

Calidad total en políticas de ciclomovilidad

## Torrent TerritorioBikefriendly

DI1. Mapa actual del ecosistema de ciclomovilidad



**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

Esta actuación está cofinanciada al 50% por el FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional) de la Unión Europea, en el Programa Operativo de Plurirregional de España del periodo de programación 2014-2020, incluido en el Eje 12: Desarrollo Urbano, dentro de la Ayuda de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado EDUSI TORRENT 2015-2025, de la que el Ayuntamiento de Torrent es beneficiario.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

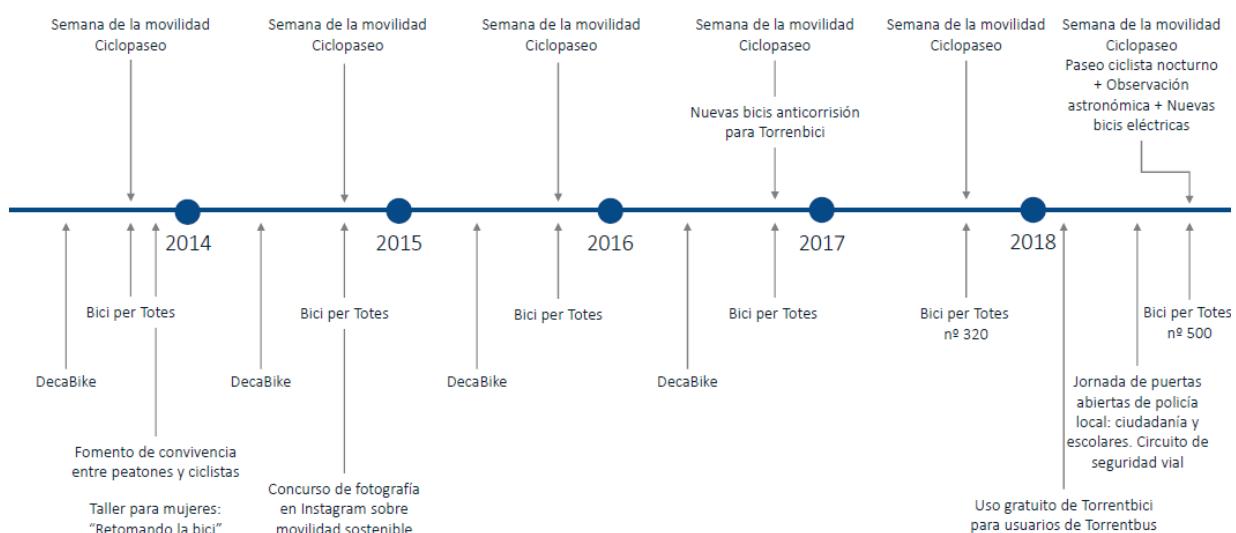
<b>1. ANÁLISIS DEL ECOSISTEMA LOCAL DE CICLOMOVILIDAD .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1. Itinerario últimos años .....</b>	<b>4</b>
<b>2.2. Torrentbici .....</b>	<b>6</b>
<b>2.3. Red de carriles bici .....</b>	<b>6</b>
<b>2.4. Red de sendas ciclables para uso recreativo .....</b>	<b>8</b>
<b>2.5. Intermodalidad .....</b>	<b>9</b>
<b>2. SESIÓN DE TRABAJO CON LOS PRINCIPALES AGENTES DEL TERRITORIO .....</b>	<b>11</b>
<b>3. ANEJO .....</b>	<b>13</b>
<b>3.1. Presentación sesión de trabajo con los agentes del territorio .....</b>	<b>13</b>

## 1 ANÁLISIS DEL ECOSISTEMA LOCAL DE CICLOMOVILIDAD

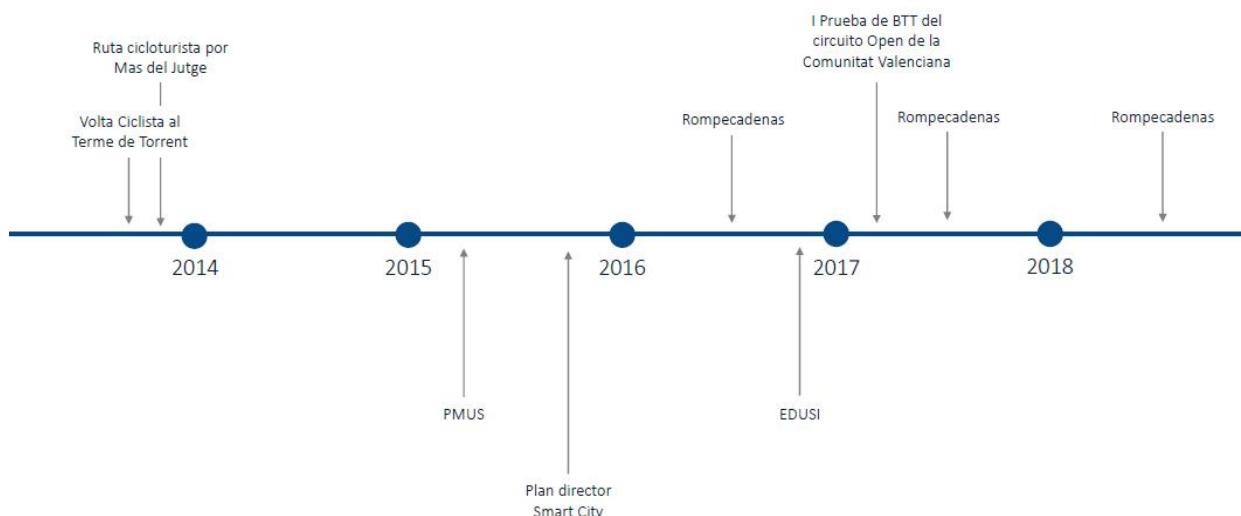
### 1.1 Itinerario de los últimos años

Según datos del PMUS Torrent, a día de hoy la bicicleta representa tan solo un **0,1% del reparto modal** del municipio (residual). Para revertir esta situación, desde el Ayuntamiento de Torrent se están llevando a cabo un conjunto de medidas sostenidas en el tiempo para hacer de la movilidad ciclista un modo de transporte **atractivo y accesible para el conjunto de la población**.

#### ITINERARIO DE LOS ÚLTIMOS AÑOS...



## ITINERARIO DE LOS ÚLTIMOS AÑOS...



Acciones realizadas para fomentar el uso de la bicicleta durante los últimos 5 años  
Fuente: Elaboración propia

De entre ellas, destacan las siguientes:

- **Fiesta de la Bici Deca-Bike:** Actividad organizada conjuntamente con Decathlon Torrent que apuesta por el uso de la bicicleta y la práctica del ciclismo deportivo. Para ello se organizan rutas en bicicleta por la ciudad y diversas actividades para todos los públicos (seguridad vial, muestra de productos, talleres...).
- **Bici per Totes:** Espacio-Taller impulsado por las entidades Soterranya AMA y Tándem ubicada en el barrio del Xenillet donde se recuperan, reparan y donan bicicletas a centros educativos, ONGs, asociaciones o a personas en riesgo de exclusión o con dificultad para adquirir un vehículo sostenible que les permita desplazarse a sus lugares de trabajo o hacer sus gestiones diarias. Un espacio donde se combina formación, solidaridad, la sostenibilidad y la movilidad sostenible. Actualmente más de 500 bicicletas han sido recuperadas y donadas por parte de esta iniciativa.
- **Semana de la Movilidad Sostenible y Segura:** Torrent participa anualmente de manera activa en la celebración de la Semana Europea de la Movilidad Sostenible y Segura mediante la organización de "Ciclopaseos", conferencias, proyección de documentales y otras actividades lúdicas dirigidas a todos los públicos para fomentar el uso cotidiano de la bicicleta.
- **Jornadas de puertas abiertas de la Policía Local de Torrent:** Se trata de dos días dirigidos a toda la ciudadanía, y en concreto a los escolares, con el objetivo de formar en educación viaria, mostrar el trabajo diario de la policía, presentar los diferentes departamentos que la componen, y establecer un vínculo de confianza.

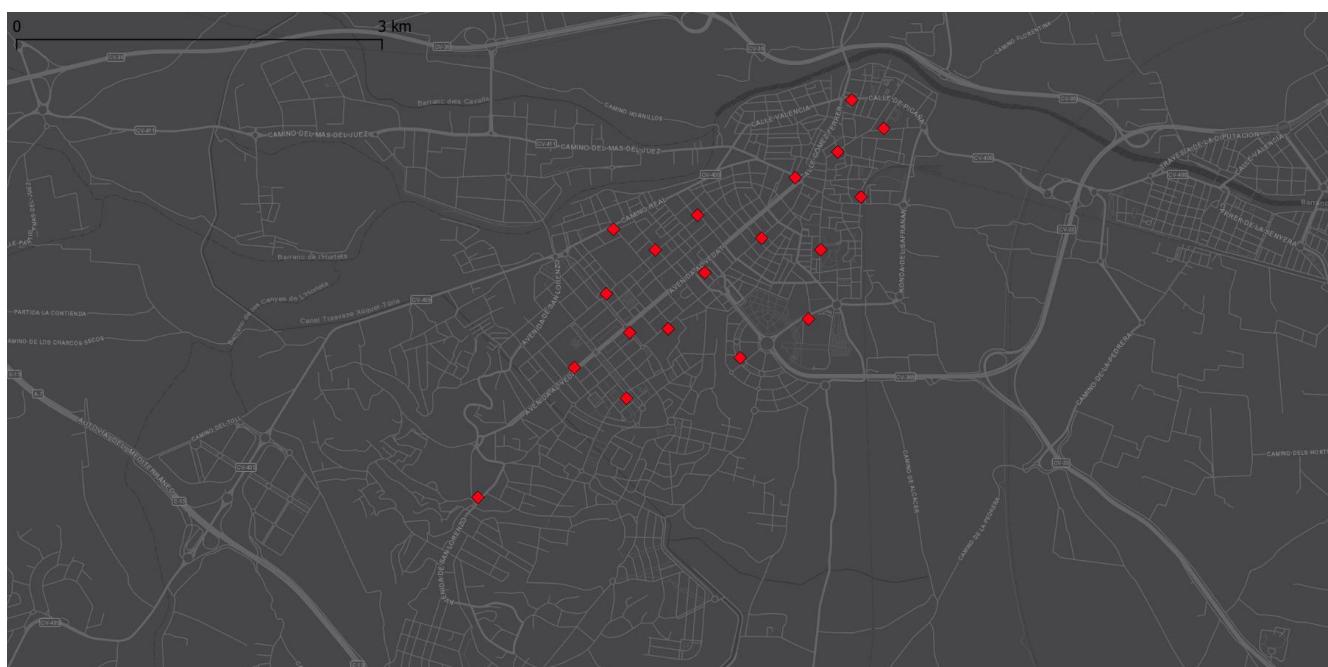
**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

## 1.2 Torrentbici

Torrent dispone de un servicio público de bicicletas llamado "Torrentbici" que actualmente cuenta con 19 bases repartidas uniformemente por todo el municipio (exceptuando el Polígono Industrial y el Distrito 4-El Vedat).

Desde 2018, el Ayuntamiento de Torrent ha iniciado la campaña "**Mou-te**": los usuarios de las líneas municipales de autobuses TorrentBus pueden utilizar de forma gratuita el servicio de préstamo de bicicletas TorrentBici con el objetivo de fomentar la movilidad sostenible en la ciudad y ofrecer una forma de transporte alternativa que también se conecta con las estaciones de bicicletas de Valencia.

Y es que el sistema Torrentbici forma parte de MIBISI, el Sistema de Bicicleta Pública del Área Metropolitana de Valencia, de manera que se puede conectar con todos los municipios que conforman esta red.

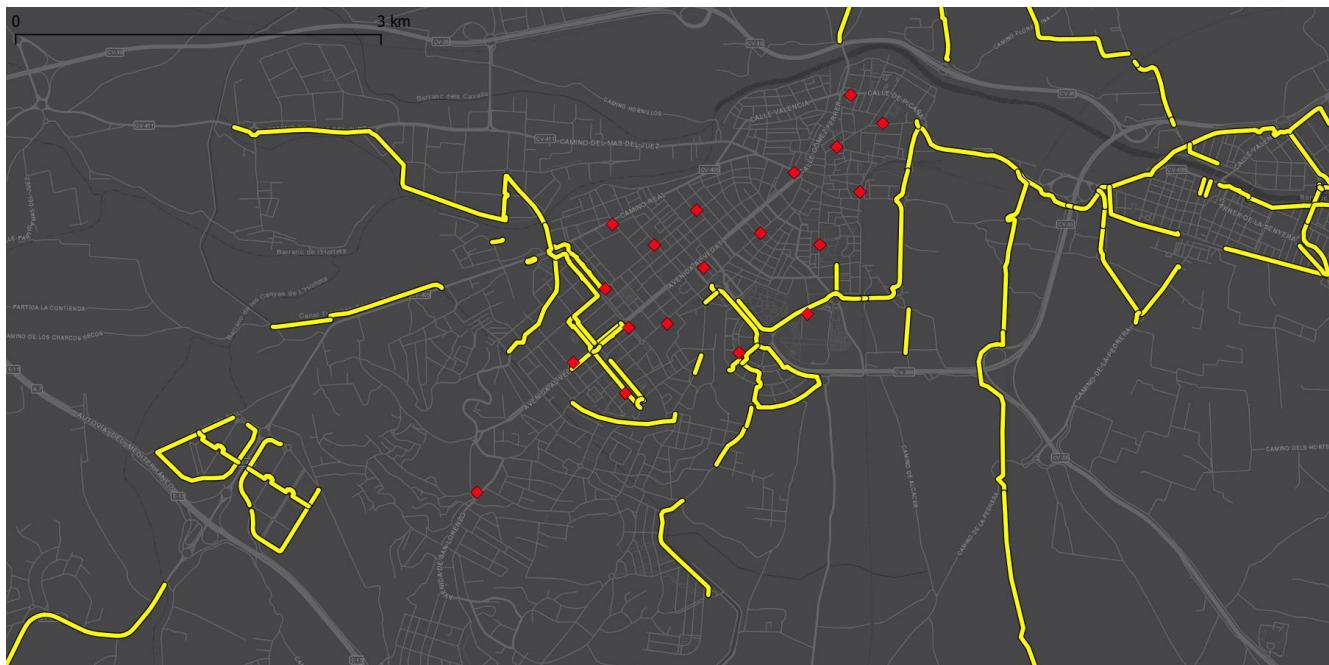


Distribución de las estaciones del servicio público de bicicletas Torrentbici  
Fuente: Elaboración propia

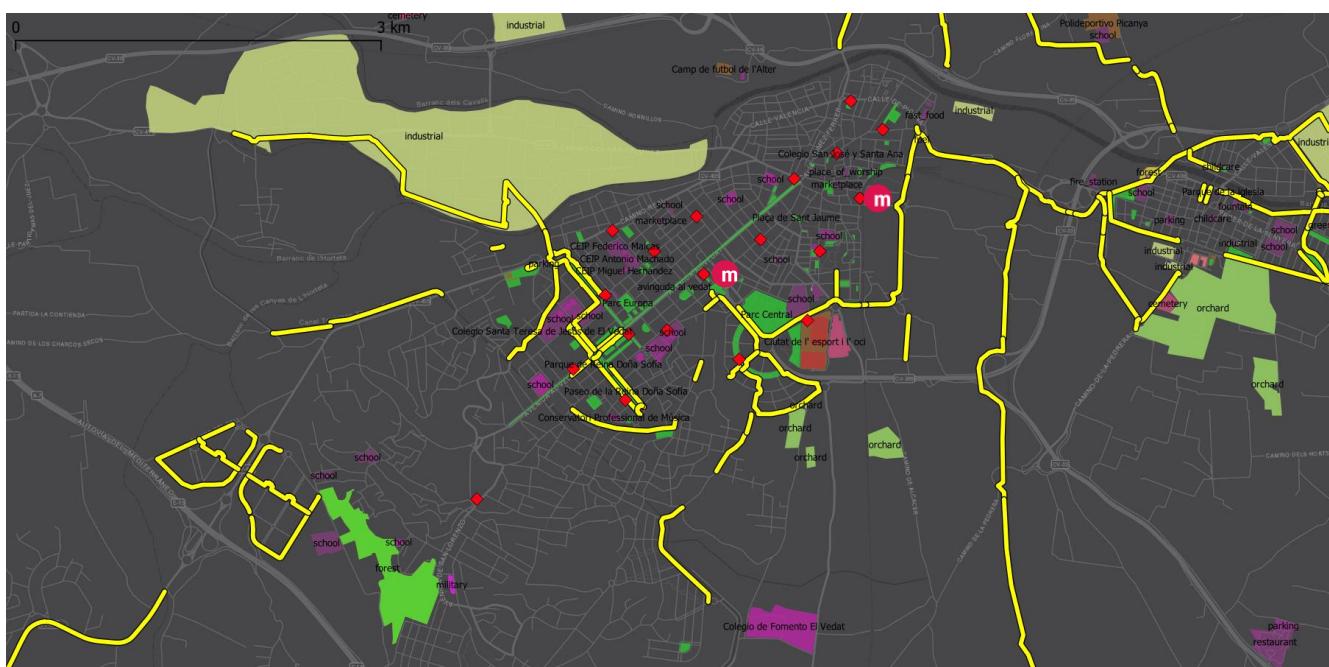
## 1.3 Red de carriles bici

A nivel de movilidad interna, la ciudad de Torrent dispone de una extensa red de km de carril bici que, no obstante, presenta discontinuidades en muchos tramos y que en ocasiones no conecta con los puntos de interés del municipio (colegios, equipamientos, paradas de transporte público...), tal y como se observa a continuación.

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
**Fondo Europeo de Desarrollo Regional**  
**(FEDER)**



Red actual de carriles bici (amarillo) + Estaciones Torrentbici (rojo)  
Fuente: Elaboración propia



Red actual de carriles bici (amarillo) + Estaciones Torrentbici (rojo) + Principales puntos de interés de la ciudad  
Fuente: Elaboración propia

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

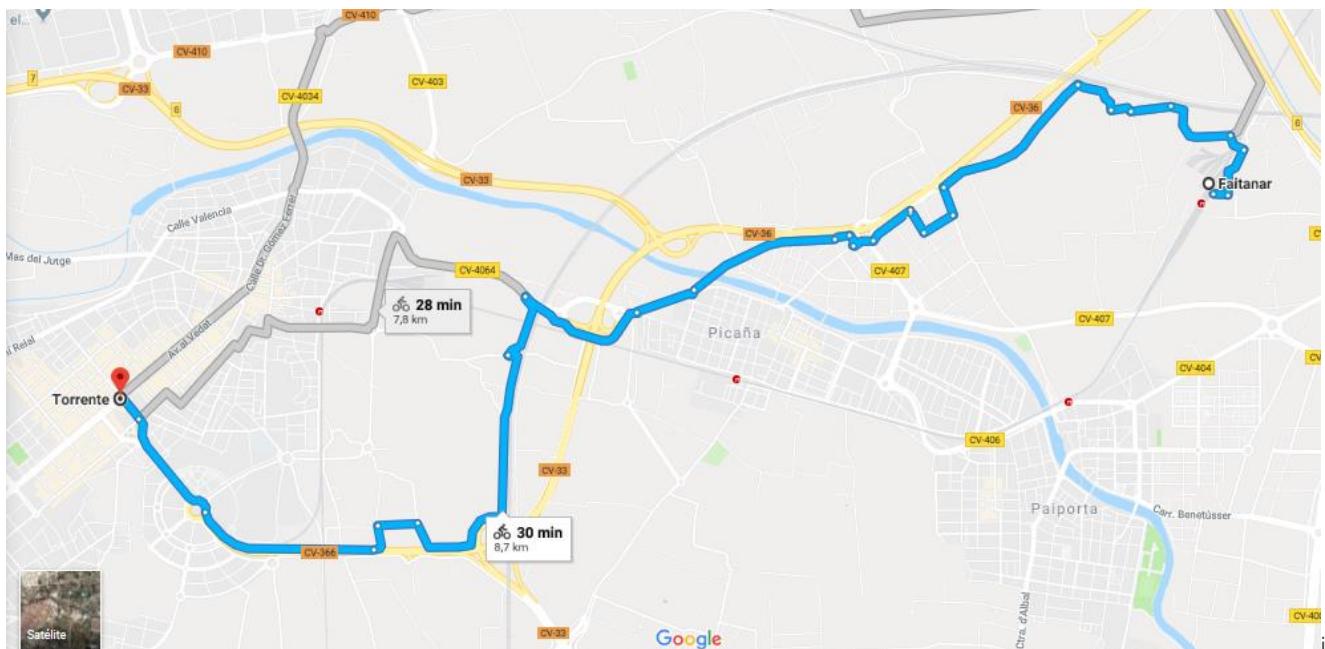
No obstante, la conexión con el Anillo Ciclista de Valencia a través de Picanya es continua y permite los desplazamientos en bicicleta de una forma rápida y segura para la gran mayoría de personas. Desde Metro Torrent – Avinguda hasta inicio de Anillo Ciclista de Valencia pasando por Picaña y circulando siempre por carril bici:

- 30 minutos de trayecto
- 8,7 km de distancia (+46 m de desnivel positivo)



Sistema de carriles bici a nivel interurbano  
Fuente: Elaboración propia

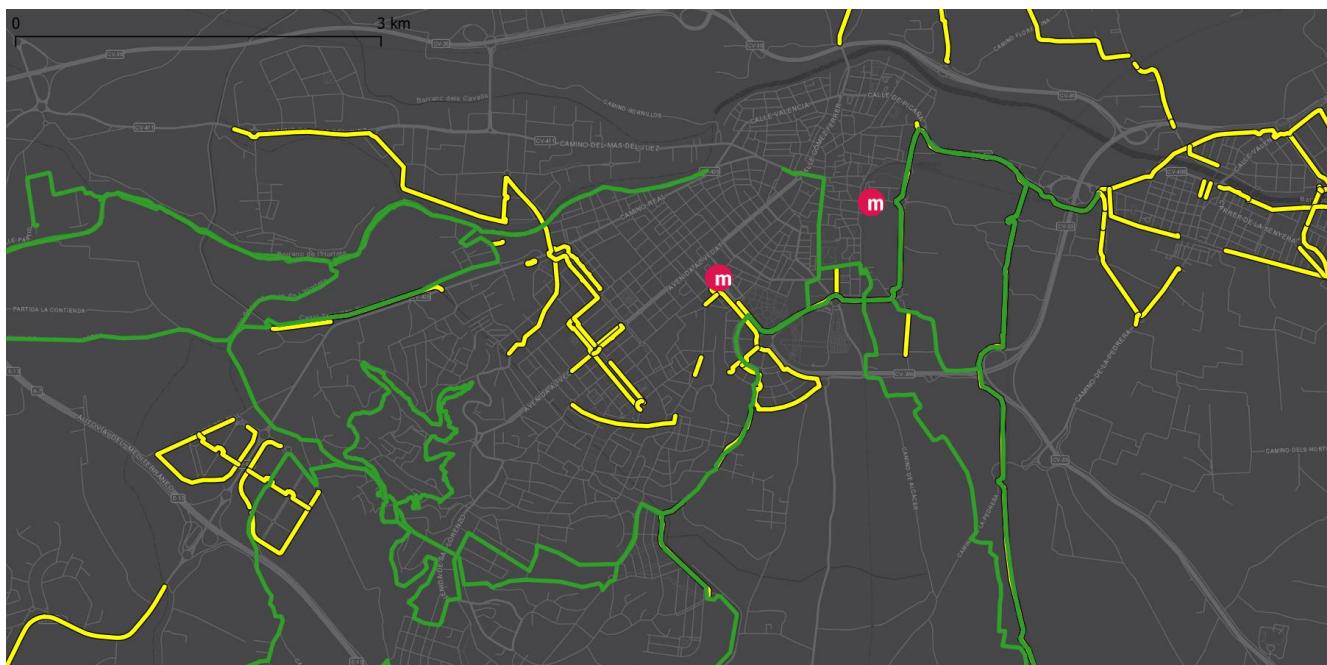
**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
**Fondo Europeo de Desarrollo Regional**  
**(FEDER)**



Cálculo distancia entre Torrente e inicio del Anillo Ciclista de Valencia  
Fuente: Google Maps

#### 1.4 Red de sendas ciclables para uso recreativo

A nivel urbano, esta red de carriles bici analizada anteriormente se complementa con un sistema complementario de sendas ciclables para la práctica del ciclismo recreativo que incrementa la extensión de esta red y corrige algunas discontinuidades.



