Infraestructuras de acceso a Cullera.....	40
Ilustración 8. Distribución de la población de Cullera por edad.	41
Ilustración 9. Residentes de Cullera según nivel de estudios.....	42
Ilustración 10. Distribución de residentes en Cullera por núcleos de población.....	43
Ilustración 11. Núcleos poblacionales de Cullera.	44
Ilustración 12. Recorridos del servicio de autobuses de Cullera.....	49
Ilustración 13. Trazado del carril bici de Cullera.....	50
Ilustración 14. Recursos naturales y paisajísticos protegidos de Cullera.	52
Ilustración 15. Análisis DAFO de movilidad y sostenibilidad en Cullera.	54
Ilustración 16. Árbol de problemas.	56
Ilustración 17. Árbol de objetivos.	57
Ilustración 18. Atención de la ciudadanía a la política de carril bici.....	59
Ilustración 19. Consideración de que tardan más de lo que les gustaría en desplazarse.	62
Ilustración 20. Medios de transporte más usados en Cullera.	63
Ilustración 21. Tabla cruzada de satisfacción con su medio de transporte.....	64
Ilustración 22. Frecuencia de uso de la bicicleta y del coche.....	64
Ilustración 23. Motivos para no hacer uso de la bicicleta en Cullera.....	65
Ilustración 24. Evolución de la calidad de vida en Cullera tras la construcción del carril bici.....	66
Ilustración 25. Evolución del parque automóvil de Cullera respecto a su población.....	67
Ilustración 26. Análisis usuarios del carril bici.	68
Ilustración 27. Cantidad de bicicletas por hogar en Cullera.....	69
Ilustración 28. Valoración medios transporte más seguros frente COVID-19.....	70
Ilustración 29. Costes asumibles en transporte frente a la emergencia climática en Cullera.	70
Ilustración 30. Análisis de la relación entre ser una persona sostenible y el uso del carril bici.....	71
Ilustración 31. Resumen de los criterios de evaluación.	81
Ilustración 32. Secuencia de resultados de la política de carril bici de Cullera.....	87
Ilustración 33. Ámbitos de intervención y beneficios de la Smart Mobility.....	90

9. BIBLIOGRAFÍA

9.1. LECTURAS

Aldeguer, B. (2015). *Ciencia política y de la Administración. Una introducción a su objeto y metodología*. Alicante: Publicaciones de la Universidad de Alicante (UA).

Bauman, Z. (1999). *Modernidad líquida*. Buenos Aires: Fondo de cultura económica.

Bel, G. (2010). *España, capital París*. Barcelona: Destino.

Bikester (2021). Desarrollo de la bicicleta durante los últimos 200 años. Recuperado de: <https://www.bikester.es/info/historia-bicicleta/#1920>

Boix, A. y Marzal, R. (2014). *Ciudad y movilidad*. València: Publicacions de la Universitat de València (PUV).

Casellas, A. (2011). La crisis, la geografía económica y Julie Graham: Alternativas de desarrollo local a partir de la crítica feminista. En *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*. Vol. 31. Núm. 2, Junio 2011, pp.: 31-46.

Estevan, A y Sanz, A (1996). *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*. Madrid: Los libros de la Catarata.

Farinós, D. (2016). Planificación territorial y desarrollo local, y su relación con las nuevas formas de gobernanza territorial asociadas, un renovado espacio de aplicación profesional. En *La visión territorial y sostenible del desarrollo local*. València: Publicacions de la Universitat de València.

Harguindéguy, J.P. (2018). *Análisis de políticas públicas*. Madrid: Tecnos.

Montero, S. (2005). La sociología de la sociedad del riesgo: Ulrich Beck y sus críticos. En *Pampa, revista interuniversitaria de estudios territoriales*. Núm. 01, Enero 2005, pp.: 117-130.

Rodríguez, C. (14 de febrero de 2014). Las políticas de movilidad y su evolución hacia el enfoque “Smart”. Recuperado de: <https://altransmart.wordpress.com/2014/02/14/las-politicas-de-movilidad-y-su-evolucion-hacia-el-enfoque-smart/>

Saura, P. y Hernández, M. A. (2008). La evolución del concepto de sostenibilidad y su incidencia en la educación ambiental. En *Teoría de la educación, revista interuniversitaria*. Vol. 20, Abril 2008, pp.: 179-204.

Subirats, J., Knoepfel, P., Larrue, C., Varone, F. (2008). *Análisis y gestión de políticas públicas*. Barcelona: Ariel.

9.2. TRATADOS, NORMATIVA Y JURISPRUDENCIA

9.2.1. Internacionales

Organización de las Naciones Unidas (1992). *Programa XXI ONU*. (A/RES/S-19/2). Disponible en: <https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/index.htm>

Organización de las Naciones Unidas (2015). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Disponible en: <https://www.agenda2030.gob.es/objetivos/home.htm>

Organización de las Naciones Unidas. (1972). *Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano*. Cumbre de la Tierra de Estocolmo. (A/CONF.48/14/Rev.1). Disponible en: <https://undocs.org/en/A/CONF.48/14/Rev.1>

Organización de las Naciones Unidas. (1997). *Protocolo de Kioto de la convención marco de las naciones unidas sobre el cambio climático*. (FCCC/INFORMAL/83). Disponible en: <https://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpspan.pdf>

Our Common Future: Brundtland Report (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development*. (A/42/427). Disponible en: <https://www.are.admin.ch/are/en/home/sustainable-development/international-cooperation/2030agenda/un--milestones-in-sustainable-development/1987--brundtland-report.html>

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (1996). *Informe sobre Desarrollo Humano*. Disponible en: <https://biblioteca.hegoa.ehu.eus/registros/3195>

9.2.2. Europeas

Carta de las Ciudades Europeas hacia Sostenibilidad (1994). *Carta de Aalborg*. Disponible en: <https://web.archive.org/web/20111109233850/http://www.lobrador.com/aalborg.pdf>

Comisión Europea. (2006). EuropeAid. *Oficina de Cooperación*. En línea.

Libro verde de la Comisión Europea (2007). *Para una nueva cultura de movilidad urbana*. (COM (2007) 551). Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM:124484>

Unión Europea (UE) Directiva 169/1 por la que se aprueba el Acta Única Europea. Diario Oficial de la Unión Europea L 169, 29.6.1987, p. 1–28.

Unión Europea. Directiva (UE) 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. Diario Oficial de la Unión Europea L 120/5, 15 de mayo de 2009, pp.: 5-12.

9.2.3. Estatales y autonómicas

Constitución Española. Boletín Oficial del Estado, 29 de diciembre de 1978, Núm. 311, pp.: 29313 a 29424.

España. Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. Boletín Oficial del Estado, 5 de marzo de 2011, número 55, pp.: 25033 a 25235.

España. Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Boletín Oficial del Estado, 31 de octubre de 2015, número 261, pp.: 103167 a 103231.

España. Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana. Boletín Oficial del Estado, 31 de octubre de 2015, número 261, pp.: 103232 a 103290.

Valencia. Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana. Boletín Oficial del Estado, 25 de abril de 2011, número 98, pp.: 41880 a 41944.

9.3. GUÍAS METODOLÓGICAS Y PORTALES DE EVALUACIÓN

AEVAL, Agencia de Evaluación y Calidad. Ministerio de Hacienda y Función Pública. Disponible en <http://www.aeval.es/es/index.html>

Agencia de Evaluación y Calidad (2015). *Guía práctica para el diseño y la realización de evaluaciones de políticas públicas, enfoque AEVAL*. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

AVALUA·LAB, Laboratorio de Políticas Públicas. València. Disponible en <https://www.lasnaves.com/avalua%20b7lab/?lang=es>

Instituto para la Evaluación de Políticas Públicas (2020). *Guía de evaluación de resultados de políticas públicas*. Ministerio de Política Territorial y Función Pública.

IVÀLUA, Evaluación de Políticas Públicas. Catalunya. Disponible en <https://ivalua.cat/ca>

10. ANEXOS

10.1. ANEXO I. CUESTIONARIO SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN CULLERA

El presente cuestionario tiene como finalidad recabar información sobre el impacto del carril bici de Cullera, que se enmarca dentro del trabajo "Revisión, análisis y evaluación de políticas de movilidad sostenible. El paradigma del carril bici de la ciudad de Cullera como caso de estudio" (UV). Por ello, se agradece la veracidad de las respuestas y se garantiza el anonimato de las mismas por la honestidad académica con que se trabaja. Además, de tener interés en los resultados del cuestionario, estos se podrán remitir una vez finalizado el estudio, por lo que al final podrá poner su correo. Se trata de una simple secuencia de 31 preguntas, agrupadas en 4 bloques y todas de obligada respuesta, que no debería ocuparle más de 5 minutos. Gracias por su participación.

BLOQUE 1. Cuestiones de movilidad

P.1. ¿En una escala de 1 a 5, qué importancia le da a su tiempo en los desplazamientos? Siendo 1 poca, no me importa invertir mi tiempo en desplazamientos más lentos; y 5 mucha, valoro mucho mi tiempo y prefiero no perderlo.

1 2 3 4 5

P.2. ¿Considera que el uso de la bicicleta, transporte público o ir andando supone una pérdida de tiempo?

1. Sí, por lo que intento desplazarme con mi coche o moto.
2. Sí, pero no tengo otra opción.
3. No, porque cuando lo uso aprovecho el tiempo para hacer otras cosas y soy

consciente de los beneficios del transporte sostenible.

4. No sabe/no responde.

P.3. ¿Qué medio de transporte suele utilizar en sus transportes cotidianos dentro de Cullera, incluso para ir a la estación de Renfe? (puede indicar más de 1)

1. Coche.
2. Moto.
3. Autobús.
4. Taxi.
5. Bicicleta.
6. Patinete.
7. A pie.

P.4. ¿Le gusta su medio de transporte habitual?

1. Sí.
2. No.

P.5. Siendo 1 poco de acuerdo, y 10 muy de acuerdo, indique en qué grado está conforme con la siguiente afirmación: "Considero que tardo más de lo que me gustaría en desplazarme".

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

P.6. ¿Cómo valora el servicio de autobuses (Miguel Ribera) dentro de Cullera?

1. Bien. Cumple con horarios, tiene un precio asequible y llega hasta la zona que quiero ir.
2. Mal. Se retrasa, es demasiado caro y no llega hasta la zona que quiero ir.
3. No lo he usado nunca.
4. No sabe/no responde.
5. Otra...

P.7. ¿Con qué frecuencia utiliza la bicicleta?

1. Diariamente.
2. Semanalmente.
3. Alguna vez al mes.
4. No uso la bicicleta.

P.8. ¿Y el coche/moto?

1. Diariamente.
2. Semanalmente.
3. Alguna vez al mes.
4. No uso coche/moto.

P.9. ¿Cuál de los siguientes motivos considera más influyente para que la gente de Cullera no use la bicicleta? (puede indicar más de 1)

1. Accidentes y falta de respeto por los conductores.
2. Robos.
3. Falta de lugares de estacionamiento.
4. Clima y características físicas de Cullera.

5. Falta de infraestructura y de accesibilidad a más lugares.
6. No sabe/no responde.
7. Otra...

P.10. ¿Cuál considera que son las principales ventajas de ir en bicicleta? (puede indicar más de 1)

1. Es beneficiosa para la salud.
2. Es respetuosa con el medio ambiente.
3. Tiene unas ventajas de movilidad y accesibilidad que no ofrecen otros transportes.
4. Es económica.
5. Es divertida y hace que te evadas de la realidad y disfrutes del paisaje.
6. No sabe/no responde.
7. Otra...

P.11. ¿De cuántas bicicletas dispone en su hogar? (en total)

1. 1.
2. 2.
3. 3.
4. 4.
5. Más de 4.
6. Ninguna.

P.12. ¿Piensa que sería positivo que en un municipio como Cullera se estableciera un sistema de bicis públicas compartidas? (Como

el que se instauró de BeeBikes - inexistente en estos momentos)

1. Sí, sería positivo.
2. No, sería negativo.
3. No sería ni positivo ni negativo.
4. No sabe/no responde.

BLOQUE 2. Cuestiones del carril bici

P.13. ¿Cree que tras la construcción del carril bici de Cullera se ha reducido el uso coche/moto en los trayectos por dentro del municipio, incluso para ir a la estación de trenes?

1. Sí.
2. No.
3. No sabe/no responde.

P.14. ¿Cómo cree que ha evolucionado la calidad de vida en Cullera tras la construcción del carril bici?

1. Mucho mejor. Se perciben menos ruidos de vehículos, el aire se nota más limpio y hay menos retenciones y accidentes.
2. Mejor. Parece que la gente empieza a usar la bicicleta y los patinetes para ir a la estación y a la playa.
3. Igual. No se ve un cambio desde antes de que hubiera un carril bici.
4. Peor. Hay más niños con patinetes y bicis que circulan descuidadamente y sin respetar las normas.

5. Mucho peor. Se ha ralentizado notablemente la circulación para acceder al pueblo.
6. No sabe/no responde.

P.15. ¿Con cuál de las siguientes afirmaciones se siente más identificado/a?

1. Tras la construcción del carril bici de Cullera, el coche/moto ha dejado de ser mi modo de desplazamiento habitual y uso más la bicicleta o el patinete.
2. Tras la construcción del carril bici de Cullera, me desplazo del mismo modo que antes.
3. Tras la construcción del carril bici de Cullera, me he llegado a plantear el uso de la bicicleta o el patinete para desplazarme, pero sin llegar a hacerlo.

P.16. ¿Considera que el trayecto del carril bici de Cullera es el adecuado?

1. Sí, porque se habrá hecho atendiendo a los mejores criterios posibles.
2. No, hay zonas como las de la Diagonal que al eliminar un carril de circulación entorpecen el paso de vehículos, pudiéndose haber trazado por otra zona.
3. No sabe/no responde.
4. Otra...

P.17. ¿Qué le parecería la idea de construir un carril bici que uniera el pueblo con el Dosel, el Marenyet, el Brosquil y Bonavista?

1. Muy bien. Sería una nueva oportunidad para desplazarse.
2. Bien. Se podría usar para dar paseos en bici agradables.
3. Mal. Considero que ese dinero debería invertirse en otras cosas más importantes.
4. Muy mal. Ralentizaría la circulación de coches y seguramente habría más accidentes.
5. Ni bien ni mal. No soy usuario/a de carril bici, pero no me parece mala idea para favorecer aquellos que sí lo usan.
6. Otra...

P.18. ¿Por qué cree que se hizo un carril bici en Cullera?

1. Para facilitar el acceso a la estación de trenes.
2. Para reducir la contaminación acústica, del aire, accidentes y mejorar la calidad de vida.
3. Ofrecer un servicio a los turistas.
4. Motivos políticos o electorales.
5. Otra...

P.19. ¿Quién considera que es el principal usuario del carril bici?

1. Los vecinos de Cullera.
2. Turistas.
3. Deportistas.
4. Niños y jóvenes.
5. Otra...

P.20. ¿Ha usado o es usuario/a del carril bici de Cullera?

1. No, no lo he usado nunca.
2. Sí, lo uso frecuentemente.
3. Lo he usado alguna vez.

P.21. En caso de haberlo usado, ¿Qué finalidad le dio al carril bici?

1. Usos cotidianos de desplazamiento (ir a la escuela, trabajo, comprar, a la estación, etc.).
2. Usos eventuales (desplazamientos por ocio, paseos).
3. Usos deportivos.
4. No responde.
5. Otros...

P.22. ¿Cuál de los siguientes métodos de transporte le parece más seguro frente al virus del COVID-19? (Pensando que se comparte espacio con otras personas, puede seleccionar más de 1)

1. Coche.
2. Moto.
3. Bicicleta.

4. A pie.
5. Autobús.
6. Taxi.
7. Patinete.

P.23. ¿Con la actual crisis de la COVID-19 se ha planteado hacer un mayor uso del carril bici como método de desplazamiento?

1. Sí.
2. No.

P.24. ¿Conoce las ayudas económicas de la Generalitat para la compra de bicicletas o patinetes eléctricos?