Red actual de carriles bici (amarillo) + Red de sendas ciclables de uso recreativo (verde)  
Fuente: Elaboración propia

## 1.5 Intermodalidad

Torrent dispone de 2 estaciones de metro, aparte de servicio de autobús urbano e interurbano.

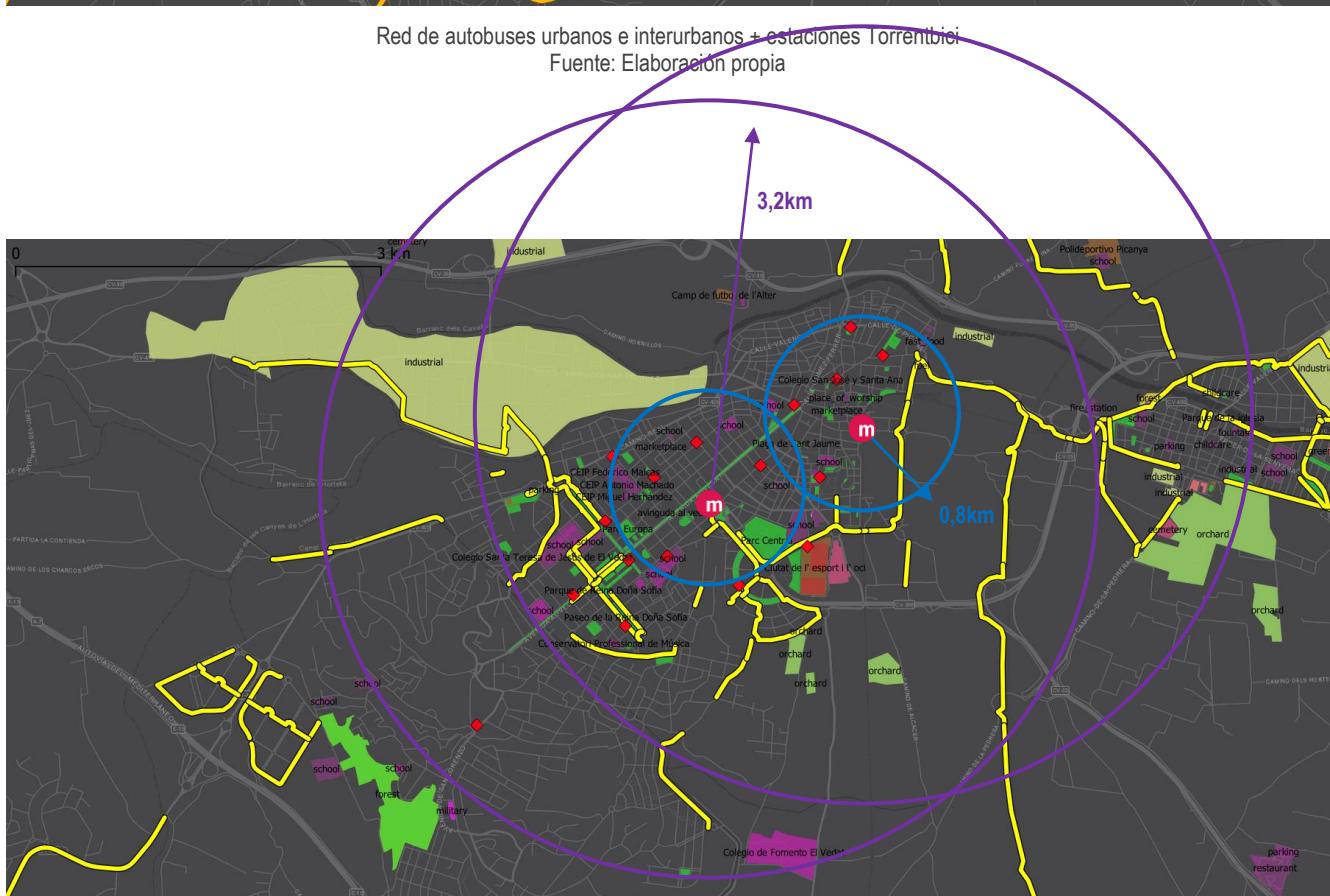
**Autobús:** La red de buses urbanos e interurbanos se distribuye uniformemente por los 4 Distritos de la ciudad y atraviesa de este a oeste el Polígono Industrial de Torrent. Además, desde el Ayuntamiento se incentiva su uso combinado con la bicicleta ofreciendo servicio gratuito del servicio Bicitorrent a los usuarios del bus. No obstante, el uso del autobús es muy reducido, utilizado con más frecuencia por las personas que residen en el Distrito 4-El Vedat.

**Metro:** Por lo que refiere al metro, éste representa el primer modo de transporte no motorizado para los desplazamientos entre la ciudad de Torrent y el exterior (18% que representa 13.500 viajes en día laborable).

Se considera que la distancia máxima que una persona está dispuesta a caminar hasta una parada de transporte público es de 800 metros (conocido también como área de clientela). Si este recorrido se realiza en bicicleta, esta área de clientela se multiplica por 16, **incrementando esta distancia a 3,2 kilómetros**.

Si se facilita e incentiva el acceso en bicicleta a las estaciones y paradas de transporte público, especialmente a las de metro, este medio de transporte será más atractivo para mucha más gente, especialmente en el contexto de Torrent en el que las 2 estaciones de metro existentes se encuentran alejadas de ciertas zonas de la ciudad (especialmente del Distrito 4 y del Polígono Industrial). Un factor determinante para favorecer el traspase de usuarios/as del vehículo privado para este tipo de desplazamientos (72% actualmente).

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
**Fondo Europeo de Desarrollo Regional**  
**(FEDER)**



## 2 SESIÓN DE TRABAJO CON LOS PRINCIPALES AGENTES DE LA CIUDAD

El día **11 de febrero de 2019** se celebró en Torrent una reunión donde identificar los principales retos de Torrent en materia de fomento de la ciclomovilidad. A continuación se muestran estos retos, clasificados por bloques para facilitar su lectura:

<b>Zonas 30 o vías pacificadas</b>	El bajo uso de la bicicleta puede deberse al <b>miedo a la convivencia</b> con el resto de vehículos.
	Existe una <b>falta de señalización vertical y horizontal</b> en las zonas 30 o de coexistencia entre coches y bicicletas.
	Muchos vehículos no respetan el <b>límite de velocidad</b> en las zonas 30.
<b>Convivencia ciclistas y peatones</b>	Actualmente existen <b>conflictos entre ciclistas y peatones</b> , especialmente en las vías compartidas (carriles bici, zonas peatonalizadas...).
	<b>Los pasos de peatones</b> son especiales puntos de conflicto.
<b>Infraestructuras ciclistas</b>	Necesidad de evaluar la necesidad de <b>mejorar la señalización vertical y horizontal</b> de toda la red ciclista urbana.
	Revisar el <b>estado de la red de carriles bici</b> (conservación, señalización, criterios de diseño...).
	Faltan <b>aparcamientos seguros</b> para bicicletas.
	Las rutas verdes transcurren por vías transitadas por vehículos a <b>gran velocidad</b> .
	Oportunidad de conectar los carriles bici y las rutas verdes con el proyecto de <b>Anillo Metropolitano</b> .
<b>Diseño modelo de ciudad</b>	Se debe tener una <b>consideración integral</b> (peatón, bicicleta, vehículo) en procesos de diseño y urbanización de calles y barrios.
	El espacio público debe tener siempre como <b>prioridad las personas</b> .
	En muchas ocasiones se dedica demasiado espacio para el <b>uso del vehículo privado</b> (circulación, aparcamiento...).
	Considerar el <b>impacto social</b> en relación al modelo de movilidad urbana optado.
	Se debe <b>racionalizar el uso del vehículo privado</b> , facilitando e incentivando el uso de otros modos de transporte.
<b>Proyectos complementarios</b>	Considerar <b>otros proyectos</b> llevados a cabo: rutas escolares, control contaminación ambiental, iluminación inteligente...
	Aprovechar la <b>EDUSI</b> para financiar actuaciones relacionadas con la bici.
	Innovación haciendo más <b>inclusiva la bicicleta</b> .

Ocio y turismo	Considerar el <b>potencial turístico y recreativo</b> de la bicicleta, ligado especialmente a las rutas verdes de Torrent.  Las rutas verdes de Torrent, una oportunidad para <b>iniciarse</b> en el mundo de la bici.
Acceso en bici al polígono industrial	Se considera que las infraestructuras para acceder al polígono industrial son <b>insuficientes</b> .  Se considera que al menos entre el <b>30-40% de los/as trabajadores/as</b> del polígono industrial son ciudadanos/as de Torrent.
Ciclologística	La ciclográfica es <b>irrelevante</b> en la ciudad actualmente.  Empresas como Glovo o algunas cargo-bikes se han hecho ya notar en la ciudad.
Promoción y marketing	Se deben “ <b>vender mejor</b> ” todas las acciones que se realizan en relación con la bicicleta.  La <b>concienciación</b> se debe tener más en consideración para provocar un cambio de hábitos en la movilidad cotidiana.

### Visión de Torrent en relación con la bicicleta

- Un espacio urbano integrador-verdebrado por la bicicleta (incluyendo el polígono) y que está preparado para el uso de la bicicleta (incluidas fuentes de agua).
- Nuevos modelos de bicicleta compartida (tipo *free-floating*)
- Una ciudad donde hay comercio de proximidad y posibilidades de teletrabajo para evitar desplazamientos que no son necesarios.
- Una ciudad que forma y “evangeliza” sobre los beneficios de la bicicleta.
- Una ciudad inteligente que utiliza la tecnología para mejorar la visibilidad de peatones y ciclistas incluso en condiciones de baja visibilidad.
- Una ciudad que tiene más espacio para las personas.
- Una ciudad por la que circulan vehículos eléctricos y autónomos.

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

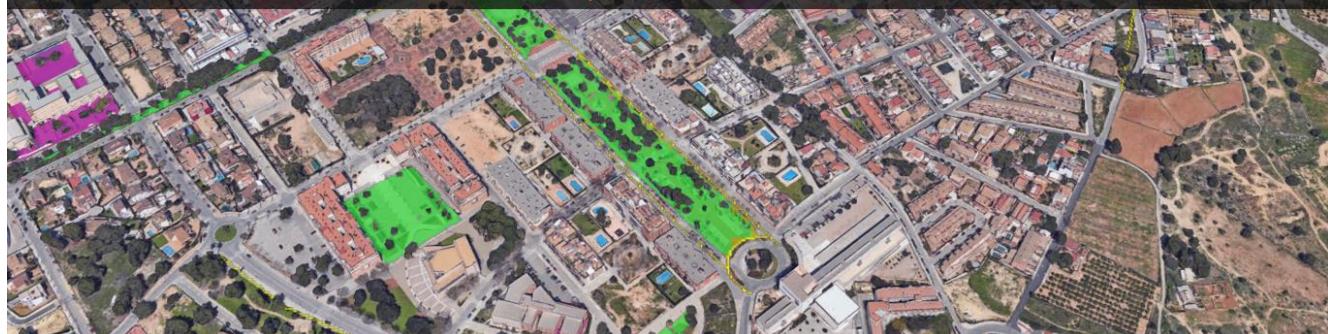
### 3. ANEJOS

#### 3.1. Presentación de la sesión con los agentes del territorio (11 de febrero de 2019)



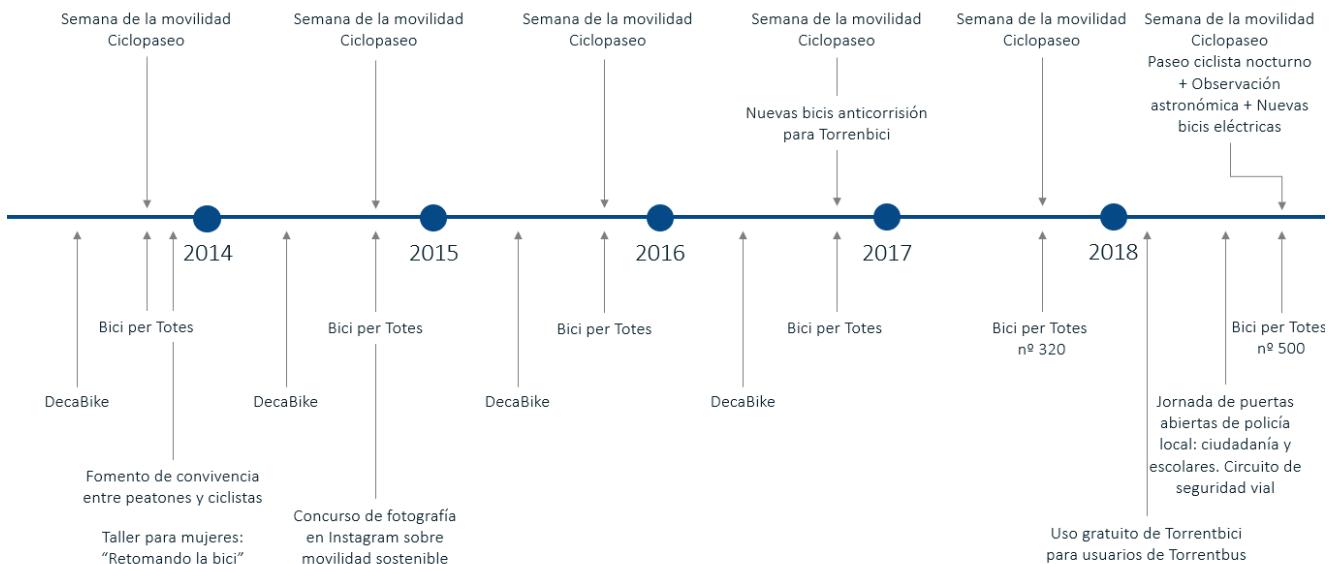
REVISIÓN DE FACTORES CLAVE PARA LA CICLOMOVILIDAD: IDENTIFICACIÓN DE RETOS

Torrent, 11 de febrero de 2019

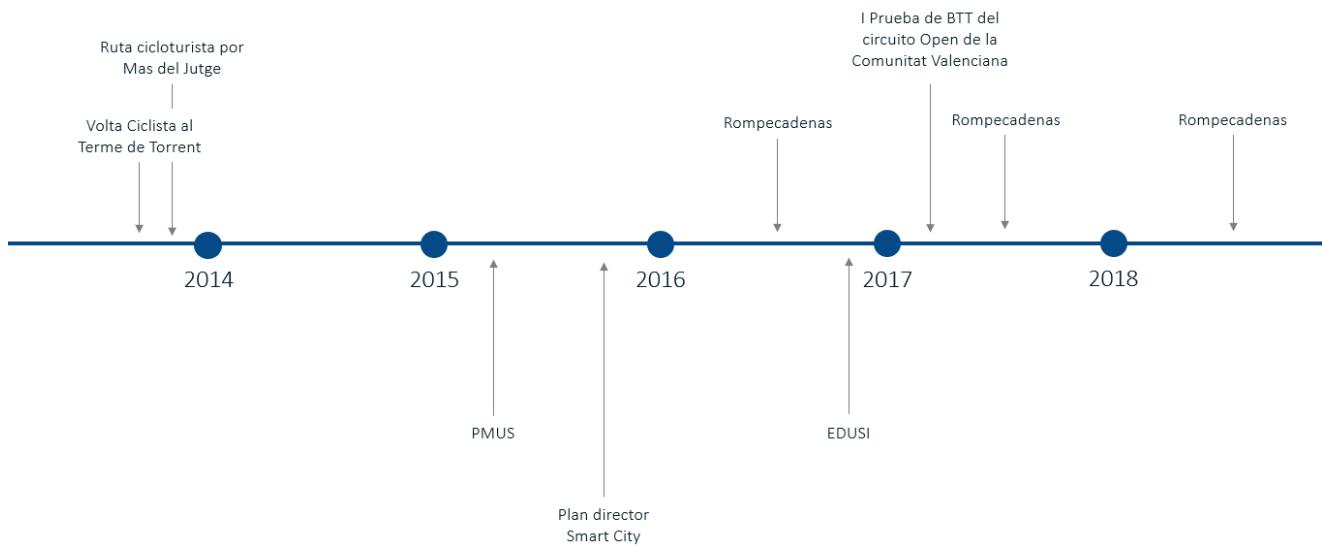


**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
**Fondo Europeo de Desarrollo Regional**  
**(FEDER)**

## ITINERARIO DE LOS ÚLTIMOS AÑOS...

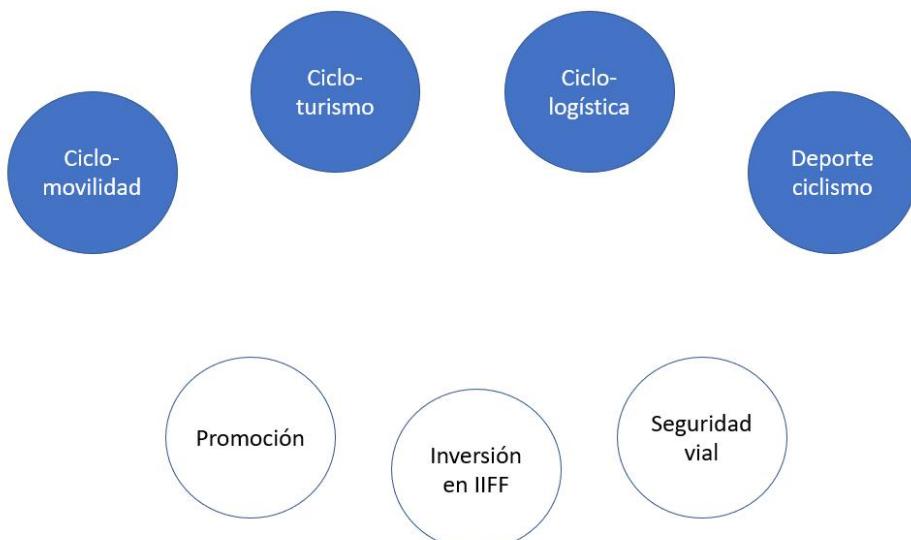


## ITINERARIO DE LOS ÚLTIMOS AÑOS...



**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

¿QUÉ RETOS TENEMOS POR DELANTE?



Calidad total en políticas de ciclomovilidad

# Torrent TerritorioBikefriendly

EP0. Estrategia “Territorio Bikefriendly”



**“UNA MANERA DE HACER EUROPA”**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

Esta actuación está cofinanciada al 50% por el FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional) de la Unión Europea, en el Programa Operativo de Plurirregional de España del periodo de programación 2014-2020, incluido en el Eje 12: Desarrollo Urbano, dentro de la Ayuda de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado EDUSI TORRENT 2015-2025, de la que el Ayuntamiento de Torrent es beneficiario.