1. Sí, las conozco.
2. No, desconocía este tipo de ayudas.

P.25. Relacionado con las ayudas económicas de la Generalitat...

1. He disfrutado de esta ayuda.
2. Desconocía esta subvención, pero puede que la pida.
3. No he disfrutado de esta ayuda y no tengo pensado hacerlo.

BLOQUE 3. Cuestiones medioambientales

P.26. ¿Se considera usted una persona sostenible? (Ecológica, que respeta el medio ambiente, recicla, reutiliza, es consciente de lo que consume y utiliza, etc.)

1. Sí, totalmente.
2. Sí, aunque reconozco que podría serlo más.

3. No, pero me gustaría poder serlo.
4. No, no es algo que me preocupe.

P.27. ¿Por qué considera que son tan elevados los precios del combustible?

1. Porque cada vez aumenta más su demanda y las empresas quieren ganar dinero.
2. Porque cada vez hay menos petróleo y hay que racionalizar su uso.
3. Porque se le aplican diversos impuestos para reducir su uso.
4. No sabe/no responde.

P.28. ¿Cree que hay un problema climático?

1. Sí.
2. No.
3. Sí, aunque ahora mismo hay otros problemas más importantes.
4. No sabe/no responde.

P.29. ¿Cómo cree que afectan las emisiones de los vehículos al clima?

1. Bien. Existen multitud de estudios que avalan que las emisiones de vehículos a motor no suponen un peligro para el clima.
2. Ni bien ni mal. Aunque emiten gases, las fábricas y vehículos pesados de obra, aviones o barcos también lo hacen en mayor medida que los coches y las motos.

3. Mal. Los gases que emiten empeoran la calidad del aire provocando un aumento de temperaturas, lluvias más agresivas y que suba el nivel del mar disminuyendo la costa.
4. No es un tema del que esté informado/a.

P.30. En temas de movilidad, ¿Qué coste estaría dispuesto a pagar para poner freno a la emergencia climática y garantizar una mejor calidad de vida?

1. Dejaría de usar mi vehículo privado a motor y usaría el transporte público.
2. Reemplazaría mi coche/moto tradicional por uno eléctrico.
3. Empezaría a usar alternativas más sostenibles como la bicicleta o patinetes eléctricos.
4. Ninguna de las anteriores.
5. Otra...

P.31. Realmente ¿Considera necesaria la política de carril bici de Cullera?

1. Sí, las políticas de movilidad sostenible son más necesarias que nunca.
2. No, se podrían haber buscado otras soluciones.
3. No sabe/no responde.
4. Otra...

BLOQUE 4. Preguntas de clasificación personal

Para finalizar, se realizarán unas preguntas personales de clasificación metodológica para el estudio, donde se le recuerda el anonimato de las mismas.

P.32. ¿Por qué zona reside habitualmente?

1. Cullera pueblo.
2. Bulevar del Xúquer.
3. Cullera playa.
4. Brosquil.
5. Bonavista.
6. Faro/Dosel.
7. Mareny de Sant Llorenç.
8. Fuera de Cullera.

P.33. ¿Con qué género se identifica?

1. Masculino.
2. Femenino.
3. No binario.

P.34. ¿Entre qué márgenes de edad se encuentra?

1. Menor de 18 años.
2. De 18 a 24 años.
3. De 25 a 39 años.
4. De 40 a 54 años.
5. De 55 a 69 años.
6. De 70 a 79 años.

7. Mayor de 80 años.

P.35. ¿Cuál es su máximo nivel de estudios alcanzado?

1. Sin estudios.
2. Primarios (Primaria, grado escolar, EGB o equivalente).
3. Secundarios (ESO, BUP, Bachillerato, COU, Grado Medio o equivalente).
4. Formación Profesional (Grado Superior, FP2 o equivalente).
5. Universitarios (Grado, Licenciatura, Diplomatura o equivalente).
6. Postgrados (Máster, Postgrado, Doctorado o equivalente).

P.36. ¿En qué situación de las descritas se encuentra?

1. Estudiante.

2. Jubilado/a o pensionista.

3. En paro.

4. Trabaja.

5. Trabajo doméstico no remunerado.

6. Estudia y trabaja.

7. Otra situación.

P.37. ¿A qué categoría social diría usted que pertenece?

1. Clase alta.

2. Clase media.

3. Clase baja.

4. Clase trabajadora/obrera/proletariado.

Muchas gracias por su colaboración, aquí puede escribir su correo en caso de estar interesado/a en los resultados.

- Poner correo electrónico.

10.2. ANEXO II. PUBLICIDAD OBRA DEL CARRIL BICI Y URBANIZACIÓN DEL POLÍGONO DE CULLERA

PROJECTE: HABILITACIÓ DE CARRIL BICI ENTREL'ESTACIÓ DE TREN I LA PLATJA



**GENERALITAT
VALENCIANA**

ivACE
INSTITUTO VALENCIANO DE
COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de
Desarrollo Regional

Una manera de hacer Europa

PROJECTE ACOLLIT A LES AJUDES D'IVACE COFINANÇAT PER LA UNIÓEUROPEA DINS DEL PROGRAMA OPERATIU FEDER DE LA COMUNITATVALENCIANA 2014-2020

OBRA: HABILITACIÓ DE CARRIL BICI ENTRE L'ESTACIÓ DE TREN I LA PLATJA

SITUACIÓ: Recorregut establert entre Carrer Sueca-Av. País Valencià.

DESCRIPCIÓ:

El Projecte habilita i executa un carril bici dins del terme municipal de Cullera, d'aproximadament 3,14 km per tal de connectar l'estació de trens amb la platja, passant pel casc urbà. El traçat, d'amplària variable d'entre 2- 2,50 m discorre tot amb doble sentit i s'hi troba aïllat del tràfic rodat mitjançant balisses i fites, així com senyalització horitzontal. Al llarg del traçat s'ubiquen diferents punts equipats amb aparca-bicicletes, concretament en l'estació, davant del camp de futbol (Carrer Sueca), oficina de correus (Plaça San Isidre) i platja (Final Av. País Valencià).

OBJECTIU I RESULTATS:

El projecte té com a objectius:

- Fer més segura la circulació i el desplaçament amb un mitjà de transport sostenible, com és la bicicleta.
- Ajudar a la pacificació del tràfic rodat per dins de la ciutat.
- Promoure l'ús de transport sostenible.
- Millorar la qualitat de l'aire.

Com a resultats, es pretén aconseguir:

- Reduir l'ús del cotxe en trajectes de xicotet recorregut.
- Reduir el consum energètic d'energies no renovables.
- Reduir la contaminació acústica
- Reduir les emissions de CO2 atmosfèric.

**PROJECTE : OBRAS DE MEJORA DE LA URBANIZACIÓN DEL
POLÍGONO: ÁMBITO TERRITORIAL 19. SUELO URBANO INDUSTRIAL
MARGEN IZQUIERDO**



**GENERALITAT
VALENCIANA**

IVACE
INSTITUTO VALENCIANO DE
COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de
Desarrollo Regional

Una manera de hacer Europa

**PROJECTE ACOLLIT A LES AJUDES D'IVACE COFINANÇAT
PER LA UNIÓ EUROPEA DINS DEL PROGRAMA OPERATIU
FEDER DE LA COMUNITAT VALENCIANA 2014-2020**

OBRA: "OBRAS DE MEJORA DE LA URBANIZACIÓN DEL POLÍGONO: ÁMBITO TERRITORIAL 19. SUELO URBANO INDUSTRIAL MARGEN IZQUIERDO", dentro de la convocatoria de Mejora, modernización y dotación de infraestructuras y servicios en polígonos, áreas industriales y enclaves tecnológicos. Ejercicios 2018 y 2019, del Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE).

SITUACIÓ: Carrer Sueca.

DESCRIPCIÓ:

El projecte consistix en finalització de voreres; millora de sanejament; obtenció de zones d'estacionament; disposició i millora d'enllumenament públic; creació de vegetació i rotulació de carrers.

OBJECTIU I RESULTATS:

Son dotar al eix principal de l'àmbit i als seus carrers immediats de les condicions necessàries per a que les parcel·les complixquen les condicions de solar, i aconseguir la mobilitat i accessibilitat peatonal.

10.3. ANEXO III. RECOPIACIÓN DE DATOS DEMOGRÁFICOS DE CULLERA
10.3.1. Residentes de Cullera según nivel de estudios (INE, marzo 2021)

Nivel de estudios	Varones			Mujeres			Total
	Cantidad	%	% Tot.	Cantidad	%	% Tot.	
No aplicable por ser menor de 16 años	1847	15,92	8,01	1752	15,31	7,6	3599
NO SABE LEER NI ESCRIBIR	3	0,03	0,01	2	0,02	0,01	5
No sabe leer ni escribir	13	0,11	0,06	23	0,2	0,1	36
TITULACIÓN INFERIOR A GRADUADO ESCOLAR	1497	12,9	6,49	1972	17,23	8,56	3469
Sin estudios	54	0,47	0,23	37	0,32	0,16	91
Enseñanza Primaria incompleta. Cinco cursos de EGB o equivalente o certificado de escolaridad equivalente	1003	8,64	4,35	788	6,89	3,42	1791
GRADUADO ESCOLAR O EQUIVALENTE	1206	10,39	5,23	1135	9,92	4,92	2341
Bachiller elemental. Graduado escolar. EGB completa. Primaria completa. ESO. Formación profesional básica	2259	19,47	9,8	1681	14,69	7,29	3940
Formación profesional de primer grado. Formación profesional de grado medio. Oficialía industrial.	403	3,47	1,75	424	3,7	1,84	827
BACHILLER, FORMACIÓN PROFESIONAL DE SEGUNDO GRADO O TÍTULOS EQUIVALENTES O SUPERIORES	555	4,87	2,41	457	3,99	1,98	1012
Formación profesional de segundo grado. Formación profesional de grado superior. Maestría industrial	511	4,4	2,22	467	4,08	2,03	978
Bachiller superior. BUP. Bachiller LOGSE	952	8,2	4,13	998	8,72	4,33	1950
Otros títulos medios (Auxiliaria de clínica, secretaria, etc.)	18	0,16	0,08	17	0,15	0,07	35
Diplomado de escuelas universitarias	244	2,1	1,06	467	4,08	2,03	711
Arquitecto o ingeniero técnico	147	1,27	0,64	34	0,3	0,15	181
Licenciado universitario. Arquitecto técnico superior. Grado universitario	729	6,28	3,16	945	8,26	4,1	1674

Titulados de estudios superiores no universitarios	14	0,12	0,06	9	0,08	0,04	23
Doctorado y estudios de postgrado o especialización para licenciados. Máster universitario	150	1,29	0,65	237	2,07	1,03	387
Total:	11605			11445			23050

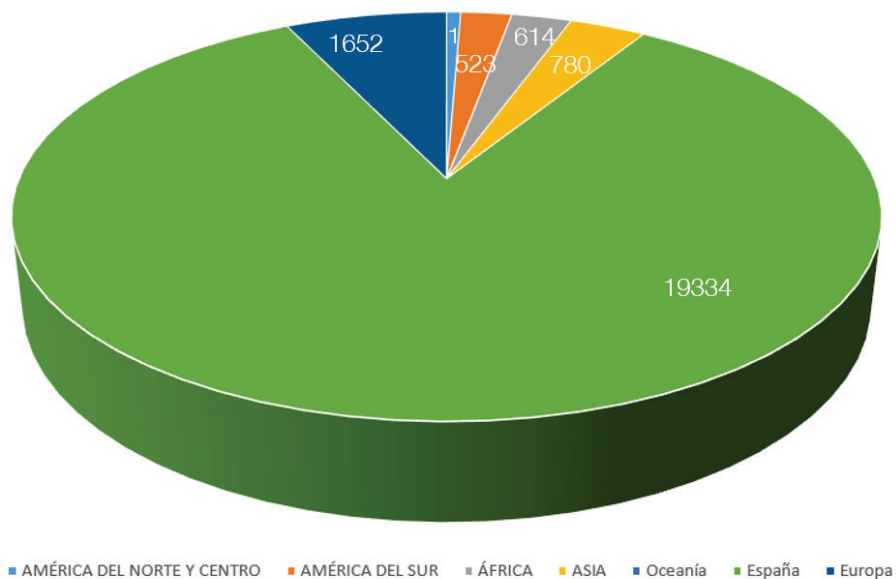
10.3.2. Residentes de Cullera por núcleos de población (INE, marzo 2021)

Núcleo/Diseminado	Varones			Mujeres			Total
	Cantidad	%	% Tot.	Cantidad	%	% Tot.	
0001701 – El Brosquil	82	0,71	0,36	64	0,56	0,28	146
0001799 - Diseminado	65	0,56	0,28	52	0,45	0,23	117
0002201 - Cullera	9825	84,66	42,62	9774	85,4	42,4	19599
0002201 - Diseminado	122	1,05	0,53	108	0,94	0,47	230
0003801 – Mareny de Sant Llorenç	27	0,23	0,12	24	0,21	0,1	51
0003801 - Diseminado	11	0,09	0,05	13	0,11	0,06	24
0004301 - Faro	242	2,09	1,05	219	1,91	0,95	461
0004399 – Diseminado	31	0,27	0,13	34	0,3	0,15	65
0006901 – Cap Blanc	113	0,97	0,49	105	0,92	0,46	218
0007001 – Cullera Park	42	0,36	0,18	43	0,38	0,19	85
0008101 – El Dossel	37	0,32	0,16	23	0,2	0,1	60
0008199 - Diseminado	35	0,3	0,15	30	0,26	0,13	65
0009401 – L’Estany	72	0,62	0,31	62	0,54	0,27	134
0010801 – El Marenyet	76	0,65	0,33	85	0,74	0,37	161
001899 – Diseminado	90	0,78	0,39	91	0,8	0,39	181
0011001 – Bahía Park	47	0,4	0,2	43	0,38	0,19	90
0012001 – Racó de Bellver	72	0,62	0,31	71	0,62	0,31	143
0013001 – Bulevar del Xúquer	551	4,75	2,39	538	4,7	2,33	1089
0014001 - Bellaterra	21	0,18	0,09	23	0,2	0,1	44
0015001 – Masía del Racó	42	0,36	0,18	41	0,36	0,18	83
0009499 – Diseminado	2	0,02	0,01	2	0,02	0,01	4
0099999 - Desconocido	0	0	0	0	0	0	0
Total:	11605			11445		11445	23050

10.3.3. Residentes de Cullera por edad (INE, marzo 2021)

Rango de edad		Varones			Mujeres			Total
Desde	Hasta	Cantidad	%	% Tot.	Cantidad	%	% Tot.	
0	9	861	7,42	3,74	827	7,23	3,59	1688
10	19	1206	10,39	5,23	1112	9,72	4,82	2318
20	29	1311	11,3	5,69	1108	9,68	4,81	2419
30	39	1496	12,89	6,49	1319	11,52	5,72	2815
40	49	1932	16,65	8,38	1768	15,45	7,67	3700
50	59	1851	15,95	8,03	1734	15,15	7,52	3585
60	69	1393	12	6,04	1525	13,32	6,62	2918
70	79	980	8,44	4,25	1155	10,09	5,01	2135
80	89	499	4,3	2,16	718	6,27	3,11	1217
90	99	74	0,64	0,32	177	1,55	0,77	251
100	103	2	0,02	0,01	2	0,02	0,01	4
Total:		11605			11445	11445		23050

10.3.4. Residentes de Cullera según nacionalidad (INE, marzo 2021)



10.4. ANEXO VI. TRANSCRIPCIÓN ENTREVISTAS

10.4.1. Entrevista con el alcalde, promotor de la política

Preguntes sobre informació de la política

P1. Quina és la motivació principal per a començar la política del carril bici? Com s'inicia, a demanda política, social o a través d'ajudes destinades per al foment de la mobilitat sostenible?