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

El diseño de políticas dirigidas al fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte urbano es un fenómeno que se está produciendo en la mayoría de ciudades de Europa. Una tendencia que se explica en gran medida gracias a la creciente conciencia de sus beneficios y de las importantes ventajas que su introducción aporta desde el punto de vista ambiental y social a la movilidad de las áreas urbanas, así como a las necesidades cambiantes de la población. En este contexto, una parte de la solución pasa por la introducción de la bicicleta como parte integrante dentro del sistema de transportes urbanos.

Poco a poco se han evidenciado los errores cometidos a partir de los años 60 con políticas de transporte orientadas a facilitar el uso indiscriminado y desenfrenado del automóvil. En áreas urbanas densas y en distancias relativamente cortas, **los automóviles no son ni eficientes ni sostenibles**. Los efectos negativos de su abuso son evidentes: congestión, contaminación, ruido, consumo del espacio público, accidentalidad y costes de mantenimiento cada vez más elevados. Las ciudades se vuelven entornos menos atractivos debido a los impactos ambientales, sociales y sobre la calidad de los espacios públicos. En calles colapsadas y llenas de coches buscando aparcamiento, el automóvil ya no es una forma eficiente de desplazarse. Además, contar principalmente con los coches para satisfacer las necesidades de movilidad fomenta viajes cada vez más largos y dispersos, que fomentan la expansión urbana, aumentando la dependencia de este. **Las ciudades son conscientes de que las soluciones pasan por romper este círculo vicioso.**

En el escenario descrito, el uso de la bicicleta asume un rol muy importante por sus propias características de eficiencia y eficacia como medio de transporte urbano. La bicicleta se sitúa como una herramienta útil a las ciudades para **transformarlas hacia modelos de desarrollo más sostenibles**. Además, la bicicleta contribuya al desarrollo de distintas políticas urbanas en materia de medio ambiente, salud, calidad de vida, economía e inclusión social. No obstante, solo se conseguirá si se produce realmente una transferencia de viajes motorizados hacia ésta. Si por el contrario, el incremento de la bicicleta no produce estas transferencias, sus efectos se verán considerablemente reducidos porque no se modificarán los pilares de un modelo de movilidad sostenible urbana insostenible.



## ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>1. SÍNTESIS DE LA ESTRATEGIA "TORRENT TERRITORIO BIKEFRIENDLY" .....</b>	<b>6</b>
<b>2. ANÁLISIS Y COMPRENSIÓN DE LA SITUACIÓN DE PARTIDA .....</b>	<b>14</b>
<b>2.1. Definición del área de análisis .....</b>	<b>15</b>
<b>2.2. Marco de trabajo .....</b>	<b>16</b>
<b>2.2.1. PMUS Torrent (2015) .....</b>	<b>16</b>
<b>2.2.2. EDUSI Torrent 2015-2025 (2016) .....</b>	<b>19</b>
<b>2.2.3. Adhesión al Pacto Valenciano por la Movilidad Segura y Sostenible (2016) .....</b>	<b>20</b>
<b>2.3. Características generales de la movilidad de residentes .....</b>	<b>20</b>
<b>2.4. La movilidad ciclista en Torrent .....</b>	<b>21</b>
<b>2.4.1. TorrentBici .....</b>	<b>23</b>
<b>2.4.2. Red de carriles bici .....</b>	<b>23</b>
<b>2.4.3. Red de sendas ciclables para uso recreativo .....</b>	<b>25</b>
<b>2.4.4. Intermodalidad .....</b>	<b>26</b>
<b>2.5. Sesión de trabajo con los principales agentes del territorio .....</b>	<b>28</b>
<b>2.6. Visión de Torrent en relación a la bicicleta .....</b>	<b>29</b>
<b>2.7. Análisis DAFO-CAME .....</b>	<b>29</b>
<b>3. ESTRATEGIA "TORRENT TERRITORIO BIKEFRIENDLY" .....</b>	<b>34</b>
<b>3.1. Objetivos generales y específicos .....</b>	<b>34</b>
<b>3.2. Alineamiento de la Estrategia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030 .....</b>	<b>34</b>
<b>3.3. Metodología de trabajo .....</b>	<b>37</b>
<b>3.4. Definición de los ejes estratégicos (E) .....</b>	<b>39</b>
<b>3.4.1. Principales prioridades detectadas .....</b>	<b>39</b>
<b>3.4.2. De prioridades a ejes estratégicos .....</b>	<b>40</b>
<b>3.4.3. La analogía del engranaje .....</b>	<b>45</b>
<b>3.4.4. Un enfoque Smart transversal a la Estrategia Torrent Territorio Bikefriendly .....</b>	<b>46</b>

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

<b>3.5. Definición de las líneas de actuación (L) .....</b>	<b>47</b>
3.5.1. <i>Compromiso y liderazgo</i> .....	48
3.5.2. <i>Infraestructura ciclista</i> .....	54
3.5.3. <i>Formación, salud y deporte</i> .....	62
3.5.4. <i>Desarrollo socioeconómico</i> .....	66
3.5.5. <i>Comunicación y participación</i> .....	70

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

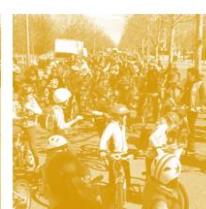
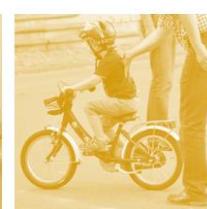
## 1 SÍNTESIS DE LA ESTRATEGIA "TORRENT TERRITORIO BIKEFRIENDLY"



### ESTRATEGIA TORRENT TERRITORIO BIKEFRIENDLY



### JUSTIFICACIÓN DE LA ESTRATEGIA



**“UNA MANERA DE HACER EUROPA”**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

## JUSTIFICACIÓN DE LA ESTRATEGIA

### OBJETIVOS

La Estrategia “Torrent TerritorioBikefriendly” plantea un conjunto de medidas con el objetivo principal de **facilitar** y **motivar** el uso cotidiano de la bicicleta, haciendo de ésta un modo de transporte prioritario en el sistema de movilidad urbano.

Esta Estrategia se alinearán con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Agenda 2030 y las políticas *Smart* impulsadas por el Ayuntamiento de Torrent.



## JUSTIFICACIÓN DE LA ESTRATEGIA

### MARCO DE TRABAJO

#### PMUS Torrent (actualmente en fase de desarrollo)

Actualmente en fase de desarrollo

Apuesta por un nuevo modelo de movilidad urbana que apuesta por los modos de movilidad activa, y desincentiva el uso cotidiano del vehículo privado

#### EDUSI Torrent (2016):

Enfoque integral que contempla aspectos económicos, ambientales, climáticos, demográficos y sociales

Apostar por una economía baja en carbono.

#### Adhesión al Pacto Valenciano por la Movilidad Segura y Sostenible (2016):

Impulsar la movilidad sostenible

Fomentar modos de desplazamiento respetuosos con la salud, la seguridad y adaptadas a los límites físicos y ambientales de la ciudad.



**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

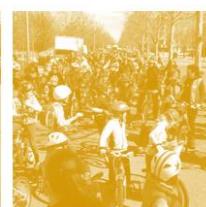
## JUSTIFICACIÓN DE LA ESTRATEGIA

### PRINCIPALES PRIORIDADES DETECTADAS

- Reforzar el **compromiso de la ciudad de Torrent** respecto a la movilidad urbana sostenible
- Contribuir a hacer de Torrent una **ciudad amable, habitable y moderna**
- Garantizar la **coexistencia** de un modelo de ciudad "caminable" y la apuesta por el uso de la bicicleta
- Ampliar la extensión y garantizar la continuidad de la **red ciclable local**
- Apostar por la **intermodalidad**, especialmente bici + metro
- Promover el uso de la bicicleta para acceder diariamente al **polígono industrial de Torrent**
- Impulsar la **formación ciclista** entre el conjunto de la ciudadanía
- Incorporar el uso de la bici en otras áreas destinadas a promover el deporte y los hábitos de vida saludables
- Contribuir al **desarrollo socioeconómico** de la ciudad y del territorio
- Diseñar una estrategia de **comunicación y sensibilización específica**
- Fomentar la **participación activa** de la ciudadanía



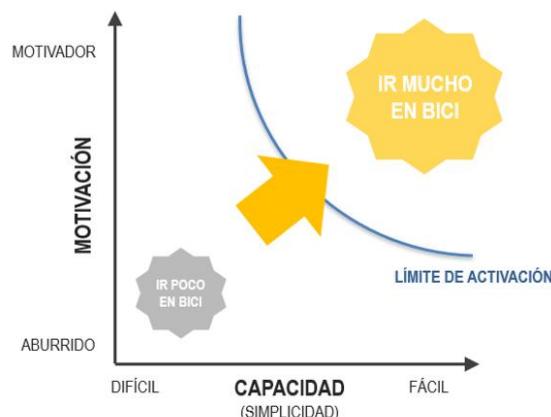
## DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA



**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

## DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA

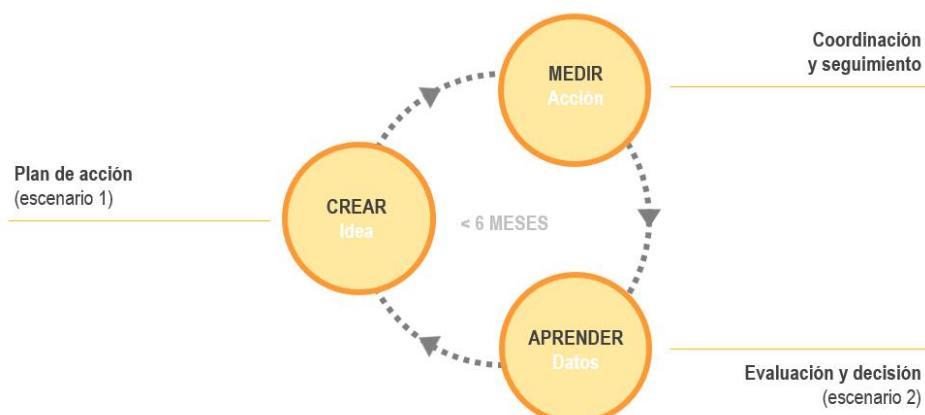
### METODOLOGÍA DE TRABAJO PROPUESTA



\* Fuente: Fogg, Brian J. "A behaviour model for persuasive design". *Proceedings of the 4th International Conference on Persuasive Technology*. ACM, 2009

## DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA

### METODOLOGÍA DE TRABAJO PROPUESTA



**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

## DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA

ESTRUCTURA – 5 EJES ESTRATÉGICOS



## DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA

ESTRUCTURA – LÍNEAS DE ACTUACIÓN



### 1. COMPROMISO Y LIDERAZGO

- L1.1 – Definir un modelo de control y gestión para la Estrategia
- L1.2 – Adaptar la actual *Ordenanza de Movilidad y Circulación de Torrent* al nuevo contexto de promoción de la ciclomovilidad
- L1.3 – Promover el uso cotidiano de la bicicleta entre los/as trabajadores/as públicos
- L1.4 – Garantizar la viabilidad económica e identificar oportunidades de financiación disponibles



**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

## DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA

### ESTRUCTURA – LÍNEAS DE ACTUACIÓN



#### 2. INFRAESTRUCTURA CICLISTA

- L2.1 – Ampliar y consolidar la red de carril bici segregado y continuo en la red viaria básica
- L2.2 – Pacificar el 100% del núcleo urbano de Torrent
- L2.3 – Garantizar un buen mantenimiento y limpieza de la red ciclable local
- L2.4 – Seguir incrementando la oferta de aparcamiento en los principales centros generadores de movilidad
- L2.5 – Impulsar la creación de una red de servicios destinados a facilitar el mantenimiento de bicicletas



## DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA

### ESTRUCTURA – LÍNEAS DE ACTUACIÓN



#### 3. FORMACIÓN, SALUD Y DEPORTE

- L3.1 – Impulsar proyectos de formación ciclista conjuntamente con todos los centros educativos de Torrent
- L3.2 – Promover iniciativas periódicas de formación ciclista dirigidas al conjunto de la ciudadanía
- L3.3 – Promover iniciativas periódicas de formación ciclista teórica y práctica dirigidas al conjunto de la ciudadanía
- L3.4 – Incorporar la bicicleta en proyectos vinculados a la promoción de la salud, el deporte y en envejecimiento activo



**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

## DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA

### ESTRUCTURA – LÍNEAS DE ACTUACIÓN



#### 4. DESARROLLO SOCIOECONÓMICO

- L4.1 – Incentivar la compra y distribución de proximidad en bicicleta
- L4.2 – Impulsar la creación de un mapa sectorial formado por todos los recursos locales vinculados a la bicicleta
- L4.3 – Apostar por el cicloturismo como una actividad para poner en valor los activos turísticos del territorio



## DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA

### ESTRUCTURA – LÍNEAS DE ACTUACIÓN



#### 5. COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN

- L5.1 – Impulsar acciones de comunicación, promoción y sensibilización dirigidas al conjunto de la ciudadanía
- L5.2 – Incorporar la participación ciudadana en el proceso de implementación de la Estrategia
- L5.3 – Celebrar periódicamente jornadas y eventos de demostración de productos en el espacio público "Subamos a la ciudadanía a la bici"



**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)



## RESULTADOS ESPERADOS



## RESULTADOS ESPERADOS

### OBJETIVOS DEL PROYECTO – OBJETIVOS GENERALES



Hacer de Torrent una **Ciudad Amable y 100% Ciclable**



Incrementar el **uso cotidiano** de la bicicleta, facilitando y motivando su uso



Impulsar una **campaña de comunicación** específica para alcanzar los objetivos de la Estrategia

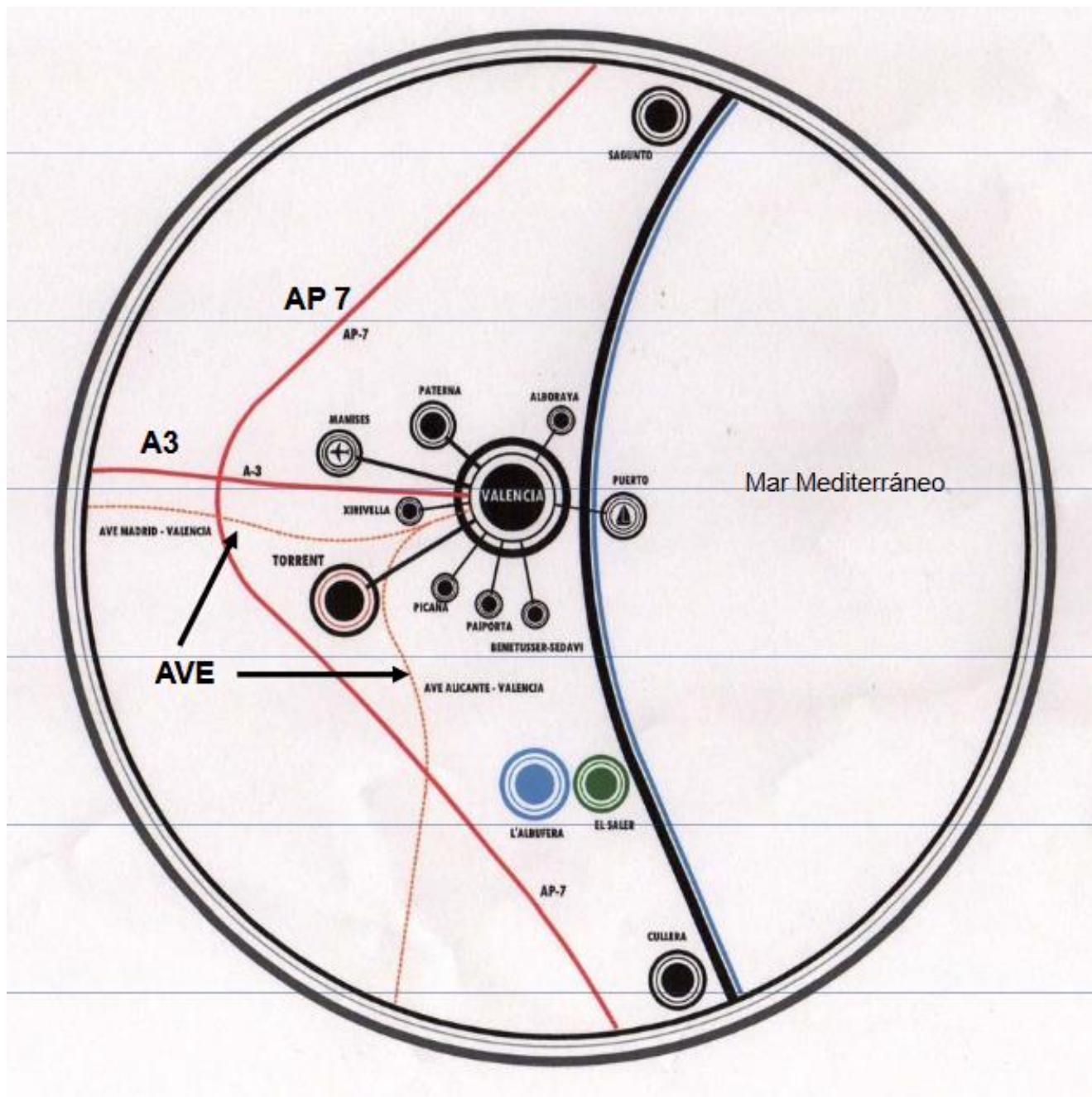


Aplicar un **enfoque Smart** en todas las actuaciones previstas



**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

## 2 ANÁLISIS Y COMPRENSIÓN DE LA SITUACIÓN DE PARTIDA



Torrent y su situación en el marco metropolitano de Valencia

Fuente: Ayuntamiento de Torrent

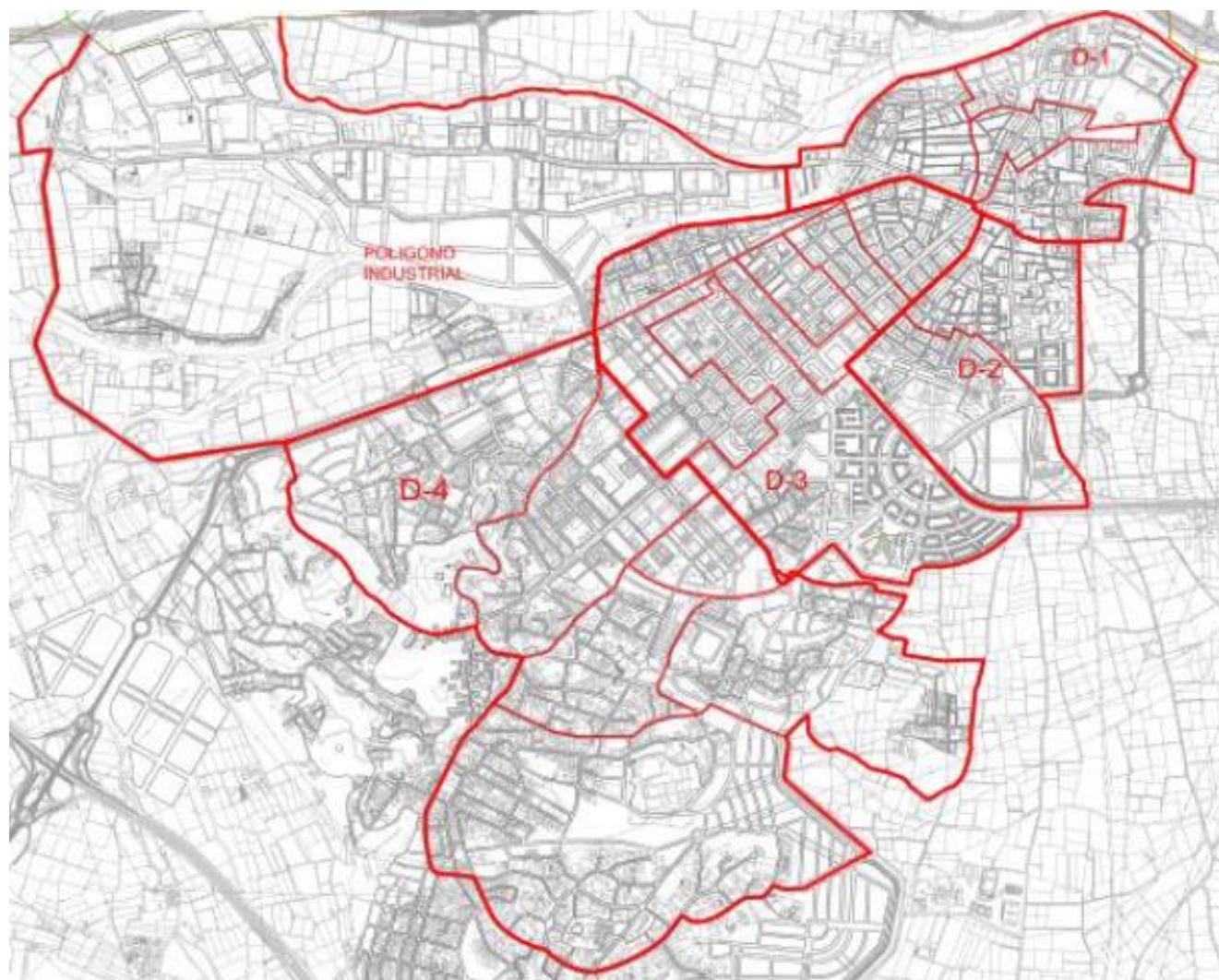
## 2.1 Definición del área de análisis

Para este proyecto se ha considerado como *Área de Proyecto* el casco urbano del municipio de Torrent y parte de las urbanizaciones y zonas industriales de éste.

Siguiendo el mismo criterio que el PMUS Torrent, esta área se ha zonificado del siguiente modo presentando las siguientes características:

- **Distrito 1:** Se trata del distrito donde reside el 24% de la población.
- **Distrito 2:** 12% de la población. Es el distrito más envejecido de la ciudad (14% mayor de 65 años) y conjuntamente con el Distrito 1 concentran el 77% de las familias de Torrent que no poseen ningún turismo (desplazamientos a pie y en transporte público). En este Distrito solo el 21% de las personas trabajan.
- **Distrito 3:** Es el más poblado, concentrando el 47% de la población de Torrent y con una tasa de motorización por encima de la tasa global.
- **Distrito 4 (*El Vedat*):** A este distrito le corresponde el 18% de la población. Es el distrito más joven (23% menores de edad). En esta zona predominan las viviendas unifamiliares y por lo tanto también el mayor uso del coche (619 vehículos/1.000 habitantes). Según la *Encuesta Domiciliaria de 2013* el 100% de las familias de este distrito disponen de al menos 1 coche.
- **Polígono Industrial:** Ensanche urbano de uso industrial (se estima que entre el 30-40% de los trabajadores/as son a su vez residentes de Torrent).

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)



Definición del Área de Análisis del proyecto  
Fuente: PMUS Torrent

## 2.2 Marco de trabajo

El siguiente proyecto toma como documentos de referencia los siguientes planes:

- PMUS de Torrent (2015)
- EDUSI (2016)
- Adhesión al Pacto Valenciano por la Movilidad Segura y Sostenible (2016)

### 2.2.1 PMUS Torrent (2015)

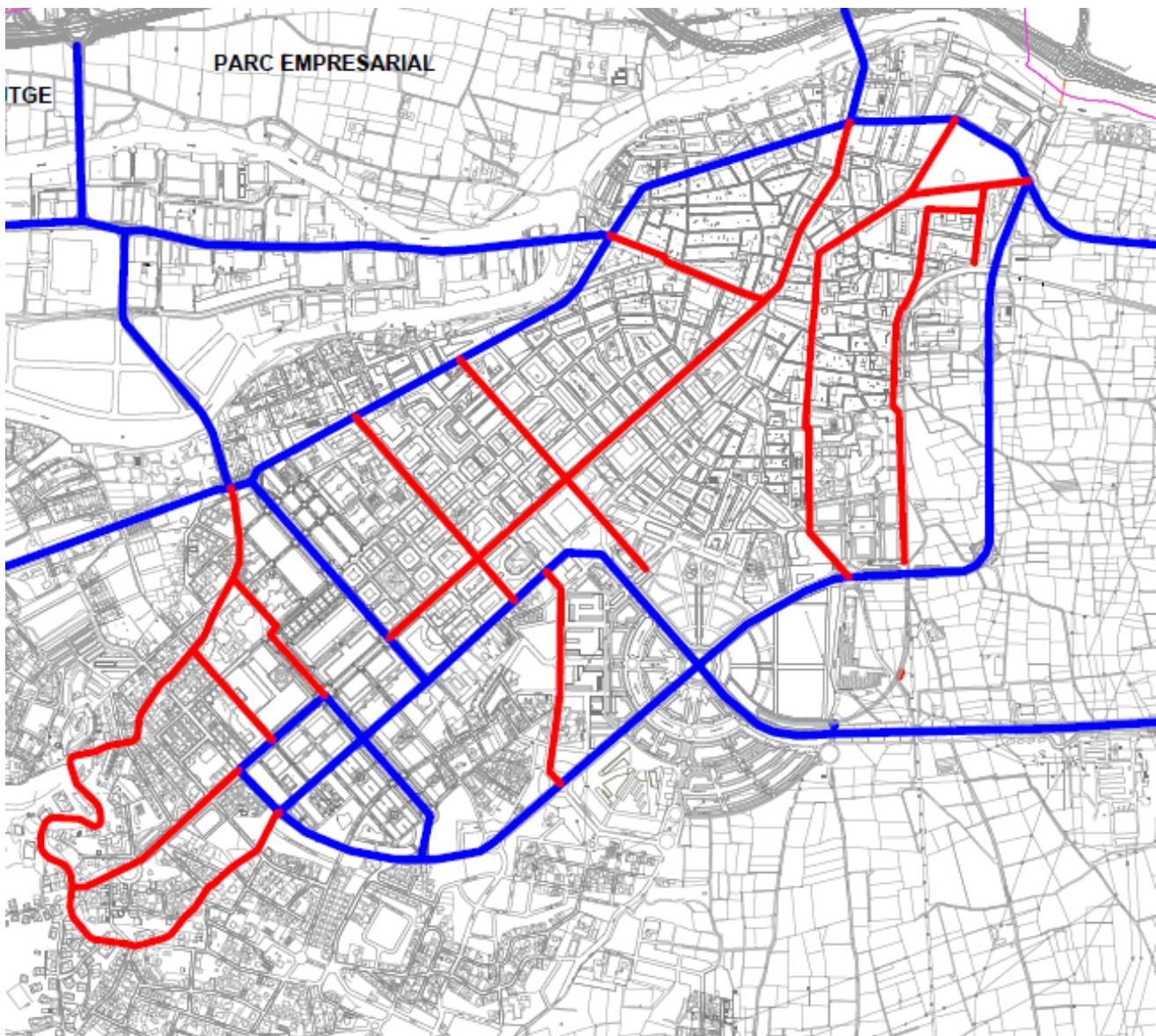
El Ayuntamiento de Torrent aprobó en el año 2015 el PMUS Torrent, con los siguientes objetivos principales:

- Calmar el tráfico rodado de la ciudad
- Mejorar la calidad de vida del conjunto de la ciudadanía
- Recuperar un espacio público y de calidad
- Reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y de ruido
- Aumentar la seguridad vial
- Estimular la utilización de transportes colectivos y los desplazamientos no motorizados

Para alcanzar estos objetivos se establecieron las siguientes medidas de actuación, clasificadas por modo de transporte:

- Circulación de vehículos
  - Garantizar una mejor circulación y establecer zonas de tráfico limitado
  - Establecer una nueva jerarquía viaria

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)



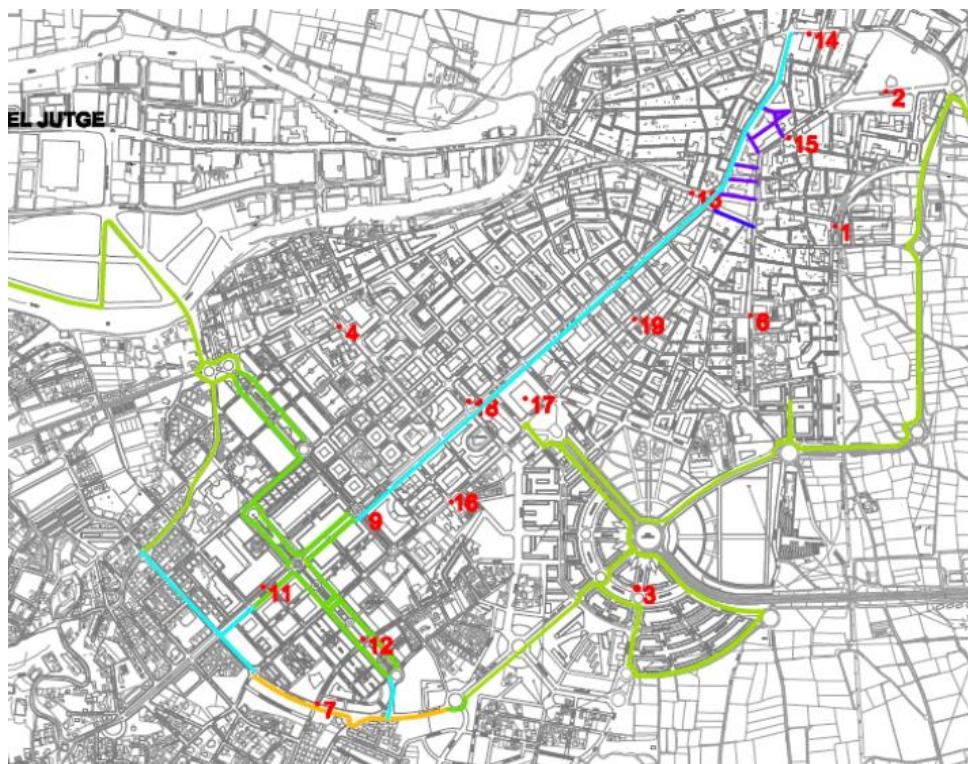
Red viaria básica (azul) y secundaria (roja)  
Fuente: PMUS Torrent

- Estacionamiento
  - Mejor uso del espacio existente en las áreas más demandadas mediante medidas de regulación
  - Adecuación de nuevos espacios de estacionamiento
- Circulación peatonal y PMRs
  - Establecer itinerarios que faciliten la movilidad de los peatones y PMRs hacia los destinos preferentes
  - Actuaciones sobre las características físicas de las calzadas y aceras
  - Posibles nuevas áreas peatonales o zonas con restricciones de la velocidad de circulación

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
 Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
 (FEDER)

- **Bicicleta**

- Completar la red ciclista de Torrent y su señalización vertical/horizontal
  - Carril bici
  - Senda ciclable
  - Vías compartidas



**Leyenda**

**Tipo de carril bici**

- Segregado
- Separado
- Ciclocale

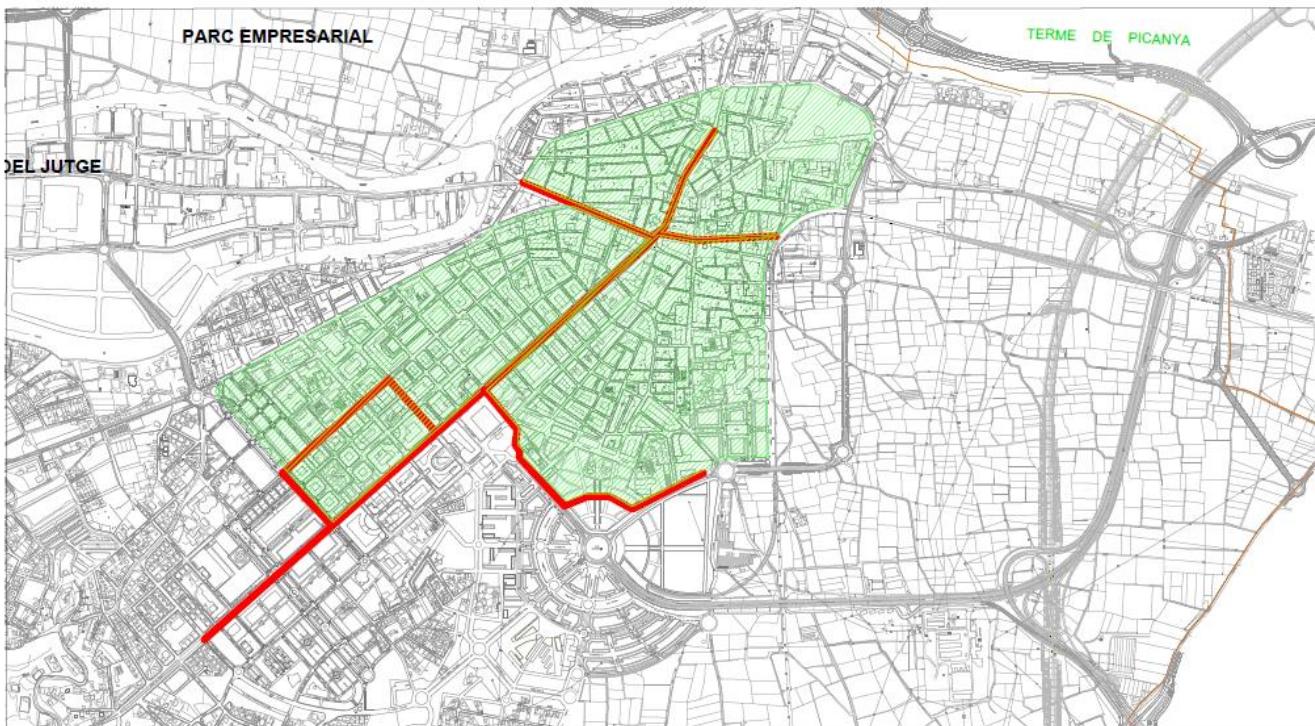
**Calles peatonales**

- Calles Peatonales

**Nuevo carril bici**

- Propuesta de nuevo carril bici

Propuesta de Red Ciclista de Torrent  
 Fuente: PMUS Torrent



Propuesta de Caminos peatonales adaptados (rojo) y Zonas de prioridad invertida (verde)

Fuente: PMUS Torrent

- Ampliar la dotación de aparcabicicletas, instalando nuevas unidades en coincidencia con las bases de estacionamiento de la bicicleta pública.
- Campañas de sensibilización
  - **Plan de marketing:** impulso promocional y publicitario con el objetivo de acercar a los/as habitantes las nuevas medidas adoptadas en el PMUS y las nuevas infraestructuras ejecutadas.
  - **Campaña escolar:** campañas informativas de movilidad sostenible a alumnos/as mayores de 14 años y entrega de folletos/trípticos con las novedades implementadas en el municipio.
  - **Semana Europea de la Movilidad:** paseos en bicicleta y otras actividades paralelas para incentivar el uso de la bicicleta.

- Transporte público
  - Aumentar la información en las paradas de autobús
  - Fomentar la conexión en tren a Valencia
- Mercancías (facilitar carga y descarga)
- Nuevo diseño del Camí Nou
  - Cerrar al tráfico esta vía para obtener beneficios ambientales, fomento del comercio en la zona, incentivar el uso del transporte público y crear una imagen de municipio más sostenible.

- Movilidad eléctrica
  - Fomentar el uso de vehículos eléctricos mediante la creación de medidas que apoyo y promoción.
- Ordenanza municipal
  - Actualizar la actual ordenanza municipal para que recoja las medidas en materia de movilidad definidas en el PMUS.

### 2.2.2 EDUSI Torrent 2015-2025 (2016)

La Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado de Torrent (EDUSI Torrent) tiene como objetivo la planificación de actuaciones de regeneración urbana a ejecutar hasta 2022 mediante un enfoque integral que contemple aspectos económicos, ambientales, climáticos, demográficos y sociales.

Mediante el EDUSI, Torrent pretende ser una ciudad cada vez más amable, habitable y moderna, que tenga como prioridad una **economía baja en carbono**.

Para alcanzar estos objetivos, se plantean las siguientes áreas temáticas:

- Smart City
- **Movilidad**
  - **Rutas escolares seguras para la ciudad de Torrent**
- Eficiencia energética
- Patrimonio cultural
- Urbanismo y medio ambiente
- Fomento económico y local

Esta actuación está cofinanciada al 50% por el FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional) de la Unión Europea, en el Programa Operativo de Plurirregional de España del periodo de programación 2014-2020, incluido en el Eje 12: Desarrollo Urbano, dentro de la Ayuda de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado EDUSI TORRENT 2015-2025, de la que el Ayuntamiento de Torrent es beneficiario

### 2.2.3 Adhesión al Pacto Valenciano por la Movilidad Segura y Sostenible (2016)

Por último, mencionar que el compromiso por hacer de Torrent un modelo de ciudad que promueva la movilidad sostenible se ratificó en 2016 mediante la firma del "Pacto Valenciano por la Movilidad Segura y Sostenible" cuyo principal objetivo es **impulsar la movilidad sostenible**, fomentando el uso de formas de desplazamiento respetuosas con la salud, la seguridad y adaptadas a los límites físicos y ambientales de la ciudad.

En el pacto se han redactado, aprobado y ejecutado planes de movilidad urbana sostenible buscando un mayor peso de los recorridos a pie, en bicicleta y en transporte público.

## 2.3 Características generales de la movilidad de residentes

De los datos extraídos del PMUS Torrent se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- Las personas residentes en Torrent generan casi 250.000 desplazamientos en un día laborable, lo que se traduce que una persona residente en Torrent realiza una media de aproximadamente **3 viajes diarios**.
- Del total de desplazamientos casi un **48% se realizan fundamentalmente a pie**.
- El reparto modal de Torrent se distribuye del siguiente modo:

<b>A pie o en bici</b>	<b>48%</b>
Coche conductor	34%
Coche acompañante	9%
Metro	6%
Bus urbano	1%
Bus interurbano	1%
Moto y ciclomotor	1%

- El **70% de los desplazamientos** generados por los residentes tienen **un origen y un destino dentro del propio municipio**. A esto se debe sumar que, aún no disponiendo de datos fiables, se estima que un 30-40% de los trabajadores del polígono industrial de Torrent son residentes del propio municipio.
  - En este tipo de desplazamientos (origen y destino Torrent), el modo **a pie es predominante: 68% del total**, por lo que podemos determinar que **Torrent es una ciudad caminable**.
  - El coche presenta una participación del 30% (36.000 coches circulan por las calles de Torrent en un día laborable), presentando claras tendencias en función del distrito.
  - El resto de modos de transporte tienen una escasa participación en la movilidad interior de Torrent.
- Los desplazamientos entre la ciudad de Torrent y el exterior tienen lugar del siguiente modo:
  - 63% coche conductor + 9% coche acompañante (53.000 desplazamientos en día laborable)
  - **18% metro** (13.500 viajes en día laborable)
- Las **motivaciones** que originan movilidad cotidiana en Torrent son las siguientes:
  - Vuelta a casa (44%)
  - Ir a trabajar (16%)
  - Ir a estudiar (12%)
  - Acompañar a niños al colegio (5%)
- El tiempo medio de desplazamiento para todos los desplazamientos investigados es de **14 minutos**.

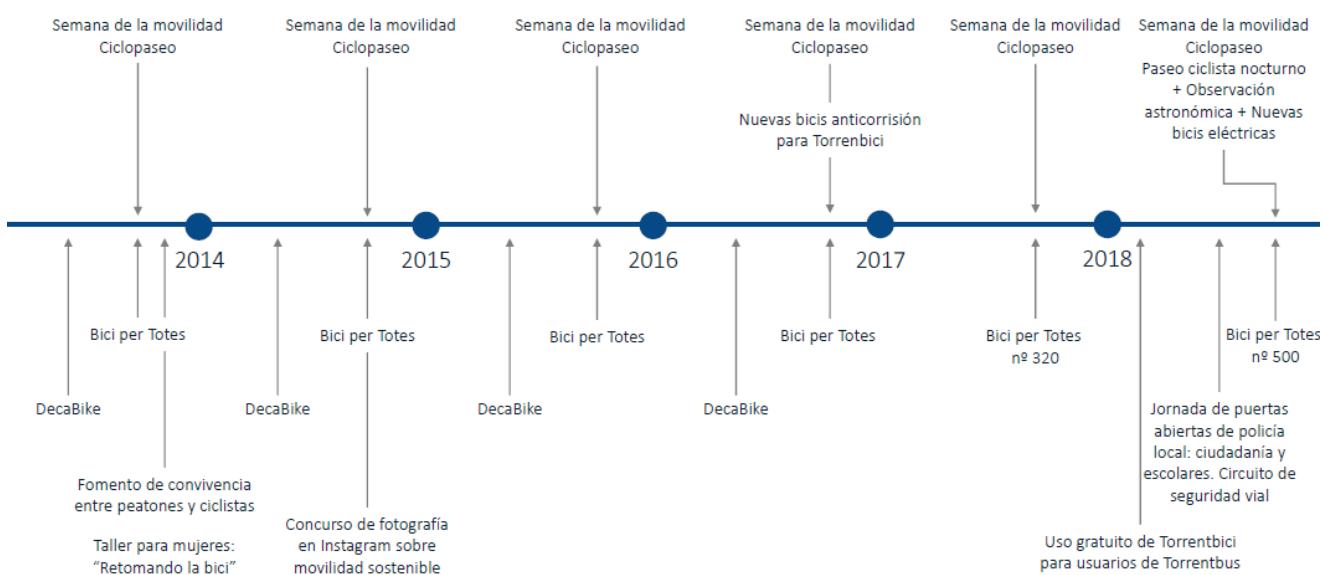
- El modo de desplazamiento varia en función de los **districtos**:
  - Distritos 1, 2 y 3: Mayoría de desplazamientos a pie.
  - Distrito 4 (El Vedat): Uso mayoritario del coche (solo reside un 18% de la población). Es el distrito que más desplazamientos de autobús urbano/interurbano genera.