A través d'unes ajudes de la Generalitat Valenciana per al foment de la mobilitat que plantegen la possibilitat de finançar vies ciclopeatonals que pogueren implementar-se en zones urbanes. Es sol·licita la subvenció, s'aprova i s'encomana un projecte de carril bici desde l'estació fins al poble, i ja que anaven a fer el projecte dons l'allargàrem fins la platja i així poder nugar tota la ciutat.

P.2. S'identifica algun problema a solucionar per a que se planteja aquesta política? De mobilitat, qualitat mediambiental, d'accessibilitat o pel contrari es un producte més enfocat cap al turisme?

El problema i la prioritat era l'accessibilitat a l'estació. De fet, de no haver-se otorgat tota la subvenció s'havera donat preferència al tram que connecta l'estació amb el principi del poble. Però al ser tan quantiosa la subvenció es va connectar el poble de punta a punta, ja que no es poden fer trams de carril bici i que s'anomene com a tal. El carril bici ha de tindre una continuïtat, que connecte i un inici i un final.

P.3. Qui és el públic objectiu a qui es dirigeix la política?

La gent de Cullera. Per als sector turístic es durà a terme una segon fase del carril bici en un altre projecte que estem fent i esperant els diners per a dur-lo endavant.

P.4. Van sorgir confrontacions polítiques entre els diferents partits?

Al ser una subvenció que va demanar la Junta de Govern Local, no es va traure a Ple. Però van haver certs grups de la oposició que van criticar el carril bici i el van esgrimir en campanya política per tan d'anar en contra del Govern. Va ser una política molt controvertida que va desembocar en tensions.

P.5. Es van plantejar alternatives en la mobilitat en volta del carril bici? Com ara el servici d'autobusos?

El servei d'autobusos no és municipal, Cullera no és una ciutat que puga tindre un servei de transport metropolità propi i que a més puga tindre un finançament públic. I per tant ni ens ho plantegem.

Nosaltres l'alternativa que plantegem al servici d'autobusos que et porta a l'estació és que es puga anar a peu o anar en bicicleta. Per això hem transformat tot el polígon, per a fer-lo accessible per

als peatons, ja que no hi havia una vorera que anara directe a l'estació (que també per normativa ha de tindre una continuïtat) i per això es fan rebaixos a la vorera per accedir a les naus i gasolineres, perquè el peatò és el prioritari. I el nostre objectiu ha segut oferir transports alternatius al autobús per anar a l'estació, i al cotxe sobretot. Perquè sí que hem detectat menor aflluència de vehicles a motor en l'estació desde que s'han implementat aquestes polítiques.

Molta gent ja no té por d'anar a peu, ni sobretot de tornar a peu quan es fa prompte de nit, perquè no hi havia il·luminació i ja no fa por. I el carril bici ha fet que la gent puga anar en patinet o en bicicleta.

P.6. Es va tindre en cónter la participació de la ciutadania i dels grups socials per a dissenyar la política o es va fer unilateralment desde l'Ajuntament?

Vam fer un estudi previ i la ciutadania demandava un carril bici de l'estació al poble. I reialment és el que la ciutadania demanava. No tenim la capacitat de ficar un comptador de bicicletes com a València, però sempre que em fixe siga per la zona que siga sempre veig passar alguna bicicleta o algun patinet. I jo crec que es un carril que cada vegada va a utilitzar-se més.

El projecte dissenya el millor trajecte del carril bici. L'arquitecte planteja que l'única manera que permetia passar un carril bici sense tindre que eliminar el carrer era la Diagonal. No hi ha cap altre carrer en Cullera que vertebre el carril bici i al poble de una millor manera. I a més a servit per a reduir els problemes que hi havien a la Diagonal, que era una autovia dins d'un poble.

P.7. Van sorgir problemes durant la implementació?

La zona del polígon es va refer dues vegades i el problema és que la rotonda del bar dels Llauradors hi ha un encreuament molt perillós, a més que s'estreta fins la rotonda del Matadero i no hi ha l'ample que sí hi ha fins l'estació desde la rotonda dels Llauradors. Passen vehicles de gran tonellatge per accedir a les naus i per això es decideix passar-lo a la zona paral·lela.

P.8. Es fa o s'ha fet algun seguiment o avaluació de la política?

No podem perquè això es té que ficar una màquina i contar, però la percepció que jo tinc es que sí que s'utilitza molt.

P.9. El pressupost d'on ve?

Va ser 100% subvencionat per la Generalitat.

P.10. Tema bicicletes compartides - BeeBikes.

Va sorgir perquè l'empresa anava buscant pobles costaners on aplicar el seu projecte de bicicletes compartides però els ficaven molts problemes administratius. I al aplegar a Cullera els vam ficar facilitats per a que s'instal·laren al nostre poble. Però amb la pandèmia ha tancat l'empresa.

P. 11. Es té desde el govern una forta línia de polítiques de sostenibilitat?

Rotundament. De fet la zona del Passeig va a deixar de ser un pàrquing i anem a fer-lo peatonal per a les persones.

Preguntes de valoració del carril bici

P.12. Com valora la reacció y evolució de la percepció pública al respecte?

La gent ho criticava molt, però en canvi deien que era necessari. Criticaven com s'havia fet, l'execució. Però ningú plantejava cap alternativa. S'escoltava que tindria que haver passat pel Bulevar o pel centre del poble. Però quan la gent l'ha vist una vegada construït s'ha acostumat a veure'l i a saber que hi ha un carril bici en la seua ciutat i que ja és una part més del poble.

Jo he viscut una època en que podia eixir corrents darrere de la pilota i fer bici pel carrer sense tindre por dels cotxes, i és el que hem intentat explicar a la gent major. Que no hem de negar als xiquets que disfruten del seu poble i convertir Cullera en un pàrquing on només hi hagen cotxes. Tenim molts espais naturals, però no tenim espais urbans per a les persones i és el que anem a comprometre'ns ara a canviar.

P. 13. Es té pensada una ampliació del carril bici que connecte altres urbanitzacions de Cullera?

En les eleccions de 2011 ja ens presentàrem en el projecte de la via verda. El PSOE sempre ha tingut al seu programa construir una via ciclopeatonal que rodeje tota Cullera. De fet ja vam fer anteriorment la via ciclopeatonal del Primer Coll. I ara tenim un projecte per a continuar el carril bici fins al Far.

P.14. Quin impacte creus que ha tingut el carril bici sobre la mobilitat?

Jo crec que hi ha gent que s'ha plantejat tornat a utilitzar la bicicleta o comprar-se un patinet elèctric i la nostra intenció és que açò cada vegada vaja a més, que la gent deixi d'agafar el cotxe per a fer les seues gestions o desplaçaments per dins del poble. I açò s'ha d'atacar desde la política urbanística. És una cosa molt complicada, per això també hem fet els pàrquings dissuasius de la zona del Prado que a menys de 5 minuts ja estàs al poble.

P. 15. Què creus que faria falta per a despegar aquesta nova cultura de mobilitat sostenible?

Més diners. A més, jo sóc ú dels que pensa que la pandèmia és conseqüència del canvi climàtic, i aquest està provocant les grans catàstrofes de la humanitat tant a nivell mediambiental com sanitari, i crec que tota política que vaja encaminada a reduir el canvi climàtic deu de ser una prioritat. I si els joves no entenen que el futur seu passa per ahí, malament anem (referència a la pedagogia ambiental).

P.16. Creus que la situació sanitària podria ser un impuls per a les noves formes de mobilitat sostenible (individual)?

Jo crec que ja està sent-ho. Crec que hi ha molta gent que en compte d'agafar l'autobús per anar a l'estació van a peu o en patinet o en bicicleta. I a les grans ciutats més encara. Crec que és una oportunitat per a que la gent vegi que l'estació no està tan lluny, que es segur anar i que hi ha transports alternatius que van a ser més sostenibles.

I a més ara, en compte de ser una política de futur, ha passat a ser una política de present. I l'alegria que tinc jo com a representant públic és que Cullera havia fet els deures avans d'hora. Hi ha pocs municipis a la Comunitat Valenciana de més de 20 mil habitants que tinguen un carril bici que travesse tot el poble.

Per això imaginat, amb aquesta situació de pandèmia amb l'anterior morfologia de Cullera per anar a l'estació. Moltíssima gent jove s'havera sentit insegura (per anar amb autobús) i això porta un cost polític.

P. 17. Quina opinió general et mereix la política del carril bici?

Nosaltres sempre hem plantejat el carril bici com una estructura viva. Es una política viva que té que estar sotmesa a canvis. De fet ara anem a fer un altre tram en el encreuament del pont de ferro anem a tirar el carril bici pel costat del riu. En principi no ho vam fer aixina perquè s'eliminaven moltíssimes places d'aparcament i encara no teníem els pàrquings dissuasius.

10.4.2. Entrevista con el director de obra del carril bici

P1. Quan estàveu fent el carril bici, tinguéreu moltes queixes?

Sí, moltes. Però jo crec que el problema que té el carril bici no es soles a nivell de Cullera, crec que en altres poblacions els problemes son pareguts. La gent no té tanta sensibilitat, perquè al final, sempre que tu fas una actuació tens coses que son avantatges i coses que son inconvenients. El carril bici sempre va

a tindre gent que va a estar a favor de desplaçar-se així i ho acceptarà i la gent que es desplaça en cotxe el criticarà.

I a més en Cullera, al ser el carril bici de més de 3 km l'afecció es a més d'un carrer, és tot el poble i tota aquella persona que ve al poble perquè al entrar en cotxe ja es veuen afectats. I jo crec que quan fas una obra d'aquest tipus la gent tenim que aprendre a reeducar-nos, al principi no comprenen però es tenen que acostumar a la nova realitat que planteja l'obra.

A més jo pense que l'usuari potencial de eixe carril bici no es majoritàriament la gent del poble i això ha fet que la gent del poble veguera més el carril bici de Cullera com un inconvenient que com un avantatge. I està clar que l'avantatge es que Cullera és una ciutat turística, i sigues o no usuari del carril bici, un poble com Cullera no podia tindre una estació a 3 km de la platja i no tindre-ho connectat amb un carril bici.

P.2. Aleshores, el que vols dir-me amb això es que quan es va planificar la política no estava clar cap a qui anava enfocat. Perquè no es el mateix planificar una política per a que es menege la gent del poble que per a que vinga la gent de fora.

No, jo crec que sí que es tenia clar que el propòsit del carril tenia un fi turístic. Pel que em va contar Rafa Grau, que es qui va fer el projecte, es van plantejar com a prioritat final el connectar l'estació en la platja, però en origen no era tan llarg el tram. I el fi jo crec que majoritàriament es turístic, al final fas una actuació com a reclam de la gent de fora.

Perquè en cada poble els usos i les costums d'ús de les bicicletes son diferents. Quan van ficar el sistema de bicicletes compartides, el principals usuaris que jo veia era gent jove o gent de fora, perquè a Cullera mai ha hagut costum. Per exemple al poble de Càrcer la gent va en bicicleta a fer la compra, inclús la gent major, i jo crec que també té molt que veure en que és un poble molt pla i la gent té eixa costum i s'ha anat passant entre generacions. I si ara intentem canviar la costum a Cullera d'agafar la bicicleta, siga llogada o en propietat, costa.

Però en aquest temps, jo crec que la gent no sé si li veu el benefici en sí, però jo crec que s'ha acostumat. Jo crec que un dels carrers que més colp va donar a la gent va ser la Diagonal. I ara tu veus que la convivència del tràfic en el peató i jo crec que es bona. No ha hagut molts accidents, i es que al principi dient que la semaforització, qui té prioritat, etc. Però jo crec que sí funciona. No sé si la previsió d'ús és la que es volia desde un principi, però al final lo que fas es oferir un servei i la gent ho utilitza si ho vol o no. Però de totes formes, jo crec que és un ús més estacional.

P.3. Es van canalitzar i considerar les queixes i reclamacions durant la implementació o es va seguir amb el pla establert?

No, de fet primer en el projecte es van barallar diversos traçats, però al final unes tenien uns inconvenients i altres, altres. I al final el tècnic exposa al polític els inconvenients i els avantatges de cada traçat i ell pren la decisió.

P.4. Al disseny del projecte es va consultar amb els actors locals per veure quines eren les necessitats reials? Per exemple escoles, club ciclista, etc.

No, es complexe perquè en un projecte d'aquestes tens que donar-li caràcter general, no específic de cada carrer o de un col·lectiu. Al disseny hi havà una part tècnica on va influir molt la policia local, que és la que sap quins punts son més perillosos a nivell de tràfic. I això més la idea política de que el carril bici havia de passar per una part central del poble.

Al final el tema dels col·lectius és complexe, hi ha punts determinats en el traçat en que cadascú et planteja uns problemes que ha dut el carril o que duia l'execució. Per exemple en el carrer Sueca, al ser una zona industrial es plantejaven uns problemes d'accessos i d'amplitud de pas per als camions.

I després en l'execució sí que es van canviar coses, perquè per exemple, al carrer Sueca anàvem a construir un carril bici en un lloc on no hi havà urbanització.

P.5. I què va passar a la zona del polígon?

Té una fàcil explicació que potser a nivell popular no s'entén però és cert que les subvencions duen un temps. El carril bici és un projecte que és càrrec a una subvenció determinada que hi havia que sí o sí ferla abans de del 31 de desembre (2018). De fet quan jo vaig entrar al Ajuntament de Cullera, estava fent la direcció de l'obra del carril bici al mateix temps que feia el projecte de la urbanització del polígon que ve d'una altra subvenció diferent. Així que no hi havà possibilitat d'esperar a fer el carril bici una vegada estaguera urbanitzat el polígon.

De fet, quan vam marcar el carril bici a eixa zona ja el vam marcar en groc (color advertència d'obres). De forma que el problema es que el projecte estava en una urbanització que no existia, per això es va ficar en el tram d'asfalt que hi havia. Perquè quan estàvem fent el carril bici ja sabíem que ahí no anava definitivament.

I jo crec que una de les coses que a la gent no li quadrava i encara no li quadra es les vegades que hem canviat el carril bici. Però es que si no, no ho haguérem fet.

P.6. Aleshores, tindre que refer la zona del polígon va dur uns sobre costos al total del preu del carril bici?

No, l'execució del carril bici la va fer l'empresa adjudicada que va ser Pavasal, i el que vam fer es que com ja sabíem que eixe no era el lloc del carril bici, al ser el projecte d'urbanització del polígon també una subvenció, ja vaig contemplar el desplaçament d'eixe tram del carril.

Es va pagar per una part el traçat inicial, i per altra la desviació d'eixe traçat. Una ampliació de pressupost com a tal no va haver perquè estava en dos subvencions diferents.

P.7. Saps si s'ha fet algun seguiment o avaluació dels resultats de la política?

No, però jo crec que es bo fer-ho. Hi ha que vendre per a què serveix realment perquè quan estàvem treballant ens adonàrem que la gent que més l'utilitzava eren els estrangers de les caravanes per anar a comprar. I si no s'explica a la població els resultats i per a què serveix a lo millor es queden en la imatge de que s'ha fet tan sols per a aquest públic tan concret.

P.8. Com valoren la percepció de la població?

Jo crec que en un principi ho reberen molt malament perquè la gent no entenia un carril bici per a què servia. Al principi no veien els avantatges sinó els inconvenients en els carrers, al tràfic, als encreuaments, etc. Però després la gent s'amolda i té que sensibilitzar-se a la nova realitat i no ha hagut cap accident greu que faça que et replanteges el seu traçat.

De fet, va haver molta controvèrsia en l'avinguda German Sapinya per l'eixida del col·legi de la Milagrosa, i ara tenim un projecte de traslladar el carril bici a la part d'enfront. Perquè el projecte del carril bici no és una cosa tancada, al final tu tens que jugar i és un projecte obert i viu perquè les costums de hui no seran les de demà.

P.9. Quan s'inicia la política, quin objectiu es busca?