## 2.4 Movilidad ciclista en Torrent

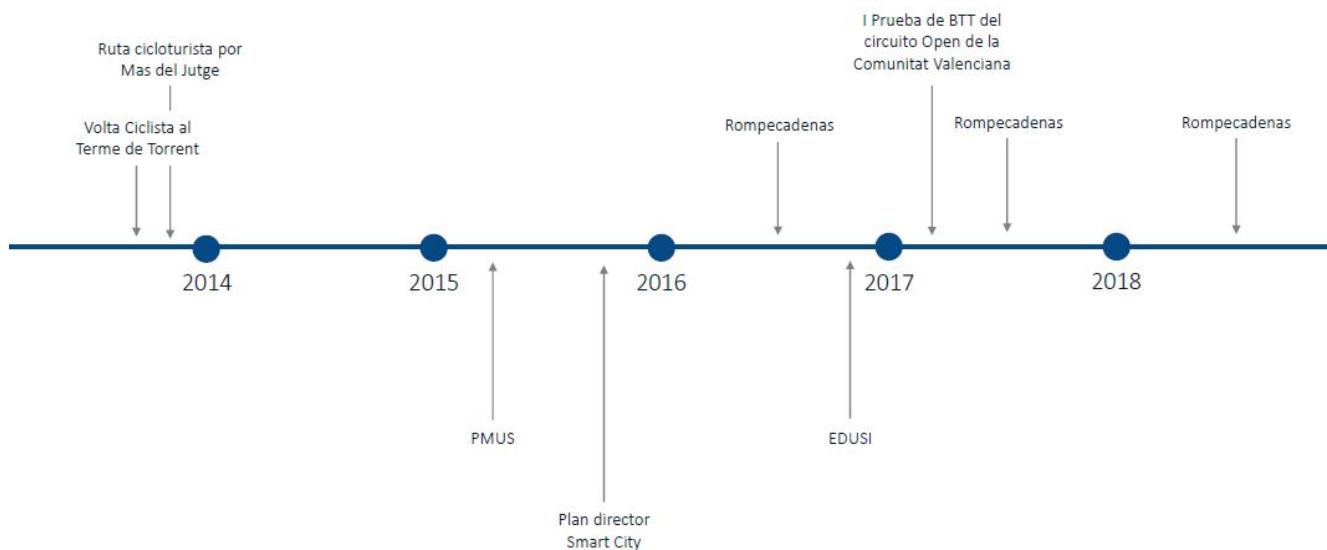
Según datos del PMUS Torrent, a día de hoy la bicicleta representa tan solo un **0,1% del reparto modal** del municipio (residual).

Para revertir esta situación, desde el Ayuntamiento de Torrent se están llevando a cabo un conjunto de medidas sostenidas en el tiempo para hacer de la movilidad ciclista un modo de transporte **atractivo y accesible para el conjunto de la población**.

### ITINERARIO DE LOS ÚLTIMOS AÑOS...



## ITINERARIO DE LOS ÚLTIMOS AÑOS...



Acciones realizadas para fomentar el uso de la bicicleta durante los últimos 5 años  
Fuente: Elaboración propia

De entre ellas, destacamos las siguientes:

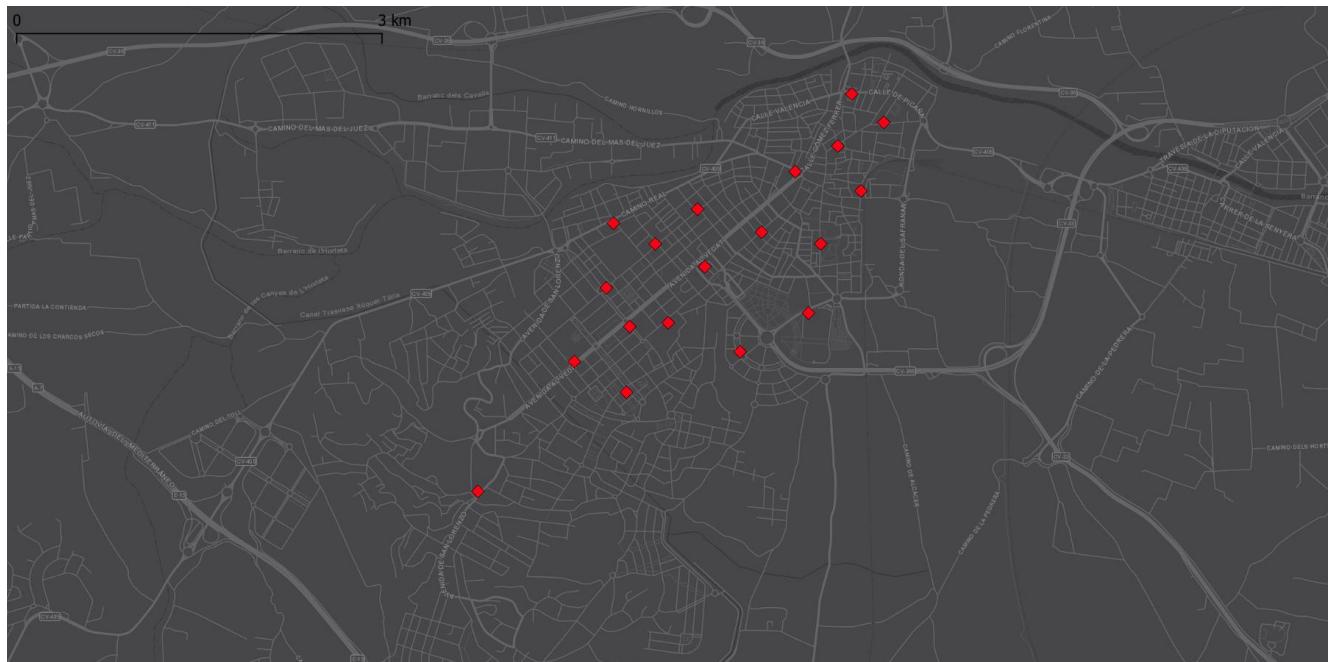
- **Fiesta de la Bici Deca-Bike:** Actividad organizada conjuntamente con Decathlon Torrent que apuesta por el uso de la bicicleta y la práctica del ciclismo deportivo. Para ello se organizan rutas en bicicleta por la ciudad y diversas actividades para todos los públicos (seguridad vial, muestra de productos, talleres...).
- **Bici per Totes:** Espacio-Taller impulsado por las entidades Soterranya AMA y Tándem ubicada en el barrio del Xenillet donde se recuperan, reparan y donan bicicletas a centros educativos, ONGs, asociaciones o a personas en riesgo de exclusión o con dificultad para adquirir un vehículo sostenible que les permita desplazarse a sus lugares de trabajo o hacer sus gestiones diarias. Un espacio donde se combina formación, solidaridad, la sostenibilidad y la movilidad sostenible. Actualmente más de 500 bicicletas han sido recuperadas y donadas por parte de esta iniciativa.
- **Semana de la Movilidad Sostenible y Segura:** Torrent participa anualmente de manera activa en la celebración de la Semana Europea de la Movilidad Sostenible y Segura mediante la organización de "Ciclopaseos", conferencias, proyección de documentales y otras actividades lúdicas dirigidas a todos los públicos para fomentar el uso cotidiano de la bicicleta.
- **Jornadas de puertas abiertas de la Policía Local de Torrent:** Se trata de dos días dirigidos a toda la ciudadanía, y en concreto a los escolares, con el objetivo de formar en educación viaria, mostrar el trabajo diario de la policía, presentar los diferentes departamentos que la componen, y establecer un vínculo de confianza.

## 2.4.1 Torrentbici

Torrent dispone de un servicio público de bicicletas llamado “Torrentbici” que actualmente cuenta con 19 bases repartidas uniformemente por todo el municipio (exceptuando el Polígono Industrial y el Distrito 4-El Vedat).

Desde 2018, el Ayuntamiento de Torrent ha iniciado la campaña “**Mou-te**”: los usuarios de las líneas municipales de autobuses TorrentBus pueden utilizar de forma gratuita el servicio de préstamo de bicicletas TorrentBici con el objetivo de fomentar la movilidad sostenible en la ciudad y ofrecer una forma de transporte alternativa que también, se conecta con las estaciones de bicicletas de Valencia.

Y es que el sistema Torrentbici forma parte de MIBISI, el Sistema de Bicicleta Pública del Área Metropolitana de Valencia, de manera que se puede conectar con todos los municipios que conforman esta red.

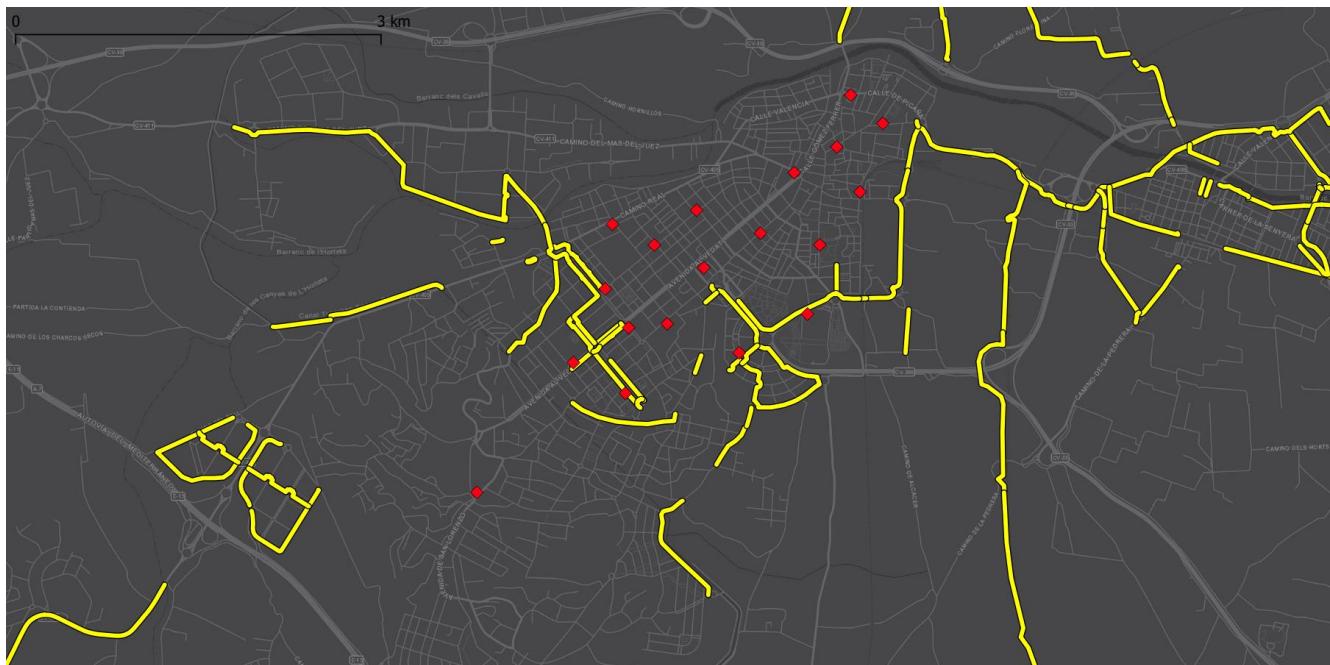


Distribución de las estaciones del servicio público de bicicletas Torrentbici  
Fuente: Elaboración propia

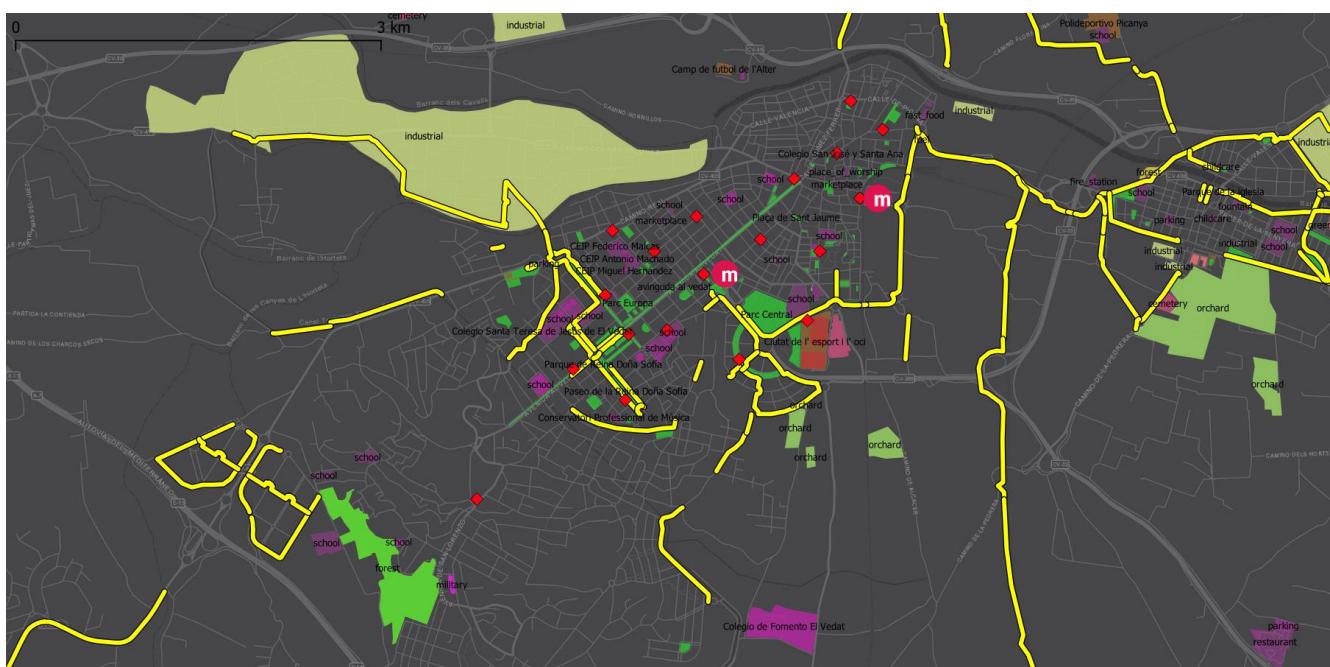
## 2.4.2 Red de carriles bici

A nivel de movilidad interna, la ciudad de Torrent dispone de una extensa red de km de carril bici que, no obstante, presenta discontinuidades en muchos tramos y que en ocasiones no conecta con los puntos de interés del municipio (colegios, equipamientos, paradas de transporte público...), tal y como se observa a continuación.

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
**Fondo Europeo de Desarrollo Regional**  
**(FEDER)**



Red actual de carriles bici (amarillo) + Estaciones Torrentbici (rojo)  
Fuente: Elaboración propia



Red actual de carriles bici (amarillo) + Estaciones Torrentbici (rojo) + Principales puntos de interés de la ciudad  
Fuente: Elaboración propia

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

No obstante, la conexión con el Anillo Ciclista de Valencia a través de Picanya es continua y permite los desplazamientos en bicicleta de una forma rápida y segura para la gran mayoría de personas. Desde Metro Torrent – Avinguda hasta inicio de Anillo Ciclista de Valencia pasando por Picaña y circulando siempre por carril bici:

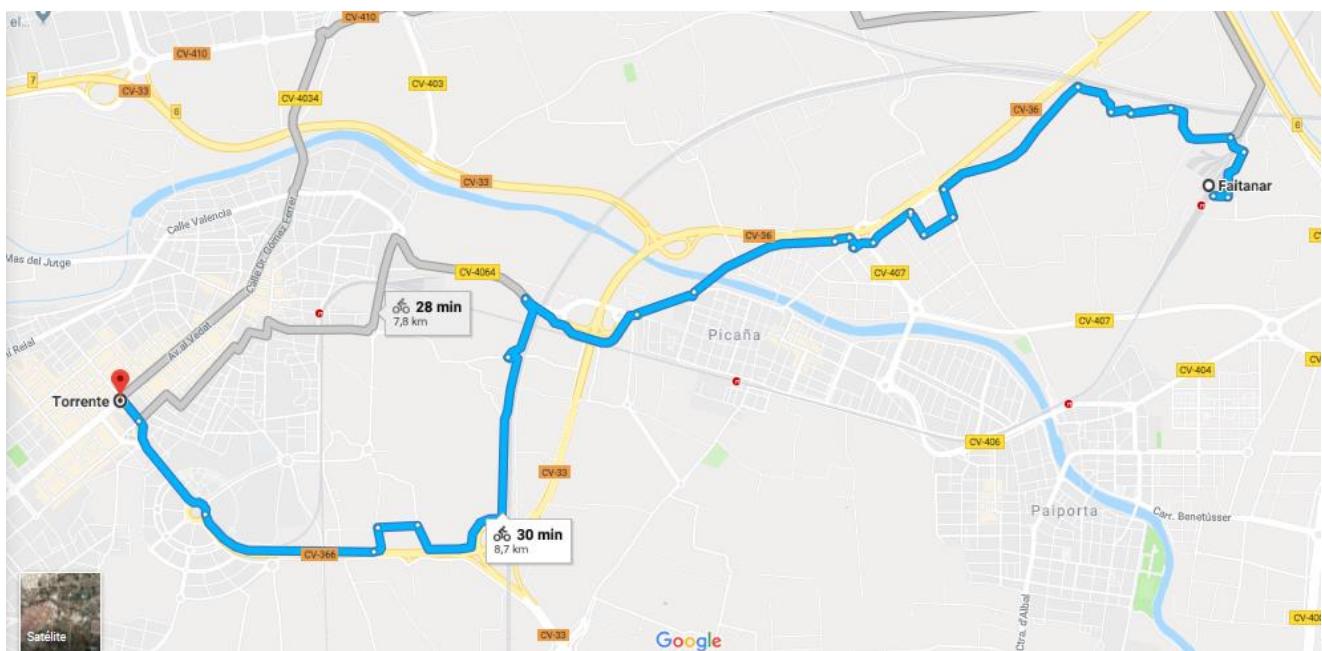
- 30 minutos de trayecto
- 8,7 km de distancia (+46 m de desnivel positivo)



Sistema de carriles bici a nivel interurbano  
Fuente: Elaboración propia

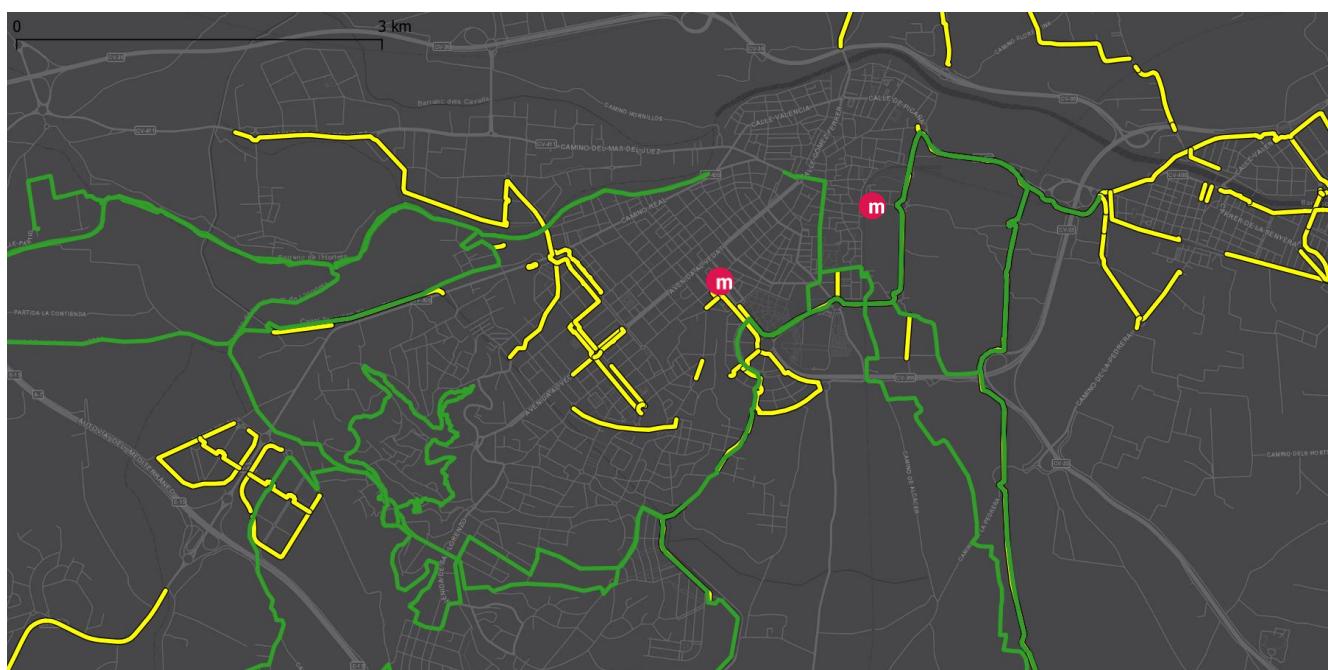
## **“UNA MANERA DE HACER EUROPA”**

Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)



Cálculo distancia entre Torrent e inicio del Anillo Ciclista de Valencia  
Fuente: Google Maps

### **2.4.3 Red de sendas ciclables para uso recreativo**



Red actual de carriles bici (amarillo) + Red de sendas ciclables de uso recreativo (verde)  
Fuente: Elaboración propia

## 2.4.4 Intermodalidad

Torrent dispone de 2 estaciones de metro, a parte de servicio de autobús urbano e interurbano.

### Autobús

La red de buses urbanos e interurbanos se distribuye uniformemente por los 4 Distritos de la ciudad y atraviesa de este a oeste el Polígono Industrial de Torrent. Además, desde el Ayuntamiento se incentiva su uso combinado con la bicicleta ofreciendo servicio gratuito del servicio Bicitorrent a los usuarios del bus. No obstante, el uso del autobús es muy reducido, utilizado con más frecuencia por las personas que residen en el Distrito 4-El Vedat.

### Metro

Por lo que refiere al metro, éste representa el primer modo de transporte no motorizado para los desplazamientos entre la ciudad de Torrent y el exterior (18% que representa 13.500 viajes en día laborable).

Se considera que la distancia máxima que una persona está dispuesta a caminar hasta una parada de transporte público es de 800 metros (conocido también como área de clientela). Si este recorrido se realiza en bicicleta, esta área de clientela se multiplica por 16, **incrementando esta distancia a 3,2 kilómetros**.

Si se facilita e incentiva el acceso en bicicleta a las estaciones y paradas de transporte público, especialmente a las de metro, este medio de transporte será más atractivo para mucha más gente, especialmente en el contexto de Torrent en el que las 2 estaciones de metro existentes se encuentran alejadas de ciertas zonas de la ciudad (especialmente del Distrito 4 y del Polígono Industrial). Un factor determinante para favorecer el traspase de usuarios/as del vehículo privado para este tipo de desplazamientos (72% actualmente).



Red de autobuses urbanos e interurbanos + estaciones Torrentbici  
Fuente: Elaboración propia

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
**Fondo Europeo de Desarrollo Regional**  
**(FEDER)**



Comparativa entre áreas de clientela peatonal (azul) y ciclista (morado)

Fuente: Elaboración propia

## 2.5 Sesión de trabajo con los principales agentes del territorio

El día **11 de febrero de 2019** se celebró en Torrent una reunión donde identificar los principales retos de Torrent en materia de fomento de la ciclomovilidad. A continuación se muestran estos retos, clasificados por bloques:

Zonas 30 o vías pacificadas	<p>El bajo uso de la bicicleta puede deberse al <b>miedo a la convivencia</b> con el resto de vehículos.</p> <p>Existe una <b>falta de señalización vertical y horizontal</b> en las zonas 30 o de coexistencia entre coches y bicicletas.</p> <p>Muchos vehículos no respetan el <b>límite de velocidad</b> en las zonas 30.</p>
Convivencia ciclistas y peatones	<p>Actualmente existen <b>conflictos entre ciclistas y peatones</b>, especialmente en las vías compartidas (carriles bici, zonas peatonalizadas...).</p> <p><b>Los pasos de peatones</b> son especiales puntos de conflicto.</p>

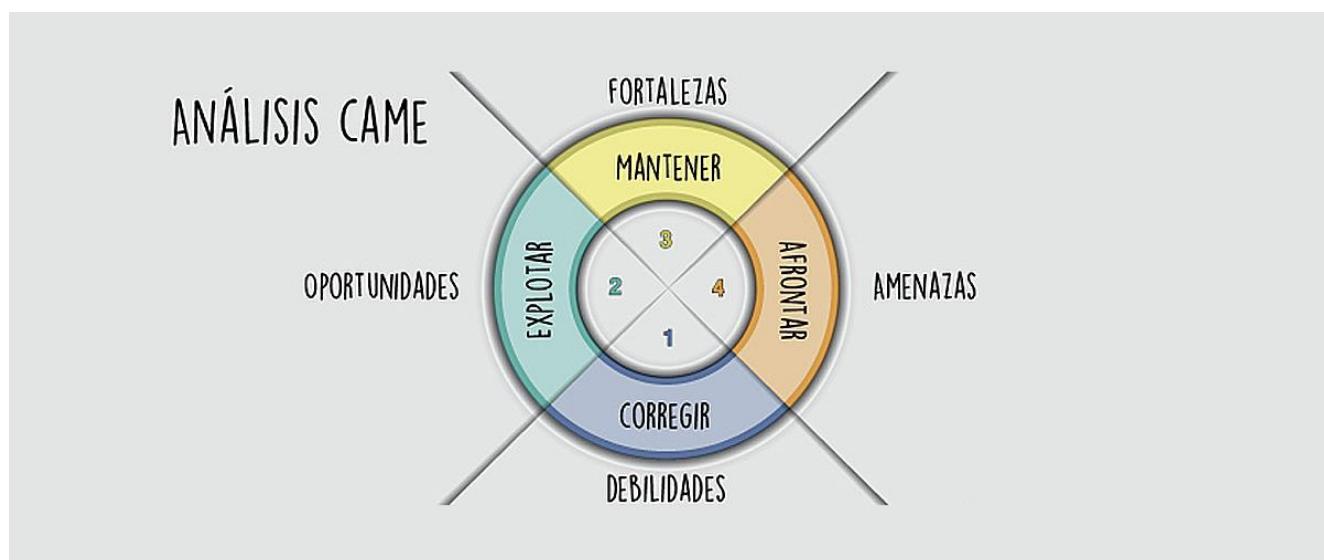
<b>Infraestructuras ciclistas</b>	Necesidad de evaluar la necesidad de <b>mejorar la señalización vertical y horizontal</b> de toda la red ciclista urbana.
	Revisar el <b>estado de la red de carriles bici</b> (conservación, señalización, criterios de diseño...).
	Faltan <b>aparcamientos seguros</b> para bicicletas.
	Las rutas verdes transcurren por vías transitadas por vehículos a <b>gran velocidad</b> .
	Oportunidad de conectar los carriles bici y las rutas verdes con el proyecto de <b>Anillo Metropolitano</b> .
<b>Diseño modelo de ciudad</b>	Se debe tener una <b>consideración integral</b> (peatón, bicicleta, vehículo) en procesos de diseño y urbanización de calles y barrios.
	El espacio público debe tener siempre como <b>prioridad las personas</b> .
	En muchas ocasiones se dedica demasiado espacio para el <b>uso del vehículo privado</b> (circulación, aparcamiento...).
	Considerar el <b>impacto social</b> en relación al modelo de movilidad urbana optado.
	Se debe <b>racionalizar el uso del vehículo privado</b> , facilitando e incentivando el uso de otros modos de transporte.
<b>Proyectos complementarios</b>	Considerar <b>otros proyectos</b> llevados a cabo: rutas escolares, control contaminación ambiental, iluminación inteligente...
	Aprovechar la <b>EDUSI</b> para financiar actuaciones relacionadas con la bici.
	Innovación haciendo más <b>inclusiva la bicicleta</b> .
<b>Ocio y turismo</b>	Considerar el <b>potencial turístico y recreativo</b> de la bicicleta, ligado especialmente a las rutas verdes de Torrent.
	Las rutas verdes de Torrent, una oportunidad para <b>iniciarse</b> en el mundo de la bici.
<b>Acceso en bici al polígono industrial</b>	Se considera que las infraestructuras para acceder al polígono industrial son <b>insuficientes</b> .
	Se considera que al menos entre el <b>30-40% de los/as trabajadores/as</b> del polígono industrial son ciudadanos/as de Torrent.
<b>Ciclogística</b>	La ciclográfica es <b>irrelevante</b> en la ciudad actualmente.
	Empresas como Glovo o algunas cargo-bikes se han hecho ya notar en la ciudad.
<b>Promoción y marketing</b>	Se deben “ <b>vender mejor</b> ” todas las acciones que se realizan en relación con la bicicleta.
	La <b>concienciación</b> se debe tener más en consideración para provocar un cambio de hábitos en la movilidad cotidiana.

## 2.6 Visión de Torrent en relación con la bicicleta

- Un espacio urbano integrador-vertebrado por al bicicleta (incluyendo el polígono) y que está preparado para el uso de la bicicleta (incluidas fuentes de agua).
- Nuevos modelos de bicicleta compartida (tipo *free-floating*)
- Una ciudad donde hay comercio de proximidad y posibilidades de teletrabajo para evitar desplazamientos que no son necesarios.
- Una ciudad que forma y “evangeliza” sobre los beneficios de la bicicleta.
- Una ciudad inteligente que utiliza la tecnología para mejorar la visibilidad de peatones y ciclistas incluso en condiciones de baja visibilidad.
- Una ciudad que tiene más espacio para las personas.
- Una ciudad por la que circulan vehículos eléctricos y autónomos.

## 2.7 Análisis DAFO – CAME

Con toda la información analizada en esta fase de diagnóstico, a continuación realizaremos un análisis **DAFO** (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) y su correspondiente estrategia **CAME** (Corregir debilidades, Afrontar amenazas, Mantener fortalezas y Explotar oportunidades) que nos servirá como punto de partida para el planteamiento de la Estrategia que se desarrollará en el siguiente capítulo de este documento.



Esquema general del análisis DAFO-CAME  
Fuente: [www.eradigital.org](http://www.eradigital.org)

DEBILIDADES	CORREGIR
D1. Uso cotidiano muy reducido de la bicicleta (inferior al 1%).	C1.1. Adoptar un compromiso a medio y largo plazo de apuesta por el uso cotidiano de la bicicleta, facilitando y motivando este modo de transporte entre el conjunto de la ciudadanía.  C1.2. Trabajar para generar una cultura de la bicicleta entre la población de Torrent.
D2. Red ciclista local discontinua.	C2.1. Ampliar la red local de vías ciclistas y corregir aquellos puntos que presentan incidencias en el diseño y/o conservación.  C2.2. Dotar de señalización horizontal y vertical suficiente a toda la extensión de la red ciclable local de Torrent.
D3. Hábito de circular en vehículo privado para realizar trayectos cortos.	C3. Concienciar sobre la ineficacia de los desplazamientos inferiores a 10km en vehículo privado (consumo, mantenimiento, tiempo, salud...) e informando sobre las ventajas de desplazarse en otros modos de transporte más sostenibles.
D4. Algunos distritos de la ciudad (especialmente el D4 y el polígono industrial) están diseñados pensando en facilitar los desplazamientos en vehículo privado.	C4. Proponer medidas disuasorias e incentivadoras (y atractivas) para provocar un trasvase de usuarios/as del vehículo privado a otros modos de transporte más sostenibles.
D5. Algunas zonas de la ciudad concentran una alta tasa de población de edad avanzada.	C5. Las medidas de pacificación y calmado del tráfico, además de favorecer la movilidad ciclista, hacen que desplazarse por la ciudad sea más seguro y accesible para personas de edad avanzada.

AMENAZAS	AFRONTAR
A1. Prejuicios asociados al uso de la bicicleta (es peligroso, soy demasiado mayor, la bicicleta es para las vacaciones...)	A1. Mediante campañas de comunicación y marketing periódicas (publicaciones, acciones en el espacio público, muestras de bicicletas, biciescuelas...) facilitar el acceso a la bicicleta del conjunto de la población.
A2. La irrupción de los vehículos de VMP (especialmente patinetes eléctricos) puede incrementar los conflictos de convivencia con los peatones y las bicicletas	A2.1. Actualizar la ordenanza de movilidad determinando claramente las condiciones de circulación de bicicletas y VMP en las distintas tipologías de vías de la ciudad de Torrent.  A2.2. Impulsar acciones de comunicación y sensibilización dirigidas a ciclistas y usuarios/as de VMP destinadas a facilitar la convivencia entre estos y los/as peatones.
A3. Miedo al robo de bicicletas.	A3. Dotar los principales puntos generadores de movilidad cotidiana (estaciones, paradas de TP, equipamientos, escuelas...) de aparcab-bicicletas seguros y ubicados en zonas de paso y a menos de 100m de los accesos a estos centros antes mencionados.
A4. Coexistencia entre vehículos motorizados y bicicletas en calzada.	A4.1. Implementar medidas físicas (reducción y/o modificación del trazado viario) y señaléticas (vertical y horizontal) que contribuyan a reducir la velocidad de circulación en calzada dentro de la red secundaria viaria.  A4.2. Impulsar acciones de comunicación y sensibilización dirigidas a conductores/as de vehículos motorizados destinadas a facilitar la convivencia entre estos y las bicicletas cuando se circule por vías pacificadas.
A5. Accidentalidad en cruces e intersecciones.	A5.1. Substituir las plazas de aparcamiento de coches ubicadas en todos los cruces de Torrent por aparcab-bicicletas y espacios para aparcar motos/motocicletas. De esta forma se incrementa la visibilidad y se reduce la accidentalidad.

FORTALEZAS	MANTENER
F1. Existencia de colectivos sociales que impulsan proyectos de promoción ciclista.	M1. Incorporar a colectivos ciclistas y ciudadanía en el diseño e impulso de proyectos destinados a fomentar la ciclomovilidad. Estos grupos pueden ayudarnos a difundir nuestras estrategias y a sensibilizar a la población.
F2. Iniciativas que promueven el uso combinado de bicicleta y transporte público (p.e. <i>BusTorrent + BiciTorrent</i> ).	M2. Continuar apostando por estrategias destinadas a facilitar y motivar la intermodalidad.
F3. Orografía y climatología del territorio, con pendientes inferiores al 5% y temperaturas suaves durante todo el año.	M3. N/A
F4. Núcleo compacto y distancias de desplazamiento reducidas (media 14 minutos).	M4. Sensibilizar sobre la inefficiencia del vehículo privado para realizar desplazamientos inferiores a 5km y la capacidad de la bicicleta como vehículo más eficiente para la realización de este tipo de desplazamientos habituales.
F5. Compromiso de Torrent para alcanzar un modelo de ciudad amable, habitable y moderna, que tenga como prioridad una economía baja en carbono.	M5. Seguir apostando por este modelo de ciudad en el que la bicicleta juegue un papel principal como instrumento de transformación social.
F6. El 70% de los desplazamientos diarios tienen origen y destino dentro de Torrent.	M6. Continuar fomentando la movilidad activa a pie e incrementar el uso cotidiano de la bicicleta provocando un trasvase de usuarios/as del coche hacia este modo de transporte.
F7. El metro tiene un uso cotidiano del 18% en el total de desplazamientos diarios.	M7. Incrementar el uso cotidiano del metro mediante el fomento de la intermodalidad bici + transporte público.
F8. Experiencia acumulada durante los últimos 5 años (Decabike, Bici per Totes, SMSS, ciclo-paseos...)	M8. Continuar llevando a cabo habitualmente acciones y campañas centradas en el fomento del uso cotidiano de la bicicleta entre el conjunto de la población.
F9. Financiación EDUSI	M9. Continuar trabajando para desplegar el eje de movilidad centrando en la definición de recorridos seguros para acceder a los centros educativos a pie y en bicicleta.
F10. Disponer de un servicio de bicicleta pública	M10. Mejorar la gestión del servicio y ampliéndolo en aquellas zonas que se considere, haciendo de este un modo de transporte accesible y conveniente para realizar desplazamientos por el interior de la ciudad de forma habitual.

OPORTUNIDADES	EXPLOTAR
O1. Entre el 30-40% de las personas que trabajan en el polígono industrial son residentes de Torrent.	E1. Fomentar que empresas del polígono industrial impulsen proyectos para incentivar y facilitar el uso cotidiano de la bicicleta entre sus trabajadores/as.
O2. Existencia de instrumentos de financiación para proyectos de movilidad sostenible disponibles para municipios con PMUS.	E2. Establecer protocolos y alertas de seguimiento para aprovechar oportunidades de financiación destinadas a fomentar la movilidad sostenible y ciclista en ciudades como Torrent.
O3. Niveles de aceptación elevados por parte de la ciudadanía a la hora de aplicar medidas de restricción de tráfico y fomento de modos de transporte sostenibles.	E3. Llevar a cabo medidas significativas que faciliten el trasvase de conductores/as de vehículo privado hacia otros modos de transporte sostenible (a pie, en bicicleta, en VMP y en transporte público). Estas medidas deberán contar con el consenso de vecinos, colectivos y otros agentes de la sociedad civil de Torrent (asociaciones de comerciantes, por ejemplo).
O4. Gran cantidad de experiencias y casos de buenas prácticas sobre fomento de la ciclomovilidad en ciudades pequeñas, medianas y grandes de toda España.	E4. Adhesión de Torrent a la Red de Ciudades por la Bicicleta y participación activa en foros y congresos sobre movilidad ciclista.
O5. La apuesta por la bicicleta que se está llevando a cabo desde el Ayuntamiento de Valencia.	E5. Continuar apostando por estrategias destinadas a facilitar y motivar la intermodalidad, especialmente con el metro para reducir los desplazamientos en vehículo privado a Valencia y otras zonas del Área Metropolitana.  E5. La distancia entre el centro de Torrent y el Anillo Ciclista de Valencia es de menos de 10 km (30 minutos y un desnivel de 46m).
O6. Extensa red de sendas ciclables de uso recreativo.	E6. Explotar el potencial cicloturístico del entorno de Torrent, dotando a estas rutas de servicios para garantizar una experiencia turística dirigida especialmente para la población de proximidad (Área Metropolitana de Valencia).
O7. El comercio y los productos de proximidad tienen cada vez más aceptación por parte de la ciudadanía.	E7. Impulsar el comercio de proximidad incorporando la bicicleta como modo de transporte preferente (junto a ir a pie) para realizar las compras en los comercios del núcleo urbano de Torrent. Se debe contribuir a hacer del hecho de comprar en Torrent una experiencia atractiva y cómoda para una gran parte de la población residente.

### 3 ESTRATEGIA “TORRENT TERRITORIO BIKEFRIENDLY”

#### 3.1 Objetivos generales y específicos

La Estrategia “*Torrent TerritorioBikefriendly*” plantea un conjunto de medidas con el objetivo principal de **facilitar** y **motivar** el uso cotidiano de la bicicleta, haciendo de ésta un modo de transporte prioritario en el sistema de movilidad urbano.

Objetivos específicos:

-  Incrementar la cuota modal ciclista de Torrent
-  Hacer de Torrent una ciudad 100% ciclable
-  Impulsar una campaña de comunicación específica para alcanzar los objetivos de esta Estrategia
-  Aplicar un enfoque Smart en todas las actuaciones previstas

#### 3.2 Alineamiento de la Estrategia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030

Los Objetivos Mundiales, según lo estipulado en el preámbulo de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), buscan hacer una realidad el cumplimiento de los Derechos Humanos de todas y todos. El ciclismo ya está cumpliendo éstos objetivos alrededor del mundo y esta es una buena razón para invertir más en él. Hacer el transporte más sostenible es de vital importancia para la humanidad y el planeta. Además, la movilización activa es un derecho humano en todas las escalas, incluyendo el derecho al ciclismo.

Los gobiernos en todos los niveles deben proveer un acceso seguro a los espacios públicos, garantizando la seguridad a todas y todos, tanto a peatones, ciclistas y vehículos de manera que haya una participación social igualitaria. La inversión en mejores condiciones para el ciclismo, incluyendo el ciclismo para transporte de carga y bicicletas públicas, contribuye a la consecución de estos objetivos mundiales, ya que el ciclismo está directamente vinculado a los siguientes 11 objetivos globales:

# UN OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE



## ODS 1: Acabar con la pobreza extrema en todas sus formas, en todos los lugares

El ciclismo es un modo asequible y fácil de transporte que permite el acceso a la educación, el empleo, los mercados y actividades de la comunidad, tanto en áreas urbanas como rurales. La bicicleta es a menudo el único medio técnico asequible de transporte para personas y mercancías, y por lo tanto ayuda a las personas a reducir el costo de transporte. El ciclismo reduce a la mitad del tiempo el camino para los que andan a pie, dándoles acceso a más oportunidades de trabajo, escuelas, mercados y comunidades. Además, el potencial de crecimiento económico a través de la creación de empleos relacionados con el ciclismo, es alta. Las inversiones en el ciclismo ofrecen buenas oportunidades para las estrategias nacionales, regionales e internacionales de reducción de la pobreza.

## ODS 2: Acabar con el hambre, lograr la seguridad alimentaria, una mejor nutrición y promover la agricultura sostenible

El ciclismo juega un papel importante para muchos productores de alimentos a pequeña escala. Se puede proporcionar un acceso seguro y equitativo a la tierra, los recursos e insumos, centros de conocimiento, servicios financieros, mercados y oportunidades de empleo no agrícola. El ciclismo ayuda a asegurar el acceso, en particular para los pobres, a los alimentos durante todo el año. La ampliación del acceso de las personas a un modo alternativo de transporte hace que la bicicleta permita a las personas y comunidades un mejor acceso a los mercados de alimentos; lo que aumenta sus opciones de nutrición y asegura el transporte sostenible de los productos alimenticios.

### **ODS 3: Garantizar una vida saludable y promover el bienestar para todos en todas las edades**

El ciclismo genera estilos de vida saludable y no contaminante del aire. La actividad física a través del ciclismo reduce las enfermedades del corazón y otros impactos negativos de los estilos de vida sedentarios. La calidad del aire y la seguridad vial cuando mejora cuando el transporte motorizado individual se sustituye por el ciclismo. La creación de condiciones seguras para los ciclistas contribuye a reducir el número de muertes en el mundo y las lesiones por accidentes de tráfico.

### **ODS5: Alcanzar la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas**

El ciclismo proporciona el acceso de las mujeres y las niñas al agua, a las escuelas, a los mercados y a puestos de trabajo que de otro modo son inaccesibles a pie o través de otros medios de transporte. Una infraestructura segura para el ciclismo es compatible con la igualdad de género, ya que aumenta el número de mujeres y niñas que aprovechan la bicicleta.

### **ODS7: Asegurar el acceso a energías asequibles, confiables, sostenibles y modernas para todos**

El ciclismo mejora la eficiencia energética de los sistemas de transporte, ya que utiliza la energía renovable humana de la manera más eficiente de transportar personas y mercancías, y brinda un mejor acceso a tecnologías de movilidad más ecológicas y eficientes. Además, la bicicleta ofrece una buena solución para las primeras y últimas millas en combinación con el transporte público y los sistemas logísticos. Buenas condiciones para el ciclismo dan acceso de las personas a un medio de transporte eficiente y asequible de energía.

### **ODS8: Fomentar el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo, y el trabajo decente para todos**

El sector de la industria del ciclismo, incluido el turismo en bicicleta, ofrece productos y servicios para el transporte sostenible, incluyendo personas y mercancías, así como el turismo sostenible y las actividades de ocio saludables. El sector del ciclismo crea más puestos de trabajo para el mismo volumen de negocios que cualquier otro sector del transporte: por ejemplo, por cada millón de Euros de retorno, la fabricación de bicicletas crea 4,89 empleos a tiempo completo, mucho más que la industria aérea y espacial (3,9 puestos de trabajo) y mucho más que la industria del automóvil (1,63 empleos por millón de euros de facturación).

### **ODS9: Desarrollar infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible, y fomentar la innovación**

El ciclismo permite a las personas cambiar del uso del transporte motorizado individual a una combinación de la movilidad activa (pie y en bicicleta) y el transporte público. Más personas en bicicleta hacen que sea más fácil para los gobiernos construir infraestructura flexible y sistemas de transporte sostenibles para el desarrollo económico y el bienestar humano, con un enfoque en el acceso asequible y equitativo para todos.