Jo crec que políticament hi ha una sensibilitat en quan al ús de transports alternatius perquè Cullera tenia un problema de tràfic important. Es tracta d'un servei (turístic), perquè a més, Cullera té molta gent que aplega amb el tren i després utilitza el transport públic per anar a la platja. I a nivell polític s'entén que és important fer un carril bici i dins d'eixe carril bici connectar l'estació. Perquè més enllà de la connexió, el que es busca és copiar o diferenciar-se d'altres poblacions per a el que vaja en tren prenga la decisió d'anar a Cullera i no anar a Gandia, per exemple.

P. 10. Creus que a nivell polític es van plantejar alternatives com potenciar el transport públic del municipi com els autobusos?

No, i és una opinió personal. Està clar que tenen una interrelació, però jo no tinc clar si l'usuari que utilitza els servicis de transport públic és el mateix que utilitza la bicicleta. Tu no pots obligar a que tot el món vaja en bicicleta, hi ha gent que no li agrada anar en bici i va caminant o en cotxe que es part de la llibertat de cadascú. Però no es planteja de manera conjunta a la mobilitat alternatives com a tal.

P.11. Quina valoració li dones a la política del carril bici de Cullera i què creus que li faria falta per a potenciar el seu ús?

La sensació fins arribar al moment d'ara és que ha segut dur i políticament ha suposat un gran desgast el fet de que la gent no ho entenguera. Jo crec que a nivell general ara la gent ho entén, no sé si ho comparteix del tot però entén que el carril bici està ahí i que no és tanta dificultat per al seu ús com pensaven en un inici i que el tenen ahí.

A nivell d'ús crec que es deuen fer polítiques de sensibilització e incentivar a que la gent l'utilitze, és un tema complex que es té que parlar i explicar més com a educació que com a promoció. Perquè al final la gent ho gastarà si vol ja que al final es un servei per a que es puga compaginar en els habitants del poble perquè al final son els que estan ahí tots els dies i son part del poble. Y aquest tipus d'educació, on jo crec que és més eficient és en els xiquets, i no sé si farà que els xiquets vagen en bici o no, però al menys ja tenen una sensibilitat sobre la mobilitat sostenible.

Hi ha coses que necessiten del seu temps per a ser valorades.

10.5. ANEXO V. RESULTADOS DE LOS CUESTIONARIOS

BLOQUE 1. Cuestiones de movilidad

P.1. ¿En una escala de 1 a 5, qué importancia le da a su tiempo en los desplazamientos? Siendo 1 poca, no me importa invertir mi tiempo en desplazamientos más lentos; y 5 mucha, valoro mucho mi tiempo y prefiero no perderlo.

1. 6 (1,7%)
2. 19 (5,4%)
3. 60 (17,1%)
4. 105 (29,9%)
5. 161 (45,9%)

P.2. ¿Considera que el uso de la bicicleta, transporte público o ir andando supone una pérdida de tiempo?

- Sí, por lo que intento desplazarme con mi coche o moto: 53 (15,1%)
- Sí, pero no tengo otra opción: 24 (6,8%)
- No, porque cuando lo uso aprovecho el tiempo para hacer otras cosas y soy consciente de los beneficios del transporte sostenible: 254 (72,4%)
- No sabe/no responde: 20 (5,7%)

P.3. ¿Qué medio de transporte suele utilizar en sus transportes cotidianos dentro de Cullera, incluso para ir a la estación de Renfe? (puede indicar más de 1)

- Coche: 236 (67,2%)
- Moto: 65 (18,5%)
- Autobús: 88 (25,1)
- Taxi: 4 (1,1%)
- Bicicleta: 59 (16,8%)
- Patinete: 21 (6%)
- A pie: 196 (55,8%)

P.4. ¿Le gusta su medio de transporte habitual?

- Sí: 312 (88,9%)

- No: 39 (11,1%)

P.5. Siendo 1 poco de acuerdo, y 10 muy de acuerdo, indique en qué grado está conforme con la siguiente afirmación: "Considero que tardo más de lo que me gustaría en desplazarme".

1. 38 (10,8%)
2. 20 (5,7%)
3. 33 (9,4%)
4. 26 (7,4%)
5. 54 (15,4%)
6. 40 (11,4%)
7. 44 (12,5%)
8. 43 (12,3%)
9. 10 (2,8%)
10. 43 (12,3%)

P.6. ¿Cómo valora el servicio de autobuses (Miguel Ribera) dentro de Cullera?

- Bien. Cumple con horarios, tiene un precio asequible y llega hasta la zona que quiero ir: 57 (16,2%)
- Mal. Se retrasa, es demasiado caro y no llega hasta la zona que quiero ir: 173 (49,3%)
- No lo he usado nunca: 45 (12,8%)
- No sabe/no responde: 45 (12,8%)
- Otra: n = 1 (0,3%)
 - o Mal, demasiado caro.
 - o Pierdes mucho tiempo en el enlace con el tren.
 - o Mejorable, sin desmerecer lo que hay ahora.
 - o Hace años que no lo utilizo.
 - o Bien, pero un poco caro.
 - o Muy mala, ya que la mayoría de veces se retrasa.
 - o Considero un exceso de precio y se retrasa con asiduidad.
 - o Bien, se retrasa de vez en cuando.
 - o Hace tiempo que no lo utilizo.
 - o No lo uso de normal.
 - o Lo uso ocasionalmente.
 - o Lo he usado muy poco.

- Regular. A veces se retrasa.
- Bien, pero a veces se retrasa bastante.
- Cumple bien los horarios, pero demasiado caro para trayectoria que tengo recorrer.
- Se retrasa.
- Mal porque siempre se retrasa, no pasa cuando los horarios les indica, para mí creo que es un desastre y no puedes confiar 100% con Miguel. Gracias!!!
- Mal. No parece un servicio óptimo.
- Horrible. El precio del tiquet es muy caro, no hay horario establecido y es impuntual, nunca se sabe cuándo va a pasar, ni si vas a llegar al tren. Contamina, son autobuses viejos no es sostenible podría ser eléctrico.
- Mal. Está bien de precio, pero la información sobre horarios es escasa.
- Debería haber más buses que lleven a las zonas con menos acceso, o al menos que los que estén pasen con más frecuencia.
- Es malísimo. Poca frecuencia de autobuses, los horarios nunca se cumplen, es demasiado caro (1,35€ en comparación, por ejemplo, a Alzira: 0,70€). Además, la limpieza deja mucho que desear. Es nefasto.
- Al no haber competencia el monopolio total perjudica al ciudadano y más si no hay una regulación desde el ajuntamiento.
- El conductor pasa cuando le sale de las pelotas.
- No suelo utilizarlo.

P.7. ¿Con qué frecuencia utiliza la bicicleta?

- Diariamente: 19 (5,4%)
- Semanalmente: 57 (15,7%)
- Alguna vez al mes: 83 (23,6%)
- No uso la bicicleta: 194 (55,3%)

P.8. ¿Y el coche/moto?

- Diariamente: 215 (61,3%)
- Semanalmente: 70 (19,9%)
- Alguna vez al mes: 31 (8,8%)
- No uso coche/moto: 35 (10%)

P.9. ¿Cuál de los siguientes motivos considera más influyente para que la gente de Cullera no use la bicicleta? (puede indicar más de 1)

- Accidentes y falta de respeto por los conductores: 118 (33,6%)
- Robos: 77 (21,9%)
- Falta de lugares de estacionamiento: 99 (28,2%)
- Clima y características físicas de Cullera: 13 (3,7%)
- Falta de infraestructura y de accesibilidad a más lugares: 128 (36,5%)
- No sabe/no responde: 72 (20,5%)
- Otra: n = 1 (0,3%)
 - o Existencia de otras opciones como el bus o el coche propio.
 - o Uso extendido de motos scooter, patinetes y similares.
 - o Pierde mucho tiempo en el enlace con el tren.
 - o Tiempo.
 - o Poca costumbre de usarla como medio de transporte.
 - o Mucha gente no hace deporte y por tanto rechaza la bicicleta.
 - o Creo que es responsable usar la bicicleta.
 - o Falta de costumbre no hay cultura de bicicleta como medio de transporte si como deporte.
 - o Es un territorio muy pequeño y demasiado urbano para ello.
 - o Nos hemos hecho muy cómodos, y el hecho de no poder cargar muchas cosas en la bici, la falta de costumbre de ir en bici.
 - o No hay cultura de uso.
 - o Hábitos.
 - o Mas carriles bici, sobre todo por el paseo marítimo.
 - o No servicio público del alquiler de bicicletas.
 - o No es muy cómodo.
 - o Falta de costumbre del uso de la bicicleta.
 - o La comodidad y velocidad de los vehículos a motor.
 - o Falta de costumbre.
 - o En España en general no existe una cultura de la bicicleta como en otros países, pero cada vez hay más gente que la usa. En mi opinión dos de las razones por las que la gente no usa la bicicleta son la vaguería y quizás la vergüenza.
 - o El radio de acción de actividades habituales en Cullera no es tan extenso como para tener en cuenta un uso de bicicleta diario como medio de transporte. En conclusión, para qué usar bici cuando puedo ir a pie.

- La gente no está acostumbrada a utilizarla.
- Se suele preferir otro medio como coche o moto.

P. 10. ¿Cuál considera que son las principales ventajas de ir en bicicleta? (puede indicar más de 1)

- Es beneficiosa para la salud: 276 (78,6%)
- Es respetuosa con el medio ambiente: 253 (72,1%)
- Tiene unas ventajas de movilidad y accesibilidad que no ofrecen otros transportes: 166 (47,3%)
- Es económica: 207 (59%)
- Es divertida y hace que te evadas de la realidad y disfrutes del paisaje: 124 (35,3%)
- No sabe/no responde: 12 (3,4%)
- Otra...

P.11. ¿De cuántas bicicletas dispone en su hogar? (en total)

1. 86 (24,5%)
 2. 100 (28,5%)
 3. 59 (16,8%)
 4. 33 (9,4%)
- Más de 4. 26 (7,4%)
Ninguna. 47 (13,4%)

P.12. ¿Piensa que sería positivo que en un municipio como Cullera se estableciera un sistema de bicis públicas compartidas? (Como el que se instauró de BeeBikes - inexistente en estos momentos)

- Sí, sería positivo: 250 (71,2%)
- No, sería negativo: 10 (2,8%)
- No sería ni positivo ni negativo: 62 (17,7%)
- No sabe/no responde: 29 (8,3%)

BLOQUE 2. Cuestiones del carril bici

P.13. ¿Cree que tras la construcción del carril bici de Cullera se ha reducido el uso coche/moto en los trayectos por dentro del municipio, incluso para ir a la estación de trenes?

- Sí: 110 (31,3%)

- No: 186 (53%)
- No sabe/no responde: 55 (15,7%)

P.14. ¿Cómo cree que ha evolucionado la calidad de vida en Cullera tras la construcción del carril bici?

- Mucho mejor. Se perciben menos ruidos de vehículos, el aire se nota más limpio y hay menos retenciones y accidentes: 18 (5,1%)
- Mejor. Parece que la gente empieza a usar la bicicleta y los patinetes para ir a la estación y a la playa: 143 (40,7%)
- Igual. No se ve un cambio desde antes de que hubiera un carril bici: 108 (30,8%)
- Peor. Hay más niños con patinetes y bicis que circulan descuidadamente y sin respetar las normas: 33 (9,4%)
- Mucho peor. Se ha ralentizado notablemente la circulación para acceder al pueblo: 33 (9,4%)
- No sabe/no responde: 16 (4,6%)

P.15. ¿Con cuál de las siguientes afirmaciones se siente más identificado/a?

- Tras la construcción del carril bici de Cullera, el coche/moto ha dejado de ser mi modo de desplazamiento habitual y uso más la bicicleta o el patinete: 34 (9,7%)
- Tras la construcción del carril bici de Cullera, me desplazo del mismo modo que antes: 218 (62,5%)
- Tras la construcción del carril bici de Cullera, me he llegado a plantear el uso de la bicicleta o el patinete para desplazarme, pero sin llegar a hacerlo: 97 (27,8%)

P.16. ¿Considera que el trayecto del carril bici de Cullera es el adecuado?

- Sí, porque se habrá hecho atendiendo a los mejores criterios posibles: 114 (32,5%)
- No, hay zonas como las de la Diagonal que al eliminar un carril de circulación entorpecen el paso de vehículos, pudiéndose haber trazado por otra zona: 182 (51,9%)
- No sabe/no responde: 33 (9,4%)
- Otra: n = 1 (0,3%)
 - o No, hay zonas que ponen en peligro al ciclista. No es un carril bici accesible.
 - o Falta una millor ramificació del nucli urbà.
 - o El trayecto del carril bici que va a la estación es horrible, va a trozos.
 - o Tiene que haber más tramos para bicicleta.

- Cruces muy peligrosos en German Sapiña y subida del Pont de Pedra.
- Debería haber carril bici por el paseo marítimo.
- Es insuficiente.
- No es el más verde.
- Debería intentar ponerse por todo el pueblo.
- Faltan zonas.
- Es muy malo.
- No, se puede mejorar.
- Hubiera sido interesante que fuera por Raval-Taüt-Andrés Piles.
- Deberían ampliarlo a otras zonas.
- El carril bici debería circular por dentro del casco antiguo.
- Si llegara al Faro sería perfecto.
- Podría estar mejor.
- Creo que podría ser mejorable en algunos puntos.
- No, debido a que no recoge adecuadamente el tráfico ciclista de la ciudad.
- Hay otra zona peligrosa que no está bien indicada por muebles Sapiña donde el carril bici de repente desaparece y te obliga a pasar por detrás exponiéndote al peligro de la oscuridad de los campos. Y la cuesta que hay que pasa por debajo del túnel y llega al carril bici disminuyendo la visión del conductor sobre lo que hay sobre la cuesta, es decir, el ciclista.

P.17. ¿Qué le parecería la idea de construir un carril bici que uniera el pueblo con el Dosel, el Marenyet, el Brosquil y Bonavista?

- Muy bien. Sería una nueva oportunidad para desplazarse: 199 (56,7%)
- Bien. Se podría usar para dar paseos en bici agradables: 84 (23,9%)
- Mal. Considero que ese dinero debería invertirse en otras cosas más importantes: 9 (2,6%)
- Muy mal. Ralentizaría la circulación de coches y seguramente habría más accidentes: 15 (4,3%)
- Ni bien ni mal. No soy usuario/a de carril bici, pero no me parece mala idea para favorecer aquellos que sí lo usan: 36 (10,3%)
- Otra: n = 1 (0,3%)
 - Ni bien ni mal. No soy usuario de carril bici, pero no me parece mala idea para favorecer aquellos que sí lo usan.
 - Debería estar conectada toda Cullera, pero en buenas condiciones.
 - El Mareny de Sant Llorenç qué fem amb ell? Torna a quedar discriminat? Gràcies.

- Bien, pero no sé de donde sacarán el espacio para el carril bici si apenas hay espacio para los coches.
- Bien, si se hiciera de una manera que no afectara a los coches.
- Bien, si se hace seguro y no empeora la circulación.
- Muy bien, pero también que uniera el Racó por el paseo.
- Creo que no se puede hacer.

P.18. ¿Por qué cree que se hizo un carril bici en Cullera?

- Para facilitar el acceso a la estación de trenes: 41 (11,7%)
- Para reducir la contaminación acústica, del aire, accidentes y mejorar la calidad de vida: 155 (44,2%)
- Ofrecer un servicio a los turistas: 41 (11,7%)
- Motivos políticos o electorales: 105 (29,9%)
- Otra: n = 1 (0,3%)
 - Porque os dieron dinero y tendríais que gastarlo o si no devolverlo.
 - Para la correcta circulación por parte de los ciclistas.
 - Ayudas de la Generalitat.
 - Iniciar polítiques de sostenibilitat subvencionades.
 - Los tres primeros.
 - El Ayuntamiento recibió un dinero de Diputación con el fin expreso de implantarlo.
 - Para que la acera no se llenase de gente en bici o patinetes y la carretera tampoco, evitar atropellos y discusiones.
 - Porque se recibieron ayudas económicas para hacerlo y es un servicio público más.