### **ODS11: Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.**

El aumento de la bicicleta hace que las ciudades y los asentamientos humanos sean más inclusivos, seguros, resistentes y sostenibles, ya que el ciclismo es asequible, seguro y no contaminante, saludable y promueve una economía sostenible. Por un lado, es en gran medida independiente de la tecnología y por lo tanto un modo extremadamente resistente de transporte. Por otro lado modernas tecnologías de la comunicación y el ciclismo se integran en los sistemas de transporte inteligente de las ciudades. Los sistemas de transporte serán más sostenibles cuando participación e inclusión del peatón, el ciclista y el transporte público sea mayor.

### **ODS12: Garantizar las pautas de consumo y de producción sostenibles**

El transporte de las personas y bienes en bicicleta ofrece la oportunidad desmovilizar la producción, el consumo, y la entrega de los bienes de una manera sostenible. El ciclismo coincide perfectamente con la diversidad y la escala de las economías regionales y locales. En muchas áreas urbanas, el 50% de todas las entregas de bienes se puede hacer en bicicleta. Por otra parte, el incremento del sector ciclo-turístico genera más opciones para las personas para elegir un turismo sostenible.

### **ODS13: Tomar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos (tomando nota de los acuerdos adoptados en el foro de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático)**

La bicicleta es un símbolo para el transporte y la descontaminación de las sociedades; que ofrece la posibilidad para la acción climática inmediata. Los gobiernos de todos los niveles pueden tomar acción mediante la integración de la bicicleta en sus políticas de acción climática, las estrategias, la educación y la sensibilización.

### **ODS17: Fortalecer los medios de ejecución y reavivar la alianza mundial para el desarrollo sostenible**

El movimiento ciclista, las organizaciones de la sociedad civil y expertos que trabajan en la promoción de la bicicleta en todo el mundo están apoyando la alianza mundial para el Desarrollo Sostenible. Ellos alientan y promueven las asociaciones eficaces para promover el ciclismo. Además, tratan de aumentar datos oportunos y de alta calidad en apoyo al desarrollo global y a la divulgación de tecnologías ecológicamente sanas e implementación de políticas de ciclismo en los países en desarrollo.

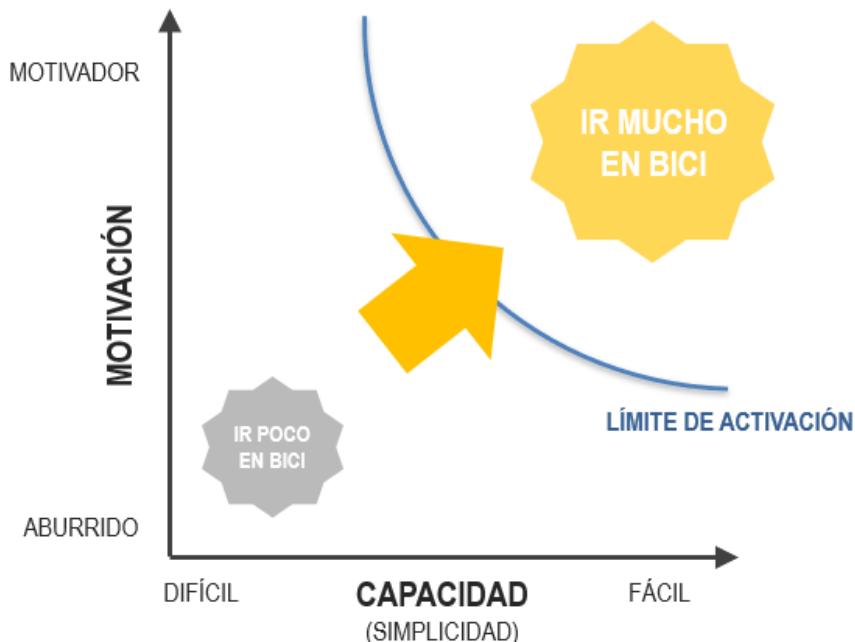
### **3.3 Metodología de trabajo propuesta**

Para lograr alcanzar dichos objetivos, se plantea una metodología basada en los siguientes 3 principios:

- **Principio #1: Facilitar y motivar el uso de la bicicleta**
  - ✓ Si conseguimos que todas las medidas que impulsemos **faciliten** el uso actual de la bicicleta (que no nos cueste ir en bicicleta) y además nos **motiven** el uso cotidiano de la bicicleta crecerá significativamente.
- **Principio #2: Comparación de escenarios para promover la participación y el respaldo ciudadano**
  - ✓ Gran parte de la ciudadanía no dispone de los conocimientos sobre movilidad y espacio público para comprender el alcance de las medidas que adoptemos. Es por ello que debemos facilitar al máximo la comprensión de estas medidas, por ejemplo, mediante la comparación de dos escenarios para poder escoger cuál de ellos nos es más atractivo y beneficioso para nuestro día a día.

- Principio #3: Crear, medir y aprender

- ✓ Los escenarios cambian, y nosotros/as debemos adaptarnos con rapidez y aplicar las medidas correctoras necesarias para cumplir con los objetivos marcados. Es por ello que recomendamos despliegues de medidas concretas en el tiempo que no impliquen un desarrollo superior a los 6 meses. Pasado este tiempo, deberemos decidir si continuamos o modificamos el planteamiento inicial.



*Principio 1: Facilitar y motivar el uso de la bicicleta*

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)



ESCENARIO 1



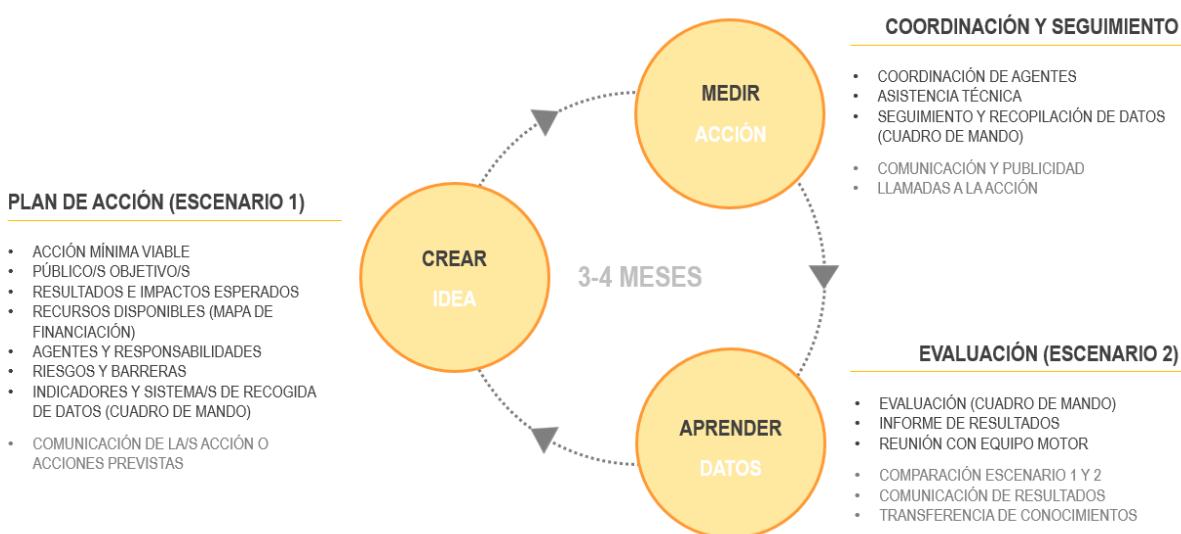
ESCENARIO 2  
(CONCEPTUAL Y COMPLEJO DE  
VISUALIZAR)



NUEVO ESCENARIO CONSOLIDADO



*Principio 2: Comparación de escenarios para promover la participación y el respaldo ciudadano*



*Principio 3: Crear, medir y aprender*

### 3.4 Definición de los ejes estratégicos (E)

#### 3.4.1 Principales prioridades detectadas

Fruto del análisis realizado y de las distintas jornadas de trabajo celebradas con la Dirección del proyecto y los agentes locales hemos determinado las siguientes prioridades de proyecto para esta Estrategia:

- Reforzar el **compromiso de la ciudad de Torrent** respecto a la movilidad urbana sostenible a través de un conjunto de medidas que favorezcan el uso cotidiano de la bicicleta como vehículo de uso prioritario.
- Contribuir a hacer de Torrent una **ciudad amable, habitable y moderna** que apueste por un modelo de "movilidad blanda" y limite el uso excesivo del vehículo privado para mejorar la calidad de vida del conjunto de la ciudadanía.
- **Garantizar la coexistencia** de un modelo de ciudad "caminable" y la apuesta por la ciclomovilidad, contribuyendo a favorecer el trasvase de usuarios/as del vehículo privado a la bicicleta y a nunca perjudicar los desplazamientos que se realizan actualmente a pie.
- Ampliar la extensión y garantizar la continuidad de la **red ciclable local** dotándola de infraestructuras y servicios complementarios de calidad (servicio de bicicleta pública, aparcamiento, puntos de mantenimiento, información...).
- Apostar por la **intermodalidad**, especialmente bici+metro, para favorecer el trasvase de usuarios/as del vehículo privado a modos de transporte más sostenibles para los desplazamientos diarios.
- Promover el uso de la bicicleta para acceder diariamente al **polígono industrial de Torrent**.
- Impulsar la **formación ciclista** desde edades tempranas y dirigida también a personas adultas para garantizar una conducción segura y una buena convivencia con peatones y el resto de vehículos.
- Incorporar el uso de la bicicleta a otras áreas y proyectos destinados a promover el **deporte, los hábitos de vida saludables y el envejecimiento activo**.
- Contribuir al **desarrollo socioeconómico** de la ciudad y del territorio, centrándose en el potencial de la bicicleta para la dinamización del comercio local y el turismo de proximidad (ciclourismo).
- Diseñar una estrategia de **comunicación y sensibilización específica** destinada a informar sobre las medidas que se lleven a cabo y a motivar que las personas se suban a la bicicleta.
- Fomentar la **participación activa** de la ciudadanía y de los agentes locales vinculados a la bicicleta en el desarrollo de las distintas medidas recogidas en esta Estrategia.

### 3.4.2 De prioridades a ejes estratégicos

A partir de las prioridades mencionadas anteriormente, se establecen cinco ejes estratégicos que estructurarán de manera coherente las distintas líneas de actuación que se deriven de cada uno de ellos. De este modo, se proponen los siguientes **ejes estratégicos**:



#### 3.4.2.1 Compromiso y liderazgo

El Ayuntamiento de Torrent debe adquirir un **compromiso firme para la promoción del uso cotidiano de la bicicleta** en la ciudad, aprovechando su potencial para, entre otros, cumplir con los objetivos de la Agenda Europea 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (ODTs).

Aunque en la actualidad existe un amplio consenso en la necesidad de reducir (e incluso restringir) el uso del vehículo privado y avanzar hacia modelos urbanos que promueven la movilidad activa y sostenible (a pie, en bicicleta, en VMP y en transporte público), también existe una gran **resistencia al cambio** (respecto a hábitos de movilidad cotidiana o relación con el espacio público urbano) y una gran cantidad de **prejuicios y barreras personales** asociadas al uso de la bicicleta (es demasiado peligroso, la bicicleta es para hacer deporte, soy demasiado mayor para ir en bicicleta...).

Para combatir la **resistencia al cambio** es necesaria una clara y determinante **voluntad política**. Y para ello, entre otras medidas, el Ayuntamiento de Torrent debe convertirse en un modelo ejemplar en lo que refiere a la implementación de políticas de promoción del uso cotidiano de la bicicleta, incentivando a sus trabajadores/as a realizar sus desplazamientos cotidianos en este vehículo y llevando a cabo medidas destinadas a comunicar y sensibilizar sobre las ventajas asociadas a este nuevo paradigma de modelo de ciudad.

El Ayuntamiento de Torrent, asumiendo la responsabilidad de *Dirección del Proyecto* deberá garantizar la coordinación y seguimiento de la Estrategia "Torrent Territorio Bikefriendly" con el fin de garantizar el despliegue coherente y eficiente de las medidas recogidas en ésta y aplicar las medidas correctoras para solventar las posibles dificultades que aparezcan

durante su aplicación. Para ello, será altamente recomendable destinar una cuantía de los presupuestos anuales municipales en el despliegue de las medidas recogidas en la Estrategia “Torrent Territorio Bikefriendly”.

### 3.4.2.2 Infraestructura ciclista

Como se menciona en la introducción de esta estrategia, *“la ciudadanía acaba adoptando el comportamiento que la ciudad le ofrece adoptar. Es por ello que si se proyectan ciudades que inviten a ir en bicicleta, la ciudadanía lo acabará haciendo”*.

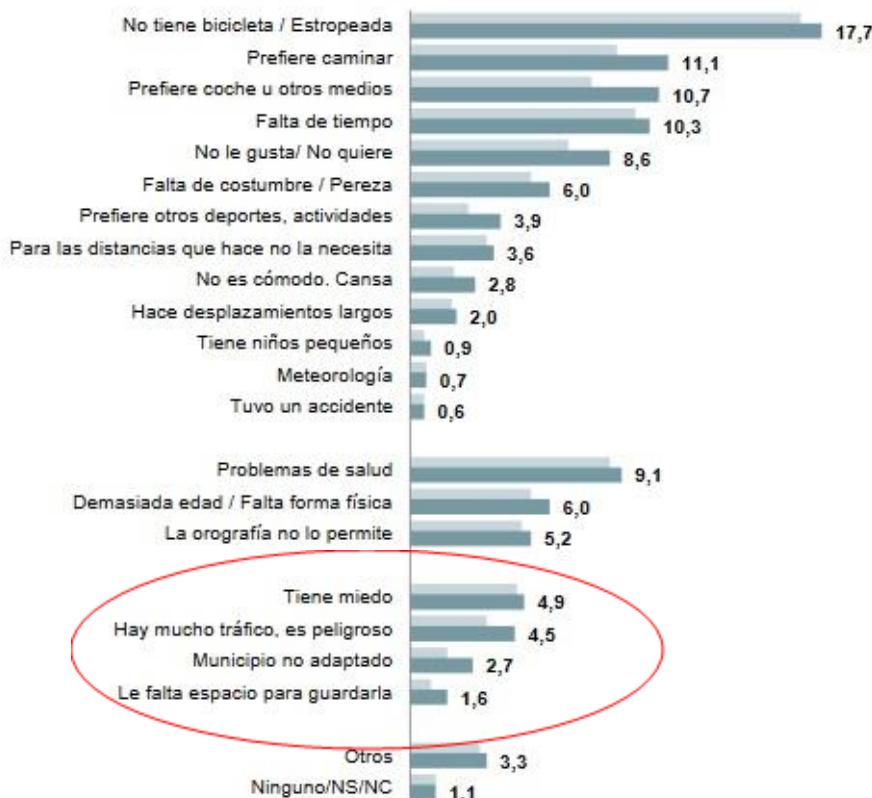
La apuesta por una **ciudad 100% ciclable** debe ir acompañada de infraestructuras coherentes con el contexto urbano, el reequilibrio de los espacios públicos y tener en cuenta la demanda social. El objetivo deberá ser convertir la bicicleta una opción atractiva para moverse por Torrent haciendo que sus desplazamientos sean **rápidos, continuos, cómodos y seguros**. Además, se deberá facilitar al máximo la movilidad obligada en bicicleta (ir al trabajo y a la escuela) y la intermodalidad (especialmente interesante con el servicio de metro), implementando medidas que garanticen el acceso y aparcamiento con garantías y bajo cualquier circunstancia.

Estas acciones son, en muchos casos, las que pueden presentar mayor dificultad a la hora de llevarlas a la práctica debido al **coste** asociado a su ejecución y al **rechazo inicial** por parte de la ciudadanía (en la mayoría de casos estas acciones implican alteraciones en el espacio público, como la supresión de espacio destinado al aparcamiento de coches). No obstante, son precisamente estas acciones las que presentan una **mayor incidencia** en lo que refiere al cambio de hábitos de movilidad entre el conjunto de la ciudadanía (por ejemplo hacer que ir en bici sea más seguro y cómodo para cualquier persona mediante la ejecución de infraestructura específica).

Y es que **“si construyes infraestructura ciclista, los y las ciclistas vendrán”**. Según el último *Barómetro de la Bicicleta* publicado en 2017, el 13,7% de la población identifica como principales motivos para no usar la bicicleta aspectos que tienen que ver directamente con la infraestructura ciclista: tener miedo, sensación de inseguridad a consecuencia de la convivencia con el resto de tráfico, falta de infraestructura específica y/o ausencia de espacio para aparcarla con seguridad.

Por último, y con el objetivo de garantizar eficiencia y eficacia en las inversiones que se lleven a cabo en infraestructura ciclista se deberán disponer de la máxima cantidad de datos e indicadores que garanticen su buen mantenimiento y evaluación: encuestas previas, análisis de “líneas de deseo”, instalación de contadores en puntos estratégicos o involucración de grupos de trabajo específicos para así diseñar e implementar una red ciclable continua y segura de la forma más adecuada.

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
**Fondo Europeo de Desarrollo Regional**  
**(FEDER)**



Resultados del Barómetro de la Bicicleta 2017

Principales razones que hacen que la gente no use la bicicleta de forma cotidiana

### 3.4.2.3 Formación, salud y deporte

En diversos países los centros educativos incorporan dentro de sus planes de estudios clases de conducción y seguridad vial en bicicleta como asignatura obligatoria y disponen de espacios destinados exclusivamente para aparcar bicicletas. Estos factores provocan que una gran mayoría del alumnado se desplace diariamente en bicicleta consiguiendo un desarrollo de hábitos de vida saludables y una mejora en su rendimiento académico. Unos hábitos que adoptarán como propios y que **mantendrán a lo largo de su vida adulta**. Pero esta *formación ciclista* no debe limitarse solo al público infantil. La circulación en bicicleta por la ciudad requiere unos conocimientos de **seguridad vial** (tipologías de vías ciclistas, condiciones de uso de cada vía, señalización anticipada de giros, conducción por calzada, equipos de iluminación y seguridad, normativa ciclista, etc.) y **mantenimiento básico** (presión neumáticos, reparaciones básicas, etc.) que es muy deseable adquirir mediante formaciones impartidas por agentes especializados en la materia.

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)



Sesión de formación ciclista dirigida a trabajadores públicos (Policía Local de Barcelona)  
(Fuente: Biciclot)

#### 3.4.2.4 Desarrollo socioeconómico

**El comercio local debe ser el máximo aliado del Ayuntamiento en relación a la promoción del uso cotidiano preferente en Torrent.** Y es que son incuestionables los beneficios de usar la bicicleta para la salud (enorme ahorro para el sistema sanitario) y para el medio ambiente (una contaminación cada vez más nociva que está provocando miles de muertes prematuras cada año). Sin embargo, lo que se desconoce en muchos sitios donde no se ha apostado firmemente por la bicicleta, es que ésta puede provocar una mejora del comercio local. En las ciudades que han desarrollado infraestructuras para acercar la bicicleta al centro, se están recogiendo los frutos en forma de más ventas para el pequeño comercio y de mayor bienestar para el ciudadano. Algunas de las ventajas para el comercio local asociadas al impulso de la bicicleta en las ciudades son:

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

- La pacificación de una calle aleja a los vehículos de los negocios relacionados con el ocio, terrazas para bares y restaurantes. Al haber más distancia con los vehículos, la estancia es más agradable en estas terrazas.
- En las calles por las que circulan preferentemente bicicletas (con o sin carril bici) tenemos menos ruido, menos humos, y por el mismo motivo se disfruta más sentado al aire libre.
- Muy importante, el ahorro en combustible que obtenemos al usar la bicicleta en lugar del coche, se queda en forma de dinero extra en el bolsillo del usuario y tiene muchas posibilidades de pasar al comercio local.
- Es más fácil estacionar para una bicicleta. El problema del aparcamiento se soluciona con el uso de la bicicleta. Incluso los costos de infraestructuras para la sociedad se reducen. Pueden tener 12 plazas para bicicletas en lugar de una sola para un coche.
- La velocidad de desplazamiento de la bicicleta permite descubrir la ciudad, sus calles y sus comercios, como nunca logrará el coche. El usuario de coche, al volante relativiza las distancias y es más probable que acabe en un gran centro comercial.
- El recorrido en bicicleta nos hace más pequeña la ciudad y nos permite parar cuantas veces queramos en distintos lugares, ya sean escuelas, almacenes, tiendas, etc..
- Moverse por calles más tranquilas y cómodas para la bicicleta o a pie, haciendo ejercicio y mejorando nuestro humor, hace que las visitas sean aún más frecuentes a los comercios de la ciudad. Sin embargo, la compra del usuario del coche suele ser una compra puntual (hay estudios que hablan que sólo un 16% de los gastos de automovilistas se mantienen dentro del economía local).

Otro aspecto a resaltar es el potencial del cicloturismo y su alta incidencia en la economía local. Según el informe "El impacto económico del cicloturismo en Europa"<sup>1</sup>, elaborado por la Junta de Andalucía y Vías Verdes-Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), se estima que este modelo turístico factura en torno a 1.620 millones de euros anuales en España, una cifra que asciende a los 44.000 millones si se contabiliza toda Europa. Un cicloturismo que, además, contribuye a la cohesión territorial y a la desestacionalización de la actividad turística. En el caso de Torrent, además, puede contribuir significativamente al desarrollo socioeconómico del territorio a través de una apuesta sostenible y respetuosa con el medio ambiente.