P.19. ¿Quién considera que es el principal usuario del carril bici?

- Los vecinos de Cullera: 106 (30,2%)
- Turistas: 101 (28,8%)
- Deportistas: 51 (14,5%)
- Niños y jóvenes: 74 (21,1%)
- Otra: n = 1 (0,3%)
 - Yo no veo a nadie con el carril bici, la verdad.
 - Los ingleses de la Escollera, que ensucian y no dan beneficio ni pagan impuestos.
 - No veo que lo utilice nadie, los ciclistas van por el carril de coches, ha sido tirar el dinero.

- Los deportistas profesionales no utilizamos el servicio del carril bicicleta.
- Nadie.
- Los amantes de la bici y el transporte sostenible.
- Lo usan todos los grupos en general.
- Turistas de caravanas.
- Indistinto.
- Número reducido de personas de diferentes edades.
- Familias.
- Todos en general.
- Emigrants en bici.
- Nadie, todos van por el carril coche.
- Casi nadie porque está mal hecho.
- Vecinos y turistas.
- Turistas y gente joven principalmente, o gente que trabaja fuera y debe coger el tren.

P.20. ¿Ha usado o es usuario/a del carril bici de Cullera?

- No, no lo he usado nunca: 154 (43,9%)
- Sí, lo uso frecuentemente: 42 (12%)
- Lo he usado alguna vez: 155 (44,2%)

P.21. En caso de haberlo usado, ¿Qué finalidad le dio al carril bici?

- Usos cotidianos de desplazamiento (ir a la escuela, trabajo, comprar, a la estación, etc.): 60 (17,1%)
- Usos eventuales (desplazamientos por ocio, paseos): 112 (31,9%)
- Usos deportivos: 37 (10,5%)
- No responde: 131 (37,5%)
- Otra: n = 1 (0,3%)
 - Lo he usado sin bicicleta, corriendo para hacer deporte.
 - Cruzar por encima, peligrando mi vida.
 - Lo uso para descargar el coche.
 - Los tres usos.

P.22. ¿Cuál de los siguientes métodos de transporte le parece más seguro frente al virus del COVID-19? (Pensando que se comparte espacio con otras personas, puede seleccionar más de 1)

- Coche: 180 (51,3%)
- Moto: 136 (38,7%)
- Bicicleta: 204 (58,1%)
- A pie: 217 (61,8%)
- Autobús: 4 (1,1%)
- Taxi: 10 (2,8%)
- Patinete: 124 (35,3%)

P.23. ¿Con la actual crisis de la COVID-19 se ha planteado hacer un mayor uso del carril bici como método de desplazamiento?

- Sí: 119 (33,9%)
- No: 232 (66,1%)

P.24. ¿Conoce las ayudas económicas de la Generalitat para la compra de bicicletas o patinetes eléctricos?

- Sí, las conozco: 84 (23,9%)
- No, desconocía este tipo de ayudas económicas: 267 (76,1%)

P.25. Relacionado con las ayudas económicas de la Generalitat...

- He disfrutado de esta ayuda: 8 (2,3%).
- Desconocía esta subvención, pero puede que la pida: 154 (43,9%)
- No he disfrutado de esta ayuda y no tengo pensado hacerlo: 189 (53,8%)

BLOQUE 3. Cuestiones medioambientales

P.26. ¿Se considera usted una persona sostenible? (Ecológica, que respeta el medio ambiente, recicla, reutiliza, es consciente de lo que consume y utiliza, etc.)

- Sí, totalmente: 69 (19,7%)
- Sí, aunque reconozco que podría serlo más: 216 (61,5%)
- No, pero me gustaría poder serlo: 46 (13,1%)

- No, no es algo que me preocupe: 20 (5,7%)

P.27. ¿Por qué considera que son tan elevados los precios del combustible?

- Porque cada vez aumenta más su demanda y las empresas quieren ganar dinero: 147 (41,9%)
- Porque cada vez hay menos petróleo y hay que racionalizar su uso: 94 (26,8%)
- Porque se le aplican diversos impuestos para reducir su uso: 90 (25,6%)
- No sabe/no responde: 20 (5,7%)

P.28. ¿Cree que hay un problema climático?

- Sí: 283 (80,6%)
- No: 14 (4%)
- Sí, aunque ahora mismo hay otros problemas más importantes: 46 (13,1%)
- No sabe/no responde: 8 (2,3%)

P.29. ¿Cómo cree que afectan las emisiones de los vehículos al clima?

- Bien. Existen multitud de estudios que avalan que las emisiones de vehículos a motor no suponen un peligro para el clima: 11 (3,1%)
- Ni bien ni mal. Aunque emiten gases, las fábricas y vehículos pesados de obra, aviones o barcos también lo hacen en mayor medida que los coches y las motos: 37 (10,5%)
- Mal. Los gases que emiten empeoran la calidad del aire provocando un aumento de temperaturas, lluvias más agresivas y que suba el nivel del mar disminuyendo la costa: 282 (80,3%)
- No es un tema del que esté informado/a: 20 (5,7%)

P.30. En temas de movilidad, ¿Qué coste estaría dispuesto a pagar para poner freno a la emergencia climática y garantizar una mejor calidad de vida?

- Dejaría de usar mi vehículo privado a motor y usaría el transporte público: 36 (10,3%)
- Reemplazaría mi coche/moto tradicional por uno eléctrico: 149 (42,5%)
- Empezaría a usar alternativas más sostenibles como la bicicleta o patinetes eléctricos: 107 (30,5%)
- Ninguna de las anteriores: 49 (14%)
- Otra: n = 1 (0,3%)
 - o Intentaría ir más en transporte público si fuera eléctrico y no contaminante.

- Transporte público adecuado.
- Tendría que haber un mejor sistema de transporte público.
- Intentar no coger aviones.
- Todos los anteriores.
- Para desplazamientos largos el transporte público y para cortos la bicicleta.
- Según las circunstancias.

P.31. Realmente ¿Considera necesaria la política de carril bici de Cullera?

- Sí, las políticas de movilidad sostenible son más necesarias que nunca: 233 (66,4%)
- No, se podrían haber buscado otras soluciones: 66 (18,8%)
- No sabe/no responde: 42 (12%)
- Otra: n = 1 (0,3%)
 - Más zonas verdes y más restricciones para vehículos a motor.
 - Tal vez no compensa por la reducción de la fluidez en el tráfico. Es posible que se pueda circular en bici sin la necesidad de un carril especializado.
 - Se hizo muy de prisa sin haber hecho suficientes estudios.
 - No es viable.
 - Sí, pero deberían haber hecho un estudio de hacerlo por otras rutas alternativas y sobre todo que los que deben utilizarlo lo utilicen siempre y coherentemente.
 - Sí y no. En Cullera hay muchos grupos de ciclistas, pero son tan numerosos que el carril bici es inviable.
 - Sí, pero el desarrollo de este proyecto se ha realizado de forma nefasta.
 - No es necesario, pero podrían haberlo hecho como tocaba.
 - No creo que sea la cosa más importante del mundo ahora mismo en Cullera. Me parece más importante la falta de industria, lo cual hace que la gente tenga que ir a trabajar fuera de Cullera. A pesar de eso, me gusta ver que los niños sí que le están dando utilidad.

BLOQUE 4. Preguntas de clasificación personal

P.32. ¿Por qué zona reside habitualmente?

- Cullera pueblo: 209 (59,5%)
- Bulevar del Xúquer: 20 (5,7%)
- Cullera playa: 48 (13,7%)

- Brosquil: 4 (1,1%)
- Marenyet: 8 (2,3%)
- Bonavista: 11 (3,1%)
- Faro/Dosel: 11 (3,1%)
- Mareny de Sant Llorenç: 4 (1,1%)
- Fuera de Cullera: 36 (10,3%)

P.33. ¿Con qué género se identifica?

- Masculino: 175 (49,9%)
- Femenino: 170 (48,4%)
- No binario: 6 (1,7%)

P.34. ¿Entre qué márgenes de edad se encuentra?

- Menor de 18 años: 36 (10,3%)
- De 18 a 24 años: 129 (36,8%)
- De 25 a 39 años: 26 (7,4%)
- De 40 a 54 años: 102 (29,1%)
- De 55 a 69 años: 55 (15,7%)
- De 70 a 79 años: 2 (0,6%)
- Mayor de 80 años: 1 (0,3%)

P.35. ¿Cuál es su máximo nivel de estudios alcanzado?

- Sin estudios: 4 (1,1%)
- Primarios (Primaria, grado escolar, EGB o equivalente): 12 (3,4%)
- Secundarios (ESO, BUP, Bachillerato, COU, Grado Medio o equivalente): 95 (27,1%)
- Formación Profesional (Grado Superior, FP2 o equivalente): 72 (20,5%)
- Universitarios (Grado, Licenciatura, Diplomatura o equivalente): 141 (40,2%)
- Postgrados (Máster, Postgrado, Doctorado o equivalente): 27 (7,7%)

P.36. ¿En qué situación de las descritas se encuentra?

- Estudiante: 136 (38,7%)
- Jubilado/a o pensionista: 8 (2,3%)
- En paro: 9 (2,6%)

- Trabaja: 151 (43%)
- Trabajo doméstico no remunerado: 10 (2,8%)
- Estudia y trabaja: 30 (8,5%)
- Otra situación: 7 (2%)

P.37. ¿A qué categoría social diría usted que pertenece?

- Clase alta: 11 (3,1%)
- Clase media: 248 (70,7%)
- Clase baja: 22 (6,3%)
- Clase trabajadora/obrera/proletariado: 70 (19,9%)

10.6. ANEXO VI. ORDENANZA REGULADORA DEL USO DE LAS VÍAS CICLISTAS Y MOVILIDAD SOSTENIBLE DE CULLERA

Ayuntamiento de Cullera (BOPV N° 150 6-VIII-2019)

Anuncio del Ayuntamiento de Cullera sobre aprobación definitiva de la Ordenanza Reguladora del Uso de las Vías Ciclistas y Movilidad Sostenible.

ANUNCIO

Habiéndose aprobado inicialmente por el Pleno de la Corporación, en sesión de 23 de abril de 2019, la Ordenanza Reguladora del Uso de las Vías Ciclistas y Movilidad Sostenible del M.I. Ayuntamiento de Cullera, con publicación en el Boletín Oficial de la Provincia nº 93 de 16-05-2019.

Habiendo transcurrido el plazo de 30 días sin que se hayan presentado reclamaciones, y habiéndose remitido a la Administración General del Estado y Autonómica sin que se hubiera puesto objeción alguna, se procede a la publicación de su texto íntegro según dispone el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

Contra dicha Ordenanza cabe la interposición de Recurso Contencioso-Administrativo en el plazo de dos meses desde la publicación del presente Anuncio.

ORDENANZA REGULADORA DEL USO DE LAS VÍAS CICLISTAS Y MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL M.I. AYUNTAMIENTO DE CULLERA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Ayuntamiento de Cullera apuesta decididamente por convertir la bicicleta en un medio de desplazamiento habitual para nuestra ciudad en aras de conseguir un modelo de movilidad sostenible.

Para ello, deviene ineludible la ordenación municipal respondiendo a determinados principios, necesidades y circunstancias: en primer lugar, que las vías urbanas garanticen al ciclista las condiciones de comodidad, accesibilidad y seguridad razonables; en segundo lugar, que fomente y promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte, a través de campañas de estímulo y, en tercer lugar, que complete la normativa municipal en cuanto a la utilización de bicicletas, y la convivencia ciudadana y su fricción con otros modos de transporte, dado que se prevé un crecimiento del número de usuarios y también paralelamente de la tipología de las vías por donde podrán circular.

Por ello, se habilitarán de forma progresiva, carriles-bici en las calles de la localidad siempre que sus dimensiones, características y morfología lo permitan. Del mismo modo, se instalarán en la medida de lo posible, suficientes estacionamientos para los ciclos que se ubicarán atendiendo las sugerencias de las asociaciones locales.

Por parte del Ayuntamiento se realizarán, de forma periódica, campañas informativas sobre la presente Ordenanza; dirigidas a usuarios de ciclos, vehículos de movilidad personal y peatones, para evitar infracciones por desconocimiento.

Para ello, se considera oportuna la redacción de esta Ordenanza para la regulación específica de este modo de transporte limpio, ecológico, no consumidor de energía, sostenible y saludable en el municipio, que por su clima y relieve hace que sean elementos que favorecen su desarrollo y que responde al panorama actual de movilidad de nuestra ciudad, teniendo en cuenta las posibles fricciones que puedan producirse entre los distintos usuarios de la vía pública, estableciendo las normas al efecto.

El artículo 7 de Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, atribuye a los municipios competencia para ordenar y controlar el tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como para su vigilancia por medio de agentes propios, la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra administración.

Asimismo, de conformidad con el citado artículo, los municipios son competentes para la regulación. En este sentido, se publicó en el BOP nº 154 de fecha 10-08-2016 la Ordenanza de Tráfico y Movilidad de Urbana del MIA de Cullera, en la que quedan regulados de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y el uso peatonal de las calles, y siempre dentro del marco de las disposiciones legales vigentes sobre estas materias.

En ejercicio de las competencias reconocidas por la legislación vigente se dicta la siguiente Ordenanza Reguladora del Uso de las Vías Ciclistas y Movilidad Sostenible.

TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I: Objeto y ámbito de aplicación

Artículo 1. Objeto

La presente ordenanza tiene por objeto la regulación de determinados aspectos de la ordenación del tráfico en las vías ciclistas del término municipal de Cullera, en el marco del ejercicio de las competencias municipales en materia de tráfico y Seguridad Vial.

A tal efecto, la presente Ordenanza regula:

- a) Las vías circulatorias por donde pueden circular los ciclos, las preferencias de paso y la velocidad.
- b) Los vehículos y usuarios que pueden hacer uso de las vías ciclistas.
- c) Las características de los ciclos, y prohibiciones.
- d) La convivencia de la bicicleta, usuarios de patines, patinetes mo-nopatines y conductores de Vehículos de Movilidad Personal que se autoricen, con los peatones y con el resto de vehículos.
- d) El estacionamiento de los ciclos.

- e) El registro de ciclos.
- f) El régimen sancionador aplicable por el incumplimiento de las normas establecidas, con indicación de la clasificación de las infracciones en leves, graves y muy graves y sus sanciones, el procedimiento sancionador y las medidas cautelares y complementarias relativas a la retirada e inmovilización de ciclos.

Supletoriamente, en aquellas materias no reguladas expresamente por la presente Ordenanza o que regule la autoridad municipal en base a la misma, se aplicará la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y los reglamentos que la desarrollan, así como la actual Ordenanza Municipal Tráfico y Movilidad Urbana.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

Las normas de la presente Ordenanza obligarán a los titulares y usuarios de las vías y espacios libres públicos de titularidad municipal, así como a los de las vías privadas de servidumbre o concurrencia pública en el término municipal de Cullera.

Artículo 3. Conceptos y terminología

1. A los efectos de esta Ordenanza, los conceptos básicos y la terminología sobre vehículos, vías y usuarios de estas se entienden utilizados en el sentido que para cada uno de ellos se concreta en el Anexo de la Ley de Seguridad Vial y en la Instrucción 16/V-124 de Vehículos de Movilidad Personal, durante la vigencia de esta, hasta su regulación en la normativa de tráfico correspondiente.
2. Se entienda por zonas confluencia, aquellos lugares de la plataforma circulatoria, donde se cruzan las vías ciclistas reguladas en la presente ordenanza con la circulación ordinaria que discurre por la calzada.

Artículo 4. Órganos competentes

La competencia sobre las materias objeto de esta Ordenanza corresponde al organismo municipal que en cada momento la tenga atribuida, bien como propia o bien por delegación.

CAPÍTULO II: Señalización de las Vías

Artículo 5. Señalización de las vías

1. Todos los usuarios de las vías objeto de esta Ordenanza deben obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición, y deben adaptar su conducta al mensaje del resto de las señales existentes en las vías por las que transitan o circulan.
2. Las vías ciclistas tendrán una señalización específica vertical y/u horizontal. En general, las señales verticales serán las del modelo de señal definido en el Reglamento General de Circulación, con una placa complementaria que contendrá un símbolo de bicicleta que indica que la señal va dirigida a los ciclos, y dan una información adicional a los distintos usuarios de las vías públicas: conductores, ciclistas, peatones y resto de usuarios.

3. Las señales horizontales definen los carriles, los sentidos de circulación de los ciclos, los pasos de peatones, etc., y complementan la señalización vertical.
4. Los pasos específicos para ciclos se señalarán horizontalmente con dos líneas blancas discontinuas.
5. Los pasos específicos para ciclos añadidos a pasos de peatones pueden disponer de semáforos; si no disponen de ellos, deben compartir el del paso de peatones. Las vías ciclistas que cruzan un paso de peatones pueden disponer de semáforos específicos para ciclos; si no disponen de ellos, deben compartir el de los vehículos.
6. En los pasos de peatones compartidos con ciclos, tendrán preferencia los peatones.
7. En las zonas de confluencia, el carril bici estará delimitado por dos líneas transversales discontinuas de color naranja u otro distinto al blanco.
8. En aquellas zonas o tramos de las vías ciclistas que por características requieran de una mayor precaución durante la circulación, podrá ser señalado con pintura de color rojo el tramo afectado.
9. El Ayuntamiento podrá incorporar otras señales, complementando las anteriores.

TÍTULO II. CIRCULACIÓN Y USO DE CICLOS

CAPÍTULO I: Circulación por las distintas vías

Artículo 6. Vías por las que pueden circular los ciclos

1. Los ciclos podrán circular por las vías ciclistas (carril-bici, acerabici, pista-bici y ciclo-calles), por la calzada y por las sendas ciclables, y excepcionalmente, por aquellas zonas peatonales que autorice y señalice expresamente el Ayuntamiento. Los ciclos deberán ajustar su velocidad a las condiciones de la vía por donde circulen y en cualquier caso no podrán superar los límites máximos de velocidad que se establecen en los artículos siguientes.
2. Los ciclos están obligados a circular generalmente por la calzada en caso de que no exista ningún tipo de vía ciclista. Cuando anexa o paralela a la calzada exista algún tipo de vía ciclista, circularan preferentemente por ella. Al objeto de recordar la preferencia de uso se señalará con la señal S-35. Será obligatoria la circulación por las vías ciclistas cuando su uso esté debidamente señalado mediante la señal R-407, con el fin de garantizar la seguridad y fluidez del tráfico.
3. Está prohibida la circulación de los ciclos por las aceras, las plazas, los parques y jardines (en los que no existan vías ciclistas o sendas ciclables), excepto cuando expresamente lo autorice y señalice el Ayuntamiento. Se permite la circulación por estas zonas a los menores de 7 años, siempre que no sobrepasen la velocidad de los peatones y vayan acompañados de un peatón adulto. Excepcionalmente se podrá autorizar, mediante Resolución de alcaldía, la circulación de

ciclos en zonas debidamente señalizadas a tal efecto, con las condiciones y en las fechas y horarios establecidos.

4. Los conductores de ciclos menores de 16 años, estarán obligados al uso del casco obligatorio en la forma prevista en la legislación vigente.

Artículo 7. Circulación por los carriles-bici, las pistas-bici y las aceras-bici

1. Los ciclos, patines, patinetes y monopatinos sin motor, podrán circular por los carriles-bici, las pistas-bici y las aceras-bici, siempre que su diseño, fabricación, y comercialización cumpla con los requisitos técnicos establecidos en la legislación vigente en materia de seguridad industrial y de seguridad general de los productos, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 21/1992, de 16 de Julio, de Industria.
2. En las mismas condiciones recogidas en el punto anterior, podrán circular por los carriles-bici, las pistas-bici y las aceras-bici los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) de pequeñas dimensiones, de las categorías A y B recogidos en la normativa o Instrucción correspondientes, siempre que éstos sean conducidos por personas mayores de 16 años. Se autoriza la circulación de menores de 16 años siempre que vayan acompañados de mayores de edad, y haciendo uso del casco de protección.
3. Se entiende por carril-bici la vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido de circulación, segregadas del resto del tráfico y de las zonas destinadas al tránsito peatonal.
4. Se entiende por acera-bici la vía ciclista señalizada sobre la acera.
5. Se entiende por pista-bici vía ciclista en plataforma única, en un solo sentido o en doble sentido de circulación, separada físicamente del tráfico motorizado mediante terreno ajardinado o terraplén.
6. Todas las referencias de esta ordenanza, relativas a los ciclos, en exclusiva relación con el uso del carril-bici, las pistas-bici, las aceras-bici y sendas ciclables, le será también de aplicación a los conductores de patines, patinetes o monopatinos sin motor.
7. La velocidad máxima permitida a los ciclos y los vmp cuando circulen por los carriles bici situados en la calzada y las pistas bici es de 25 km/h, y en las vías ciclistas ubicadas en los paseos y en los parques es de 10 km/h.
8. La velocidad máxima permitida a los ciclos cuando circulen por la acera bici o por carril bici sobre la calzada entre los lugares destinados al estacionamiento de vehículos y la acera es de 10 km/h. En estos casos el ciclista debe circular con precaución frente a una posible invasión del carril bici por otros usuarios de la vía pública y evitar las maniobras bruscas.
9. Si no disponen de semáforo específico, los ciclos y los vmp deben respetar los semáforos existentes en la vía.

10. Los usuarios de los carriles-bici, las pistas-bici, las aceras-bici y las sendas ciclables tendrán preferencia mientras circulen por dichas vías, respecto de los conductores de vehículos que accedan o salgan de inmuebles con o sin vado permanente, que requieran cruzar por dichas vías para completar la maniobra.
11. Los vehículos que circulen por la calzada tendrán preferencia de paso, sobre los usuarios que circulen por la zona destinada al carril bici, en glorietas de sentido rotatorio y en aquellas zonas en que dicho carril cruce la calzada, excepto que se trate de pasos de ciclistas, cruces semaforizados o accesos a vados o inmuebles.
12. Los usuarios del carril bici, deberán ceder el paso a los vehículos que circulen por la calzada y pretendan cruzar por las zonas de confluencia citadas en el punto anterior, debiendo reducir la velocidad al aproximarse a ellas.
13. Los conductores de vehículos que circulen por la calzada, deberán reducir la velocidad al aproximarse a las zonas de confluencia del punto anterior y realizar la maniobra con precaución.

Artículo 8. Circulación por la calzada

1. En la calzada los ciclos deberán circular por norma general por el carril de la derecha y podrán ocupar la parte central de éste. Del mismo modo, podrán circular por el carril de la izquierda cuando las características de la vía no permitan hacerlo por el carril de la derecha o por tener que girar a la izquierda.
2. Los ciclos, circulando por la calzada, disfrutarán de las prioridades de paso previstas en las vigentes normas de tráfico y deberán respetar la señalización horizontal, vertical, semafórica, y de los Agentes, si no existe señalización específica que lo restrinja.
3. En un cruce semafórico sin señalización específica para ciclos deberán tomar las precauciones necesarias y adaptar su conducta al resto de usuarios del cruce.
4. Los que utilicen monopatines, patines o aparatos similares no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de las mismas que les estén especialmente destinadas y sólo podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas. En el resto de casos, les será también de aplicación la consideración de peatón.

Artículo 9. Circulación por las sendas ciclables

1. Las sendas ciclables constituyen vías para peatones, ciclos y vmp, segregadas del tráfico motorizado, que discurren por espacios abiertos, parques, jardines, paseos o bosques.
2. Los peatones tendrán prioridad de paso en todo su recorrido y la velocidad máxima permitida será de 10 km/h.

Artículo 10. Circulación por las ciclocalles

1. Las ciclocalles son calles que permiten completar los itinerarios ciclistas. Para ello, se delimitan con marcas viales en la calzada en el centro del carril de circulación el espacio destinado a la

circulación de ciclos.

2. La velocidad de circulación de los demás vehículos deberá adaptarse a la de los ciclos y en cualquier caso no podrá superar los 30 km/h. Tampoco se podrán realizar adelantamientos a las bicicletas en el mismo carril de circulación.
3. Los ciclistas deberán respetar los sentidos de circulación, las preferencias de paso y las señales de circulación como el resto de los vehículos.
4. La circulación de los vmp por las ciclocalles, quedará supeditada a la regulación establecida en la legislación sobre tráfico y seguridad vial. Mediante resolución de alcaldía podrá ser autorizada su circulación, siempre que no exista normativa específica que lo prohíba y se garantice la seguridad de los usuarios.

Artículo 11. Circulación por las aceras

1. Se entiende por aceras las zonas longitudinales de la carretera, elevadas o no, reservadas al tráfico de peatones.
2. Si por causa mayor los usuarios de los ciclos se vieran obligados a compartir el espacio con los peatones deberán hacerlo andando.

Artículo 12. Circulación por las zonas peatonales

1. Las vías o zonas peatonales son las destinadas al tráfico de peatones en las que se establece la prohibición total o parcial de la circulación y/o el estacionamiento de vehículos.
2. Está prohibida la circulación de los ciclos y vmp por las zonas peatonales en las que no existan vías ciclistas, excepto cuando expresamente lo autorice y señalice el Ayuntamiento. Se permite la circulación por estas zonas a los menores de 7 años, siempre que no sobrepasen la velocidad de los peatones y vayan acompañados de un peatón adulto. Excepcionalmente se podrá autorizar, mediante Resolución de alcaldía, la circulación de ciclos y vmp en zonas debidamente señalizadas a tal efecto, con las condiciones y en las fechas y horarios establecidos.
3. Independientemente del tipo de autorización, genérica o específica, la velocidad máxima permitida en las zonas peatonales es de 10 km/h.

CAPÍTULO II: Características de los ciclos y prohibiciones

Artículo 13. Características de los ciclos y vmp

1. Los ciclos y los ciclistas, así como los vmp y sus conductores que circulen por las vías ciclistas, deben ser visibles en todo momento. Los ciclos deberán estar dotados de un timbre y cuando circulen por la noche, al igual que los vmp, deben llevar luces (delante de color blanco y detrás de color rojo) y elementos reflectantes que permitan su correcta visualización por los peatones y conductores.
2. Los ciclos en zona urbana podrán llevar un remolque debidamente certificado y homologado siendo su uso y características conforme a la legislación vigente.

3. Los ciclos que por fabricación no puedan ser ocupados por más de una persona, podrán transportar, no obstante, cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad, un menor de hasta 7 años, que debe llevar un casco homologado, en un asiento adicional acoplado al ciclo y debidamente certificado y homologado. En los remolques no se podrán transportar personas.
4. Los Vmp autorizados para circular por las vías ciclistas no podrán transportar pasajeros.
5. Los ciclos de uso recreativo colectivo de 4 o mas ruedas con un conductor, por sus características y afectación a la seguridad vial, requerirán de autorización municipal expresa para su circulación, con las limitaciones de uso y horarios que se establezcan.

Artículo 14. Prohibiciones

Está prohibido para los conductores de todo tipo de ciclos y vmp autorizados en el art 7 de la presente ordenanza:

- a) Circular con el vehículo apoyado solo en una rueda.
- b) Realizar maniobras que supongan un riesgo para la conducción y pongan en peligro la integridad física de los ciclistas, peatones y demás conductores de vehículos.
- c) Conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores, reproductores de sonido o teléfono móvil, así como cualquier otro dispositivo incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción.
- d) Conducir superando las tasas establecidas o bajo los efectos de bebidas alcohólicas, o con presencia de drogas en el organismo.
- e) Realizar carreras u otras competiciones no autorizadas entre bici-cletas o vmp.
- f) Transportar a otra persona en ciclos para un solo ciclista, excepto a los menores de 7 años en un asiento adicional acoplado al ciclo y debidamente certificado y homologado, siempre que el conductor sea mayor de edad. Queda también prohibido en los vmp autorizados.
- g) Soltar el manillar, excepto cuando sea necesario para hacer una señal de maniobra.
- h) Cogerse a otros vehículos para ser remolcados.
- i) Circular zigzagueante entre vehículos o peatones.
- j) Cargar el ciclo o vmp con objetos que dificulten su utilización o reduzcan la visión.
- k) Circular por las vías ciclistas de los paseos durante los meses y horarios en que no esté autorizado expresamente.

CAPÍTULO III: Convivencia de los ciclos con los peatones y con el resto de los vehículos

Artículo 15. Convivencia de los ciclos con los peatones

1. En los carriles-bici y en las aceras-bici los ciclistas y conductores de vmp autorizados deben respetar siempre la preferencia de paso de los peatones que crucen por los lugares especialmente habilitados o accedan a un paso de peatones o una parada de transporte público.

2. El peatón tiene preferencia sobre todos los ciclos y vmp en las sendas ciclables, en las zonas peatonales en las que esté autorizado circular y en las calles residenciales.
3. En las calles peatonales, cuando se permita la circulación de ciclos, los ciclistas deberán circular respetando la distancia de 1 metro de separación de las fachadas, adecuar la velocidad a la de los peatones y abstenerse de realizar cualquier maniobra que pueda afectar a la seguridad de los peatones.
4. Los peatones no podrán permanecer ni transitar por un carril-bici o por una acera-bici excepto cuando sea estrictamente necesario, en este caso deberán extremar las condiciones de seguridad.
5. Los peatones deberán cruzar las vías ciclistas por los lugares debidamente señalizados. También podrán cruzar para bajar o subir de un vehículo estacionado o parado en la calzada o para acceder a los contenedores de basura. En estos casos deberán extremar las precauciones.

Artículo 16. Prioridades de los carriles-bici y las aceras-bici

1. En los pasos específicos para ciclistas paralelos a pasos peatonales no semaforizados, ciclos y vmp autorizados, tendrán prioridad sobre los demás vehículos, aunque deberán reducir la velocidad al aproximarse, asegurándose que pueden cruzar con seguridad a una velocidad moderada y con precaución para que puedan ser detectados por el resto de los vehículos.
2. En las intersecciones semaforizadas que sea posible, se podrá avanzar la línea de detención, sin rebasar al semáforo, para minimizar el tiempo de paso del ciclista en el cruce. Si para llegar a esta línea de detención los ciclistas y conductores de vmp tuvieran que cruzar un paso de peatones deberán respetar la prioridad de los peatones.
3. Independientemente que los ciclistas y conductores de vmp autorizados, tengan o no prioridad, deberán respetar siempre la señalización general y la normativa sobre circulación, así como cualquier otra que puedan establecer al efecto las autoridades municipales con competencia en la materia.

Artículo 17. Convivencia de los ciclos con el resto de los vehículos

1. Los conductores de ciclos tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor:
 - a. Cuando circulen por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.
 - b. Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, y haya un ciclista en sus proximidades. Asimismo, los vehículos deberán moderar la velocidad, llegando incluso a detenerse.
 - c. Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una rotonda. En los demás casos serán aplicables las normas generales sobre prioridad de paso entre vehículos.
2. Los conductores de vehículos motorizados, en zona urbana, que pretendan adelantar a un ciclista lo harán extremando las precauciones, cambiando de carril de circulación y siempre y cuando

deje un margen lateral de seguridad de 1,5 m.

3. Los conductores de vehículos motorizados, cuando circulen detrás de un ciclo, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que nunca podrá ser inferior a 3 metros.
4. Los vehículos a motor y los ciclomotores no podrán circular, estacionar ni detenerse en los carriles-bici, excepto los vehículos Policiales destinados a la vigilancia del tráfico y el resto de los servicios públicos cuando realicen trabajos sobre las mismas.

CAPÍTULO IV: Infraestructuras ciclistas y Estacionamiento de ciclos

Artículo 18. Infraestructuras ciclistas

1. El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas de la ciudad de Cullera, tanto vías como estacionamientos, seguirán los criterios determinados en la planificación municipal en materia de ciclos, respetando en todo momento los principios de continuidad y seguridad vial.
2. Las autoridades municipales velarán por el aumento progresivo, el mantenimiento y mejora de las distintas infraestructuras ciclistas a fin de lograr los recursos materiales imprescindibles, así como evitar su inevitable deterioro.

Artículo 19. Estacionamiento de ciclos

1. Los ciclos deberán estacionarse preferentemente, en los espacios específicamente acondicionados para tal fin, debidamente asegurados o colocados en los dispositivos habilitados al efecto. Las infraestructuras diseñadas para el aparcamiento de ciclos en las vías urbanas serán de uso exclusivo para éstas.
2. Se instalarán suficientes estacionamientos de ciclos en el casco urbano y en el entorno de las playas, teniendo en consideración las sugerencias y peticiones de los vecinos y usuarios, previa valoración de los técnicos municipales.
3. Si el estacionamiento de los ciclos está situado en una zona peatonal o en una acera, el conductor del ciclo se deberá bajar e ir andando hasta el aparcamiento, como si fuera un peatón más. Se hará igualmente al recoger el ciclo para dirigirse a la vía ciclista o calzada.

CAPÍTULO V: El registro de ciclos

Artículo 20. Registro de ciclos

1. El Ayuntamiento podrá crear un registro de ciclos, de inscripción voluntaria, con la finalidad de facilitar su identificación en caso de robos o extravíos, en los casos de inmovilización o retirada de los ciclos o en cualquier otro supuesto en que sea necesaria su localización.
2. Podrán registrar sus ciclos las personas mayores de dieciocho años, aportando los siguientes datos:
 - Nombre y apellidos del titular.

- Domicilio y teléfono de contacto.
 - Número del documento de identidad.
 - Número de bastidor del ciclo, en caso de que se disponga del mismo.
 - Marca, modelo y color del ciclo.
 - Características singulares.
 - Fotografía del ciclo.
3. En el caso de ciclos pertenecientes a menores de dieciocho años, la inscripción se realizará a nombre de sus progenitores o representantes legales.
 4. Al inscribir el vehículo en el Registro, su titular podrá hacer constar si dispone de seguro de responsabilidad civil voluntario.
 5. Las normas de funcionamiento del Registro de ciclos se establecerán mediante la correspondiente resolución. El Registro de ciclos se adecuará en su regulación a lo dispuesto en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

TÍTULO III. RÉGIMEN SANCIONADOR

CAPÍTULO I: Infracciones y sanciones

Artículo 21. Infracciones

1. Se consideran infracciones administrativas las acciones u omisiones que contravengan las disposiciones de la presente Ordenanza y del resto del ordenamiento jurídico en materia de tráfico.
2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves y se sancionarán según lo previsto en la legislación de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, en función del tipo infractor establecido por aquella normativa en el que se incluyan. Se graduarán en función de la peligrosidad y el posible daño que pueda suponer la infracción cometida.
3. En caso de falta de tipificación y clasificación de infracciones por la presente Ordenanza y que contemplen como tales en la Ley sobre Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y disposiciones complementarias o normas vigentes de carácter general, se estará a lo que dispongan éstas al respecto. Se graduarán en función de la peligrosidad y el posible daño que pueda suponer la infracción cometida.

Artículo 22. Infracciones leves

Se consideran infracciones leves:

- Sobrepasar la velocidad máxima establecida en la presente Ordenanza para las distintas vías.
- Circular en ciclo o vmp por aceras u otras zonas peatonales no autorizadas sin provocar peligro

para los usuarios de la vía.

- Transitar los peatones de manera continuada por las vías para ciclistas debidamente señalizadas.
- Circular incumpliendo las condiciones de visibilidad establecidas en el artículo 13. 1 de la presente Ordenanza.
- Incumplir las normas de estacionamiento de ciclos establecidas en el artículo 19 de la presente Ordenanza.
- Estacionar el vehículo en una vía ciclista, sin obstaculizar la circulación en la misma.
- Las que no se clasifiquen como graves o muy graves en los artículos siguientes.

Artículo 23. Infracciones graves

Se consideran infracciones graves:

- Circular en ciclo incumpliendo las normas de conducción establecidas en el artículo 16 de la presente Ordenanza.
- No respetar los ciclos y vmp la prioridad peatonal en las zonas señalizadas.
- Circular en ciclo o vmp por aceras o zonas peatonales provocando peligro para los usuarios de la vía o realizando maniobras bruscas con grave riesgo para los peatones.
- La circulación en sentido contrario al establecido.
- La circulación sin la preceptiva autorización de los ciclos de uso recreativo colectivo de 4 o mas ruedas con un conductor.
- Estacionar el vehículo en una vía ciclista, obstaculizando gravemente la circulación por la misma.
- Las infracciones que sean de aplicación de las establecidas en el artículo 76 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 24. Infracciones muy graves

Se consideran infracciones muy graves:

- Circular en ciclo o vmp por aceras u otras zonas peatonales de forma temeraria.
- Las conductas tipificadas como infracciones graves cuando concurren circunstancias de peligro por razón de la intensidad de la circulación, por las características y condiciones de la vía, por las condiciones atmosféricas y de visibilidad, por la concurrencia simultánea con los peatones o cualquier circunstancia análoga que pueda constituir un riesgo añadido concreto al previsto para las graves en el momento de cometerse la infracción.
- Circular con patines, patinetes, monopatinos o vmp con presencia de drogas en el organismo o superando las tasas de alcohol en aire espirado de 0,25mg/l. El procedimiento a seguir para la realización de las pruebas será el mismo que el establecido en la normativa de tráfico y seguridad vial.

- La negativa a realizar las pruebas anteriores en los casos previstos en la legislación de tráfico, cuando circulen con patines patinetes, monopatinos o vmp.
- Las infracciones que sean de aplicación de las establecidas en el artículo 77 Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 25. Sanciones

1. Serán sancionadas:

- Las infracciones leves serán sancionadas con multa de 50 €
- Las infracciones graves con multa de 200 €
- Las infracciones muy graves con multa de 500 € o en su defecto lo que estableciera la normativa vigente de tráfico y seguridad vial.

2. Con carácter voluntario, y a solicitud del infractor o representante legal en caso de menores, las sanciones económicas impuestas por infracción a esta ordenanza, que en su caso correspondan, podrán condonarse por actividades sustitutivas que al efecto establezca la Alcaldía, las cuales en ningún caso atentarán contra la dignidad de la persona.

CAPÍTULO II: Procedimiento sancionador

Artículo 26. Procedimiento sancionador

Se estará a lo dispuesto en lo previsto en la Ordenanza de Tráfico y Movilidad y en su defecto en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

CAPÍTULO III. Medidas cautelares y Complementarias: Retirada e inmovilización de ciclos en vía pública.

Artículo 27. Medidas cautelares y complementarias

1. Sin perjuicio de la facultad sancionadora la Administración municipal adoptará las medidas cautelares y complementarias necesarias para corregir las anomalías que se produzcan al objeto de garantizar las adecuadas condiciones mínimas de seguridad de las personas y bienes, públicos y privados.
2. Los Agentes de Policía Local podrán proceder a la retirada de vehículo de la vía pública y su depósito en las dependencias municipales que se habiliten al efecto, en los siguientes casos:
 - Cuando los ciclos o vmp se encuentren estacionados sujetos a elementos instalados en la vía pública no habilitados para ello, y puedan producir deterioro al patrimonio público o dificulten el tránsito de peatones o vehículos.
 - En los supuestos de conducción temeraria de ciclos o vmp o cuando concurren cualquiera de los supuestos de infracciones muy graves tipificadas en esta Ordenanza.

- Cuando constituyan peligro en los términos previstos en la Ley de Seguridad Vial.
- Igualmente podrán ser retiradas de la vía pública aquellas bicicletas que permanezcan estacionadas en ella, careciendo de cualquiera de los elementos mínimos necesarios para la circulación, cuando hagan presumir su abandono.
- La retirada y depósito de ciclos y vmp prevista en este artículo, implicará el abono de las tasas establecidas para motocicletas, ciclomotores y análogos, como requisito previo para su entrega, de conformidad con la ordenanza correspondiente.

Artículo 28. Abandono de ciclos

1. Se entiende por abandono de ciclo cuando el mismo se encuentra en una vía o lugar público sin estar presente su propietario o conductor más de 48 h.
2. Tendrá la consideración de residuo sólido, las bicicletas que se encuentren depositadas o estacionadas en el dominio público municipal y que únicamente mantengan el armazón o carezcan, al menos, de 3 de los elementos imprescindibles para circular
3. La Policía Local procederá a la retirada de los ciclos de acuerdo Real Decreto Legislativo 6/2015, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
4. En el momento de la retirada de la vía pública, los agentes de la Policía Local colocarán en dicho lugar el preceptivo aviso para informar al titular del ciclo.

ANEXO SEÑALES Y DEFINICIONES



R407



S35

R-407. Señal de circulación obligatoria para ciclos.
S-35. Señal de recomendación de circulación para ciclos



DEFINICIONES

- Ciclo. Vehículo provisto de, al menos, dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales.
- Se incluyen en esta definición los ciclos de pedaleo asistido.
- Bicicleta. Ciclo de dos ruedas.
- Vía ciclista. Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.
- Carril-bici. Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.
- Carril-bici protegido. Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.
- Acera-bici. Vía ciclista señalizada sobre la acera.
- Pista-bici. Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.
- Senda ciclable. Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

Cullera, 24 de julio de 2019. —Ante mí, el secretario general, Javier A. Gieure Le Caessant.—La teniente de alcalde delegada de tráfico, M.^a José Terrades Renart. 2019/11439

10.7. ANEXO VII. INFORME DE CIRCULACIÓN EN EL CARRIL BICI DE CULLERA TRAS LA ENTREVISTA CON UN EXPERTO LOCAL EN CONDUCCIÓN Y SEGURIDAD VIAL

Empezando el trayecto del carril bici desde la estación, se sitúa en la zona del polígono probablemente la zona más conflictiva de todo el trayecto del carril. Esto se debe a que se trata de la zona industrial y la frecuencia de paso de vehículos pesados para el acceso a los almacenes es elevada, invadiendo no solo el carril bici sino también la acera.

Frente a esta primera situación de peligro, el carril bici cuenta tan solo con la señalización horizontal de otros peligros -señal P.50-, como se observa en la imagen. Por el contrario, sería recomendable una señal vertical al inicio del tramo de la zona del polígono donde se recuerde a los usuarios del carril bici que se encuentran en una zona peligrosa, puesto que la salida de vehículos puede producirse por ambos lados y de salir de un almacén o detrás de los vehículos estacionados la visibilidad es menor.

Imagen 1. Carril bici en la zona del polígono.



Fuente: elaboración propia.

Asimismo, en la imagen anterior se observa que el carril bici está separado de la acera por su propio bordillo. Pero anterior a esta zona de naves, a la altura del supermercado Economy Cash se aprecia que tanto el carril como la acera comparten el mismo espacio. Hecho que puede suponer un peligro en la convivencia entre peatones y usuarios del carril ya que pueden invadirse sus zonas inconscientemente, lo que se podría solucionar colocando los hitos que delimitan el carril o, como en la zona de la Milagrosa, colocando una baranda.

Imagen 2. Carril bici en la zona del polígono.



Fuente: elaboración propia.

Si se sigue avanzando, se llega hasta la rotonda del bar Llauradors, a la altura del Pont Nou. Este tramo, según se explicó en la entrevista con el alcalde y el director de obra, supuso el punto más delicado para el trazado del carril por su peligrosidad. En un principio, el carril tenía una continuidad en que se acoplaba la circulación de sus usuarios a los de la calzada. Pero por la peligrosidad que esto supuso, ya que se trata de una rotonda de reducidas dimensiones y surgieron problemas al paso de vehículos grandes, se decidió cortar el carril bici. Y esta solución obliga a los ciclistas o usuarios de patinetes a que cumpliendo la normativa bajen de sus vehículos y continúen por la acera o se incorporen a la carretera.

Imagen 3. Rotonda dels Lauradors.



Fuente: elaboración propia.

Imagen 4. Rotonda dels Lauradors.



Fuente: elaboración propia.

Imagen 5. Rotonda dels Lauradors.



Fuente: elaboración propia.

Un pequeño inciso a la seguridad en la circulación se observa claramente en esta última imagen de la rotonda dels Llauradors, ya que se puede ver el primer trazado inicial del carril bici, lo que supone un peligro puesto que es una línea de separación entre el carril bici y el carril de circulación -Señalización B-2.4b. y b-4.4-.

Una vez cruzada la rotonda, el carril bici se retoma en la terraza del bar mencionado. Hecho también un poco controvertido puesto que su afluencia en horas de almuerzo suele ser elevada tanto por ciclistas como por motoristas, quienes dejan sus *vehículos de felicidad máxima* sobre la acera y la convivencia entre todos puede ser complicada.

Imagen 6. Bar dels Llauradors.



Fuente: elaboración propia.

Imagen 7. Bar dels Llauradors.



Fuente: elaboración propia.

Superando ya la zona del bar, se llega al final del carril bici protegido lateralmente visto hasta el momento. Y es que el tramo que discurre desde la rotonda dels Llauradors hasta el club de halterofilia se trata de una zona compartida entre ciclistas y vehículos, donde el peligro se incrementa por diferentes motivos.

En primer lugar, si bien es cierto que existe una señal que indica esta condición -aunque hay que indicar que no se trata de una señal de espacio compartido como tal, sino de peligro-, su colocación es muy mala, pues que no mira ni hacia la ida ni hacia la vuelta del carril bici sino hacia la pared del parking del bar.

Imagen 8. Señal de peligro por circulación ciclista.



Fuente: elaboración propia.

Por otro lado, se trata de una zona sin iluminación, lo que sumado a que en esa zona existe un almacén de materiales de obra y talleres industriales, es frecuente encontrar restos de polvo, gravilla, etc. por el suelo, lo supone un peligro grave para aquellos que usan bicicletas o patinetes, ya que su peligro de sufrir accidentes en la circulación es mayor.

Además, como se menciona en esta zona desaparece la protección lateral del carril y tampoco se observa una correcta señalización o delimitación del mismo. Puesto que existen un par de líneas rojas que van por el centro de la carretera para que las bicis circulen por el centro, suponiendo un peligro para los vehículos. Además, este color no es correcto dada su nula visibilidad, debiendo ser blanco.

Imagen 9. Carril bici de la zona del polígono, parte separada de la circulación.



Fuente: elaboración propia.

Imagen 10. Carril bici de la zona del polígono, parte separada de la circulación.



Fuente: elaboración propia.

Superada ya la zona del polígono, se llega hasta el club de halterofilia en que sí se señala correctamente que se trata de una vía compartida entre ciclistas y vehículos a motor. A diferencia del tramo anterior, este sí que cuenta con la correcta protección lateral de los separadores, hitos, del carril.

Imagen 11. Señal de vía compartida de automóviles con ciclistas a la altura del club de halterofilia.



Fuente: elaboración propia.

Por el contrario, el experto en seguridad vial y a título personal se hubiera decantado por que el trazado del carril hubiera seguido por detrás del club de halterofilia -casa rosa- por dos motivos. El primero es

que se trata de la entrada principal al municipio, por lo que su afluencia de tránsito es elevada⁴¹ y con la construcción del carril bici se ha eliminado una vía de acceso. Y el segundo es que con el trazado que propone, no solo se gana en seguridad al dejar de lado el tráfico rodado hasta la entrada del pueblo, sino que se hace un desplazamiento más ameno al ofrecer vistas al río.

El siguiente punto conflictivo se encuentra a la altura del taller de Carrano, -intersección C/ Fray Pascual Jover con C/ de la despedida-, puesto que quienes salen del cruce por la zona del río tienen una señal de STOP, pero la visibilidad de los ciclistas que circulan en dirección a la estación desde el pueblo o la playa es totalmente nula, por lo que estos conductores deben realizar un doble STOP. Pero además, al tratarse de un cruce perfecto de 90°, el ángulo de giro para no invadir el carril bici es muy pronunciado para el poco espacio existente, pero lo que como se ve el pilón de plástico destrozado, indica que no hay espacio suficiente para hacer la maniobra sin poner en peligro la circulación del carril.

Imagen 12. Intersección del taller de Carrano.



Fuente: elaboración propia.

⁴¹ Indicar que desde que se implementó el carril y frente a los problemas de retenciones que sucedieron como consecuencia, en verano y temporadas de elevada afluencia turística el acceso a Cullera en coche se desvía hacia su circunvalación por fuera del municipio a la altura del Pont Nou, limitando el acceso solo a vecinos.

Imagen 13. Intersección del taller de Carrano.



Fuente: elaboración propia.

Tras este cruce, se llega a la rotonda del matadero donde se observa que esta, al ser mayor que la del bar dels Llauradors sí que incluye la adecuación con el carril bici de forma correcta, con sus respectivos hitos de seguridad y señalización vertical y horizontal.

Imagen 14. Rotonda del matadero.



Fuente: elaboración propia.

En cambio, a lo largo de todo el carril se observa una constante en que la normativa no dice nada al respecto. Y es que más allá de la calidad de las pinturas utilizadas, no hay una continuidad de color en el carril del pueblo, como sí que lo hay en el carril de la zona de los Collados -en que es todo de color verde-. En un principio, en la zona del polígono se da la constante de que en cada señal de peligro se

marca el carril en rojo, algo comprensible por advertencia. Pero después existen zonas sin peligro en que es todo de rojo o viceversa. No se sabe por qué, pero supone una distracción para los conductores, además de no integrarse del todo bien.

Para cruzar el Pont de Ferro a bici existe otro punto conflictivo importante. Y es que los usuarios del carril sí que tienen señalizado un ceda el paso. Pero por el contrario, aquellos vehículos que se incorporan a la calle de Sant Llorenç desde la calle Alberic, dejan el carril a su derecha atravesándolo por encima en una zona de nula visibilidad para ambos y los usuarios de coche no tienen ninguna señalización de advertencia al respecto.

Imagen 15. Pont de Pedra, intersección con el carril bici.



Fuente: elaboración propia.

En la siguiente imagen se muestra que, frente a los problemas que ocasionó el carril a la salida de niños y niñas del colegio de la Milagrosa, se instaló una baranda. Por el contrario, el experto señala que lo correcto hubiera sido su desvío por la derecha junto al río -palmeras de la foto-. Por el contrario, el alcalde afirma que no se hizo así porque se eliminaban los sitios de aparcamiento y aun no estaban adecuados los aparcamientos disuasorios del Prado y del Llopis Marí a la otra parte del río, aunque el experto en circulación vial afirma que se podrían haber mantenido sino todos, gran parte de los aparcamientos.

Imagen 16. Carril bici a su paso por el colegio la Milagrosa.



Fuente: elaboración propia.

Ya en la zona de la Diagonal la señalización vertical inicial es adecuada, pues indica que existe una vía limitada al tráfico a motor exclusiva para ciclos durante toda la avenida.

Imagen 17. Señalización de vía separada para ciclos de la circulación.



Fuente: elaboración propia.

Es interesante ilustrar también el problema que se manifestó desde la empresa de servicio de autobuses urbanos de Cullera. Pues como se ve en las siguientes ilustraciones, o bien son los autobuses quienes deben invadir el carril bici con el peligro de la poca visibilidad que tienen por dejar a su derecha vehículos estacionados, o bien son los usuarios del autobús quienes deben invadir el carril para subir al autobús, dejando de mirar a los usuarios del carril que vienen de la playa hasta la estación.

Imagen 18. Parada de autobús de Correos.



Fuente: elaboración propia.

Imagen 19. Parada de autobús de la Diagonal, altura Bar Valencia.



Fuente: elaboración propia.

Otro punto conflictivo se sitúa para aquellos usuarios de vehículos a motor que bajan desde el Pont de Pedra y se dirigen hacia la Diagonal, dejando el Club Náutico a su derecha. Es peligroso porque su visibilidad es muy reducida respecto del carril bici y la calzada que dejan a su izquierda en la intersección, además de que, de forma no demasiado adecuada por ser un cruce de baja visibilidad, hay un paso de cebra. Así y todo, la señalización para el carril bici es correcta, ya que cuenta tanto con un STOP vertical como un ceda el paso horizontal.

Imagen 20. Cruce del Pont de Pedra con el carril bici para acceder a la Diagonal.



Fuente: elaboración propia.

Resumiendo el tramo de la Avenida de la Diagonal, todos los cruces e intersecciones suponen un peligro para la circulación por un motivo de señalización. Y es que de forma adecuada se han instalado semáforos para los usuarios del carril bici, pero no se ha señalizado correctamente que en caso de que los vehículos decidan desviar su trayecto hacia la derecha -hacia el puerto y el río- estos deben tener una semaforización con señal amarillo intermitente que indique precaución.

En este caso, explica el experto que se produce una llamada colisión de derechos, en que ambos usuarios tienen razón y están circulando correctamente, cosa que se solucionaría con la flecha amarilla intermitente en caso de que los usuarios de vehículos a motor decidiesen girar en la intersección.

Imagen 21. Semaforización del carril bici en la Diagonal.



Fuente: elaboración propia.

Y finalmente, la zona que va desde Andrés Piles hasta la playa es correcta, aunque sería interesante añadir alguna señal de precaución dado a que se trata de una zona muy frecuentada por niños pequeños y jóvenes que acuden al parque Daniel Clar.

Imagen 22. Carril bici a la altura del Daniel Clar.



Fuente: elaboración propia.

En síntesis de la entrevista y el trabajo de campo realizado con el experto en conducción y seguridad vial se pueden extraer diferentes conclusiones. En primer lugar, que el trazado del carril bici no es el más adecuado por lo que a seguridad se refiere, pero no deja de reconocer que el hecho de que se sitúe por el centro del pueblo en vez del por el río es un punto a favor de la accesibilidad. En segundo lugar y en relación a su trazado, existe una elevada carencia en la señalización del carril bici, pero sobre todo de cara a la circulación de vehículos a motor. Faltan señales de advertencia y precaución en muchas intersecciones y puntos de baja o nula visibilidad. Y en tercer lugar, los tramos en que se comparte acera con carril bici procedería a una mejor separación de ambos.

DESARROLLO TERRITORIAL

1. *Gobernanza territorial en España. Claroscuros de un proceso a partir del estudio de casos*, Joan Romero, Joaquín Farinós, eds.
2. *Territorialidad y buen gobierno para el desarrollo sostenible*, Joaquín Farinós, Joan Romero, eds.
3. *Los hábitos de movilidad en la Universitat de València (2005-2006). Problemas de acceso a los campus y sostenibilidad*, Juan M. Albertos, Joan Noguera, María D. Pitarch, Julia Salom
4. *De la economía global al desarrollo local. El alcance de la intervención de los agentes de empleo y desarrollo local*, Ana María Fuertes Eugenio, Leonardo Gatica Villarroel, eds.
5. *Nuevos factores de desarrollo territorial*, Joan Noguera Tur, Javier Esparcia Pérez, eds.
6. *Redes socioinstitucionales, estrategias de innovación y desarrollo territorial en España*, Julia Salom, Juan M. Albertos, eds.
7. *Cohesión e inteligencia territorial. Dinámicas y procesos para una mejor planificación y toma de decisiones*, Joaquín Farinós, Joan Romero, Julia Salom, eds.
8. *Desarrollo local y regional*, Andy Pike, Andrés Rodríguez-Pose, John Tomaney
9. *La gestión integrada de zonas costeras. ¿Algo más que una ordenación del litoral revisada?*, Joaquín Farinós Dasí, ed. y coord.
10. *Urbanismo y gobernanza de las ciudades europeas. Gobernar la ciudad por proyecto*, Gilles Pinson.
11. *Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras. Marco de análisis, procesos, instrumentos y realidades*, J. Fernando Vera Rebollo, Isabel Rodríguez Sánchez, eds.
12. *Turismo de interior: renovarse o morir. Estrategias y productos en Catalunya, Galicia y Murcia*, G. Cánovas, M. Villarino, A. Blanco-Romero, E. De Uña, C. Espejo, eds.
13. *Identity and Territorial Character. Re-Interpreting Local-Spatial Development*, Julia Salom Carrasco, Joaquín Farinós Dasí, eds.
14. *Ciudad y movilidad. La regulación de la movilidad urbana sostenible*, Andrés Boix Palop, Reyes Marzal Raga (eds.)
15. *Valencia, 1940-2014: Construcción y destrucción de la ciudad*, Josep Sorribes i Monrabal
16. *El Corredor Mediterráneo. Desencuentro político y territorial*, Eloïse Libourel
17. *Los Servicios Sociales en la provincia de Valencia. Análisis territorial y estado de la cuestión*, Lucía Martínez Martínez, Francesc Xavier Uceda-Maza, coords.
18. *Gobernanza y planificación territorial en las áreas metropolitanas. Análisis comparado de las experiencias recientes en Alemania y de su interés para la práctica en España*, Andreas Hildenbrand Scheid
19. *Turismo de interior en España. Productos y dinámicas territoriales*, G. Cánovas, A. Blanco-Romero, J. M. Prat, M. Villarino
20. *Cultura, gobernanza local y desarrollo urbano. Políticas culturales en Barcelona y València en perspectiva comparada*, Joaquim Rius-Ulldemolins
21. *Ciudades en venta. Estrategias financieras y nuevo ciclo inmobiliario en España*, Ricardo Méndez Gutiérrez del Valle
22. *Agricultura periurbana y planificación territorial. De la protección al proyecto agrourbano*, Carolina Yacamán Ochoa, Esther Sanz Sanz, Rafael Mata Olmo
23. *Trabajo social para tiempos convulsos. El camino hacia la ruptura epistemológica*, Amparo Martí Trotonda y Jose Vicente Pérez Cosín

SERIE ESTUDIOS Y DOCUMENTOS

1. *Diagnóstico técnico sobre funciones urbanas y desarrollo territorial en Dénia. Aplicación de un sistema de indicadores*, Joan Romero (dir.), Fernando Vera (coord.), Jorge Olcina, Emili Obiol, Josep Sorribes, J.V. Sánchez
2. *Diagnóstico técnico sobre funciones urbanas en Cullera*, Fernando Vera Rebollo, Joan Romero González, Jordi Cortina Beltrán, Emili Obiol Menero
3. *Planificació i govern del territori a l'arc mediterrani espanyol. Noves i velles respostes en un context globalitzat*, Luis del Romero Renau
4. *Gestión y promoción del desarrollo local*, Joan Noguera Tur, M^a Dolores Pitarch Garrido, Javier Esparcia Pérez
5. *El paisaje agrario aterrazado. Diálogo entre el hombre y el medio en Petrer (Alicante)*, Sabina Asins Velis
6. *La explosión urbana del litoral. Transformación de los usos del suelo en los municipios de Garrucha, Mojácar y Vera*, Juan Martín García
7. *Construyendo paisajes mediterráneos. Apropiación de tierras y transformaciones del paisaje en la sierra de Enguera (1580-1930)*, Josep Rafael Pérez Borredà
8. *Comarques centrals valencianes. Un nou marc cap al desenvolupament territorial sostenible*, Joan Ignasi Cervera Arbona
9. *Un territori per al desenvolupament. Les comarques centrals valencianes davant el seu futur*, Josep-Antoni Ybarra
10. *Pla de recuperació i valorització dels recursos culturals de Tavernes de Valldigna*, Joan Noguera Tur, Adrián Ferrandis Martínez, Mar Riera Spiegelhalder
11. *The future of non-metropolitan regions in the European Union. A member-state comparative report*, Joan Noguera, Laura Morcillo
12. *Crecimiento urbanístico en la zona costera de la Comunidad Valenciana (1987-2009). Análisis y perspectivas de futuro*, Carmen Zornoza Gallego
13. *Sostenibilidad en las áreas metropolitanas*, María Dolores Pitarch Garrido (dir.)
14. *Nueve estudios hispano-cubanos sobre desarrollo local*, Indira Betancourt López, Adrián Ferrandis Martínez, eds.
15. *Opciones para la coordinación entre el planeamiento territorial y urbanístico. Aproximación al caso valenciano*, María José García Jiménez
16. *Finançament territorial i infraestructures de transport al País Valencià. Lògiques i resistències en el procés valencià de desenvolupament territorial*, Néstor Vercher Savall
17. *Democracia desde abajo. Nueva agenda para el gobierno local. Políticas públicas, cohesión social y buen gobierno en la Comunidad Valenciana tras la reforma del régimen local*, Joan Romero y Andrés Boix (Eds.)
18. *Life Satisfaction, Empowerment and Human Development among Women in Sex Work in the Red Light Area of Pune (Maharashtra, India). The Case of Saheli HIV/AIDS Karyakarta Sangh*, Anna Rodríguez Casadevall
19. *Costes del Urban Sprawl para la administración local. El caso valenciano*, Eric Gielen
20. *Análisis de los planes territoriales sectoriales en España*, Enrique Peiró Sánchez-Manjavacas
21. *Gasto no obligatorio de los municipios. Una muestra de ayuntamientos valencianos*, Leonardo Margareto Layunta
22. *La evolución de los cruceros marítimos en España. Desde sus comienzos hasta la actualidad (1848-2016)*, Gaetano Cerchiello

23. *Aspectos jurídicos de la ordenación del territorio en la Comunitat Valenciana. Pasado y actualidad*, Eduardo García de Leonardo Tobarra
24. *El desarrollo local en Cuba. Obstáculos para el diseño y aplicación de políticas para un desarrollo sostenible*, Indira Betancourt López
25. *Governança territorial i cooperació intermunicipal al País Valencià. Una anàlisi de les xarxes de cooperació local existents*, Andrés Gomis Fons
26. *Cultura territorial, innovación social y reorientación de los modelos metropolitanos en un contexto euro-mediterráneo postcrisis*, Nacima Baron y Juan Romero (eds.)
27. *La producción social de itinerarios de inserción en Formación Profesional de base. Análisis de su implantación y desarrollo en la ciudad de Valencia*, Míriam Abiétar López
28. *Modelo de gestión para la administración hídrica de un área irrigada en proceso de transformación territorial. Sistema integral cuenca del río Mendoza (Argentina)*, Mario Alberto Salomón Sirolesi
29. *Inmigración, integración cívica y obligación en la Unión Europea. El contrato de integración*, Ana Sales Ten
30. *El papel de la mujer en las políticas de desarrollo rural. Visión comparada de casos de estudio en Andalucía e Inglaterra*, José Javier Serrano Lara
31. *Desarrollo de aplicación Android. Guía turística para el municipio de Cullera*, Inmaculada Cárcel Puig
32. *LEADER en España. Cambios recientes, situación actual y orientaciones para su mejora*, Javier Esparcia Pérez y Rafael Mesa
33. *La sostenibilidad turística a través de un índice sintético amparado en los 17 ODS. Los casos de Canet d'En Berenguer, Cullera y Oliva*, Danielle Pimentel de Oliveira
34. *Innovación y resiliencia en la respuesta de la sociedad valenciana a la crisis pandémica de 2020. Temas clave: turismo, teletrabajo e iniciativas solidarias*, María Dolores Pitarch y Félix Fajardo Magraner, coords.
35. *Nuevos enfoques en el estudio de la accesibilidad a los servicios públicos. Un estudio aplicado a los centros que imparten el segundo ciclo de educación infantil en el municipio de Valencia*, Félix Fajardo Magraner
36. *Estructura urbana y movilidad en el área metropolitana de Valencia. Análisis de la evolución entre los años 1902-1942-1982-2017*, Carmen Zornoza Gallego

DESARROLLO TERRITORIAL

SERIE ESTUDIOS Y DOCUMENTOS



iidl
INSTITUTO
INTERUNIVERSITARIO
DE DESARROLLO LOCAL

VNIVERSITAT
ID VALÈNCIA