Por último, el incremento de las compras a través de Internet está generando un problema en las ciudades las cuales concentran un gran volumen de vehículos de reparto motorizados, agraviando los problemas existentes de movilidad cotidiana. Es por ello que se propone que el Ayuntamiento de Torrent estudie posibles casos de éxito de ciclográfica que

<sup>1</sup> [https://www.viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe\\_Cicloturismo\\_2014.pdf](https://www.viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe_Cicloturismo_2014.pdf)

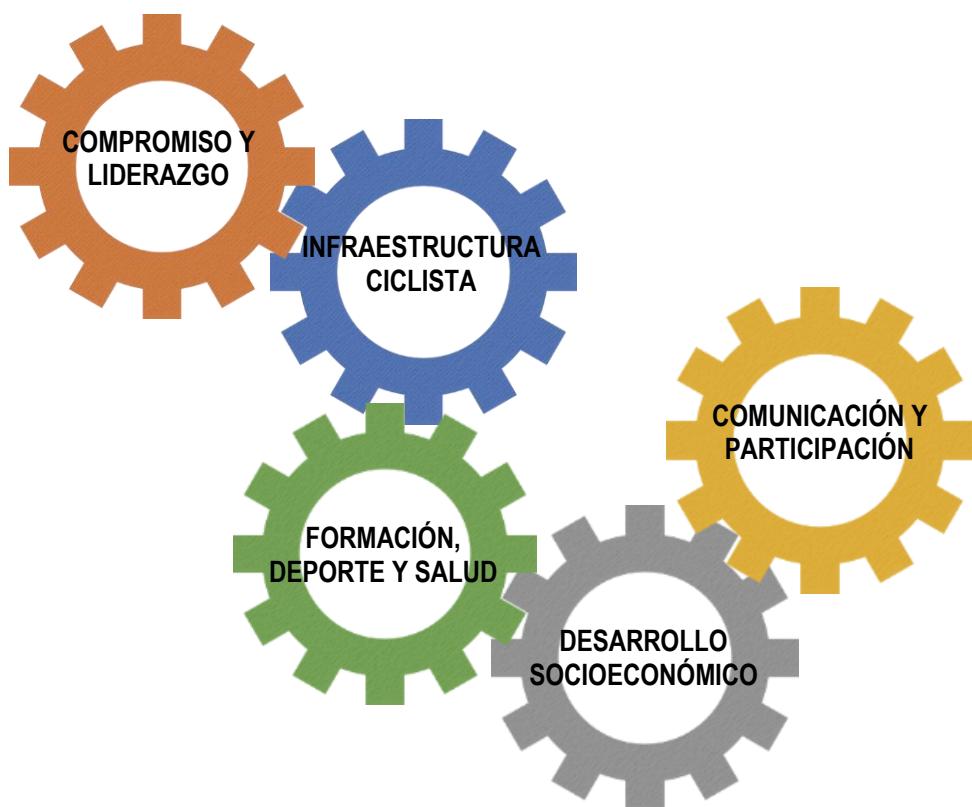
se puedan implementar en la ciudad, facilitando y motivando su despliegue de servicios trabajando estrechamente con el tejido comercial local.

#### 3.4.2.5 Comunicación y participación

La comunicación y la participación ciudadana son esenciales a la hora de fomentar el uso de la bicicleta entre la ciudadanía. En una sociedad de la información, la Estrategia “Torrent Territorio Bikefriendly” debe representar una pieza clave incorporando desde el inicio el uso de todos los medios disponibles para hacer llegar al máximo número de personas campañas de comunicación y sensibilización ciclista.

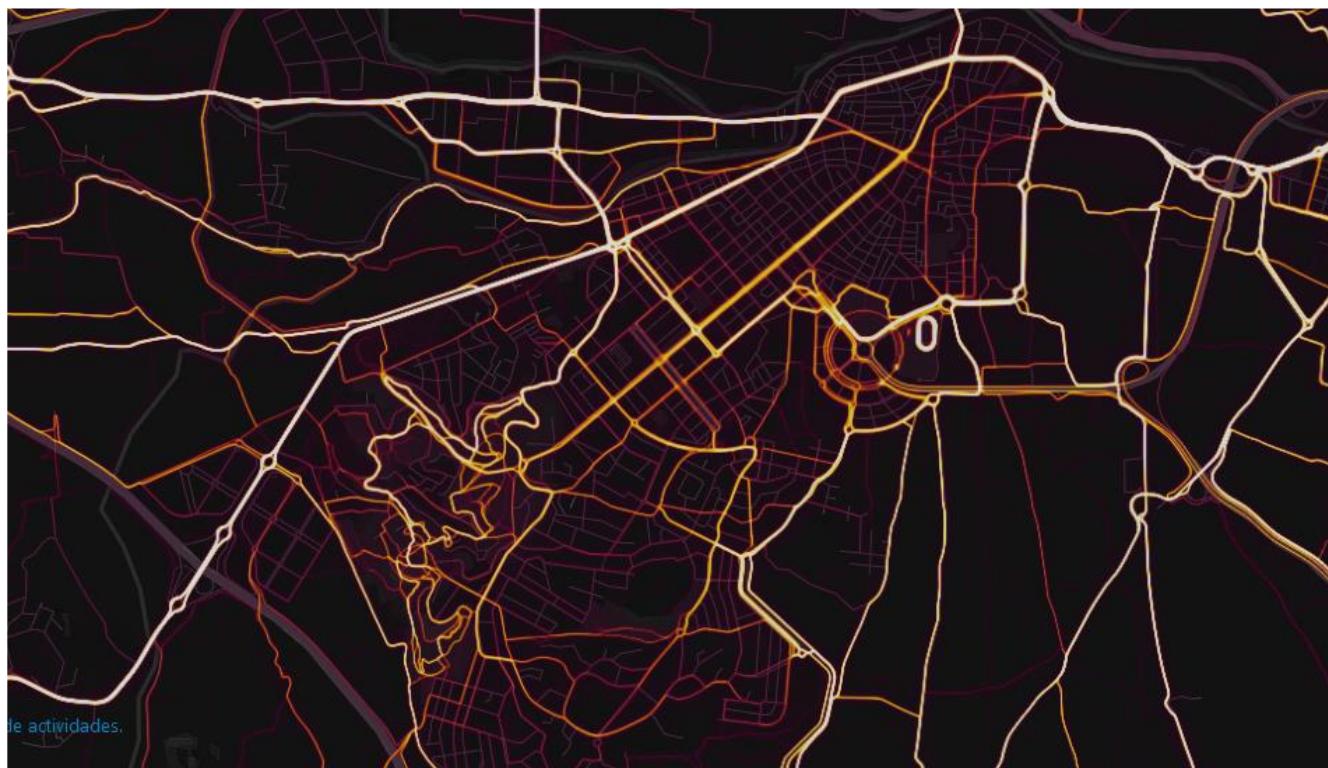
#### 3.4.3 La analogía del engranaje

Estos 5 ejes no se plantean como unidades independientes, sino todo lo contrario. Para la consecución de los objetivos planteados en esta Estrategia es necesario el despliegue de las medidas contenidas en cada uno de los ejes de manera coordinada y simultánea. Para ello hemos utilizado la **analogía de un engranaje**.



### 3.4.4 Un enfoque Smart transversal a la Estrategia Torrent Territorio Bikefriendly

Los datos nos ayudarán significativamente en las tareas de control, gestión y seguimiento del desarrollo de la *Estrategia*. Estas fuentes de información precisa, a disposición de la Dirección del proyecto y/o los/as responsables de la gestión de la *Estrategia*, deben servir para empoderar y capacitar a la hora de **tomar decisiones coherentes y evaluar las políticas impulsadas para promover el uso de la bicicleta** (aplicando las medidas correctoras necesarias), y para comunicar el impacto y los resultados obtenidos tratando de conseguir el mayor respaldo por parte de la ciudadanía.



Identificación de los principales flujos ciclistas mediante datos proporcionados por Apps  
(Fuente: Elaboración propia mediante datos extraídos a través de Strava Cycling)

Es por ello que se propone la **recopilación, procesamiento y gestión periódica de datos** procedentes de diferentes fuentes mediante los tipos de sistemas más convenientes (habilitación de Dashboards, conteos en "zonas calientes", sensores instalados en la vía pública, contadores de paso, uso de Apps, etc.).

### 3.5 Definición de las líneas de actuación (L)

A continuación se especifican las distintas líneas de actuación que se desprenden de cada uno de los ejes estratégicos de la Estrategia “Torrent Territorio Bikefriendly”. Para facilitar su lectura, se muestra el siguiente cuadro resumen con cada una de las líneas de actuación propuestas.

EJES (E)	LÍNEAS DE ACTUACIÓN (L)
Compromiso y liderazgo	<b>L1.1</b> Definir un modelo de control y gestión para la Estrategia “Torrent Territorio Bikefriendly”
	<b>L1.2</b> Adaptar la actual <i>Ordenanza de Movilidad y Circulación de Torrent</i> al nuevo contexto de promoción de la ciclomovilidad
	<b>L1.3</b> Promover el uso cotidiano de la bicicleta entre los/as trabajadores/as públicos
	<b>L1.4</b> Garantizar la viabilidad económica del proyecto e identificar oportunidades de financiación disponibles para el impulso de la ciclomovilidad
Infraestructura ciclista	<b>L2.1</b> Ampliar y consolidar la red de carril bici segregado y continuo a lo largo de toda la red viaria básica
	<b>L2.2</b> Pacificar el 100% del núcleo urbano de Torrent
	<b>L2.3</b> Garantizar un buen mantenimiento y limpieza de toda la red ciclable local
	<b>L2.4</b> Seguir incrementando la oferta de aparcamiento seguro en los principales centros generadores de movilidad
	<b>L2.5</b> Impulsar la creación de una red de servicios destinados a facilitar el mantenimiento de bicicletas
Formación, salud y deporte	<b>L3.1</b> Impulsar proyectos de formación ciclista de manera conjunta con los centros educativos de Torrent
	<b>L3.2</b> Promover iniciativas periódicas de formación ciclista teórica y práctica dirigidas al conjunto de la ciudadanía
	<b>L3.3</b> Incorporar la bicicleta en proyectos vinculados a la promoción de la salud, el deporte y el envejecimiento activo
Desarrollo socioeconómico	<b>L4.1</b> Incentivar la compra y distribución de proximidad en bicicleta en Torrent
	<b>L4.2</b> Impulsar la creación de un mapa sectorial formado por todos los recursos locales vinculados al sector de la bicicleta
	<b>L4.3</b> Apostar por el cicloturismo como una actividad para poner en valor los activos turísticos de la ciudad
Comunicación y participación	<b>L5.1</b> Impulsar acciones de comunicación, promoción y sensibilización dirigidas al conjunto de la ciudadanía
	<b>L5.2</b> Incorporar la participación ciudadana en el proceso de implementación de la Estrategia
	<b>L5.3</b> Celebrar periódicamente jornadas y eventos de demostración de productos en el espacio público: “Subamos a la ciudadanía a la bici”

**ACTUACIONES SMART:** Para cada una de las líneas de actuación previstas se han planteado diferentes tipos de propuestas que, siempre bajo un enfoque “Smart City”, se apoyan en soluciones tecnológicas y/o sistemas inteligentes que a través de la recopilación de una gran cantidad de información, ayudarán a la Dirección del Proyecto y a los/as responsables del fomento de la ciclomovilidad en Torrent a tomar **mejores decisiones** y a mejorar significativamente la **experiencia ciclista** en el territorio.

### 3.5.1 Compromiso y liderazgo institucional

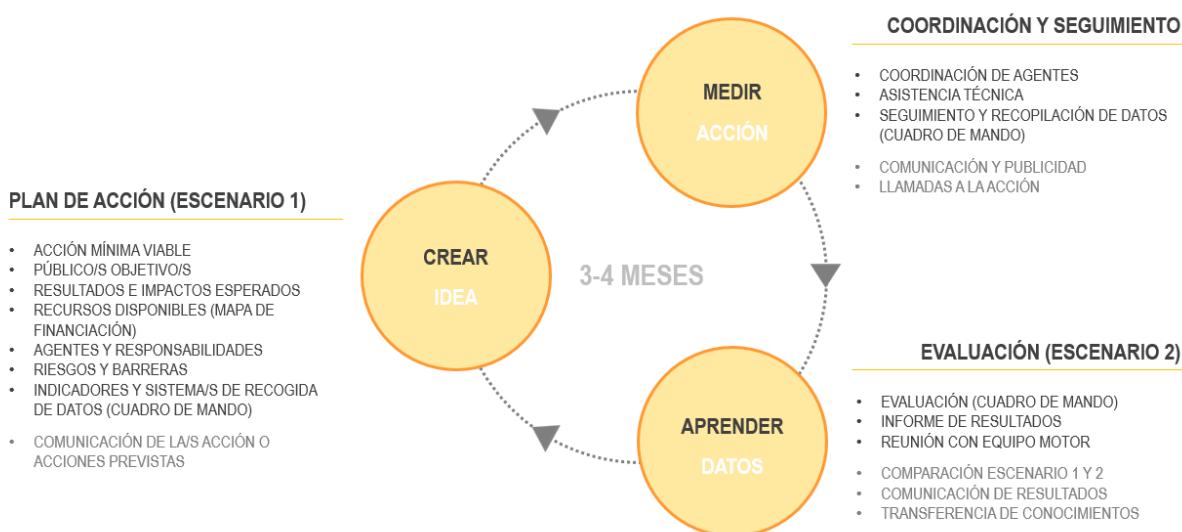
#### L1.1 Definir un modelo de control y gestión para la Estrategia “*Torrent Territorio Bikefriendly*”

Establecer un mecanismo que garantice el control de la evolución de la *Estrategia* y la consecución de los objetivos acordados en ésta. Este órgano será responsable además de identificar las posibles desviaciones que se produzcan y aplicar medidas correctoras para tratar de solventarlas. Es altamente recomendable que la Dirección del Proyecto asuma el liderazgo en el control y gestión de la *Estrategia*, pudiéndose apoyar en asistencia técnica especializada proporcionada por agentes especializados.

Se recomienda que para garantizar un correcto despliegue de cada una de las medidas previstas se siga una metodología de trabajo basada en las siguientes fases siguiendo un ciclo cerrado (como se muestra en la figura):

- **CREAR:** Definir un plan de acción para el impulso de la medida concreta durante un periodo determinado (recomendables periodos cortos para garantizar flexibilidad y maniobrabilidad).
- **MEDIR:** Garantizar una correcta coordinación y seguimiento de la medida impulsada
- **APRENDER:** Llevar a cabo una evaluación de los resultados obtenidos. En base a estos, aplicar las medidas correctoras pertinentes para, al volver a impulsarlas, alcanzar los resultados esperados.

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
**Fondo Europeo de Desarrollo Regional**  
**(FEDER)**



*Modelo de gestión propuesto para la implementación de las medidas de la Estrategia "Torrent Territorio Bikefriendly"*  
*(Fuente: Elaboración propia)*

#### **Propuesta Smart 1.1: Sistemas de medición del uso de la bicicleta en puntos estratégicos de la ciudad**

Despliegue de sistemas de medición basados en célula fotoeléctrica (en carriles bici) o visión artificial (resto de vías ciclistas), cuyos datos tratados y registrados se incorporen a la plataforma Smart City de Torrent, a la vez que se generen informes de visualización de datos a tiempo real.

A su vez, la disponibilidad de datos de flujos de vehículos en puntos estratégicos de la ciudad, así como datos del sistema de tráfico (por ejemplo semáforos), podrían habilitar la creación de un gemelo digital de la ciudad en el que poder realizar simulaciones de tráfico en las que explorar el efecto de iniciativas públicas de intervención o previsiones de nuevas demandas de uso de diferentes modos de transporte sostenibles.

## L1.2 Adaptar la actual *Ordenanza de Movilidad y Circulación de Torrent* al nuevo contexto de promoción de la ciclomovilidad

Para garantizar una coherencia entre la apuesta por el uso de la bici y el marco normativo, facilitar el trabajo a los responsables locales de seguridad vial y ofrecer cobertura legal a los/as usuarios/as, se propone revisar y actualizar todos aquellos artículos de la actual ordenanza que definan aspectos como las condiciones de circulación de las bicicletas para cada tipología de vía o el régimen sancionador para este tipo de vehículo, entre otros. La redacción y aprobación de este documento deberá contar desde el inicio con la participación y respaldo de la Unidad de la Policía Local, quien será la responsable de garantizar su cumplimiento.

A modo de ejemplo, algunas de las medidas que se pueden contemplar en relación a la ciclomovilidad pueden ser:

- *La edad mínima para circular por vías ciclistas situadas en calzada es de 12 años. Los menores de 12 años y las personas adultas que los acompañen podrán circular por espacios reservados para peatones como aceras, andenes y paseos.*
- *No se pueda circular con auriculares ni utilizar el teléfono móvil.*
- *No poder circular bajo los efectos de alcohol o drogas.*
- *Limitación de velocidad máxima de circulación dentro del carriles bici en calzada a 30 km/h. A más velocidad se considera que se puede circular con seguridad con el tráfico motorizado.*
- *La posibilidad de poder circular en contrasentido en calles o zonas 30 cuando exista un carril de circulación de una anchura mínima de 4m y cuando esté debidamente señalizado.*
- *Cuando no existan vías ciclistas, o la calle no sea pacificada, se podrá circular por la acera siempre que éstas tengan una anchura libre de obstáculos superior a los 3 metros.*
- *Distancia mínima entre peatón y bicicleta establecida en 1,5 metros.*
- *Exigir que las bicicletas de alquiler y/o de actividades turísticas o de ocio estén registradas y que tengan una autorización municipal para poder aparcar en la vía pública.*

Es altamente remendable aprovechar la ocasión de actualizar la ordenanza municipal para incorporar revisiones que hagan referencia a nuevas formas de movilidad no contempladas anteriormente, como vehículos de movilidad personal (VMP) sin y con motor eléctrico (patines, patinetes, monopatines, etc.) o ciclos de más de dos ruedas

Una vez aprobada esta nueva ordenanza, será recomendable impulsar una campaña de comunicación específica (a través de RRSS, material gráfico, acciones en la vía pública, etc.) con el objetivo de informar de su contenido al conjunto de la ciudadanía.

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)



El Área Metropolitana de Barcelona ha desarrollado el documento  
"Recomendaciones para las ordenanzas municipales para bicis y patinetes"<sup>2</sup>  
(Fuente: AMB)

#### **Propuesta Smart 1.2: Sistemas de análisis avanzado de expedientes relacionados con la movilidad**

Implantación de sistemas de ingeniería inversa o análisis avanzado de expedientes relacionados con la movilidad y la circulación, de modo que se pueda explorar cómo las modificaciones en los patrones de movilidad urbana afectan o pueden llegar a influir en la propia gestión y burocracia de expedientes relacionados con las ordenanzas actuales y/o futuras.

<sup>2</sup> <http://www.amb.cat/es/web/amb/actualitat/sala-de-premsa/notes-de-premsa/detall/-/notapremsa/l-amb-crea-unes-recomanacions-per-ordenar-la-circulacio-de-bicicletes-7168822/11696>

**“UNA MANERA DE HACER EUROPA”**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

### L1.3 Promover el uso cotidiano de la bicicleta entre los/as trabajadores/as públicos

El Ayuntamiento de Torrent debe ser un modelo de apuesta por el uso cotidiano de la bicicleta en el que empresas y ciudadanía se reflejen e inspiren. Es por ello que se propone que desde el propio Ayuntamiento se impulsen iniciativas internas destinadas a facilitar y promover el uso de la bicicleta (adaptación de espacios para el aparcamiento y mantenimiento de bicicletas, incentivos específicos, flotas de bicicletas propias, etc.) entre los/as empleados/as públicos, especialmente entre aquellos/as vinculados directa o indirectamente en alguna de las áreas de incidencia de esta *Estrategia* (movilidad, espacio público, educación, seguridad, salud y desarrollo económico local).

Se puede tomar como referencia el marco de trabajo del certificado “Cycle-Friendly Employer”<sup>3</sup> impulsado por la European Cyclists’ Federation (ECF), donde se plantean un conjunto de medidas puestas en práctica en distintas empresas de toda Europa para promover el uso de la bicicleta para acceder al trabajo.



Certificado “Cycle-Friendly Employer”

(Antiguo programa Bike2Work impulsado por la European Cyclists’ Federation)

#### Propuesta Smart 1.3: Campañas y proyectos de “Customer Journeys”

*Impulsar campañas y proyectos piloto en colaboración con los/as trabajadores/as públicos que lo deseen en el uso de herramientas informáticas para realizar descripciones explotables vía análisis de datos de “Customer Journeys” que permitan al Ayuntamiento de Torrent comprender cómo y por qué se mueven habitualmente sus trabajadores/as.*

<sup>3</sup> <https://cfe-certification.eu/>

**L1.4 Garantizar la viabilidad económica del proyecto e identificar oportunidades de financiación disponibles para el impulso de la ciclomovilidad**

La Dirección del Proyecto debe garantizar la viabilidad económica de la *Estrategia* destinando recursos propios para gestionar e impulsar las medidas recogidas en este documento, así como aplicar medidas complementarias y/o correctoras en función de la evolución del mismo.

Periódicamente surgen diferentes tipos de oportunidades de financiación propuestas desde diferentes organismos públicos y privados para impulsar acciones de promoción de la ciclomovilidad en entornos urbanos. Estos instrumentos facilitarán en gran medida el despliegue de las medidas recogidas en la *Estrategia*, especialmente aquellas que presentan un impacto económico más elevado.

Es por este motivo que se recomienda que la Dirección del proyecto prevea recursos (propios o externos) destinados a identificar oportunidades de financiación e impulsar las acciones necesarias para obtenerlas.

**Propuesta Smart 1.4: Rastreadores automáticos de subvenciones**

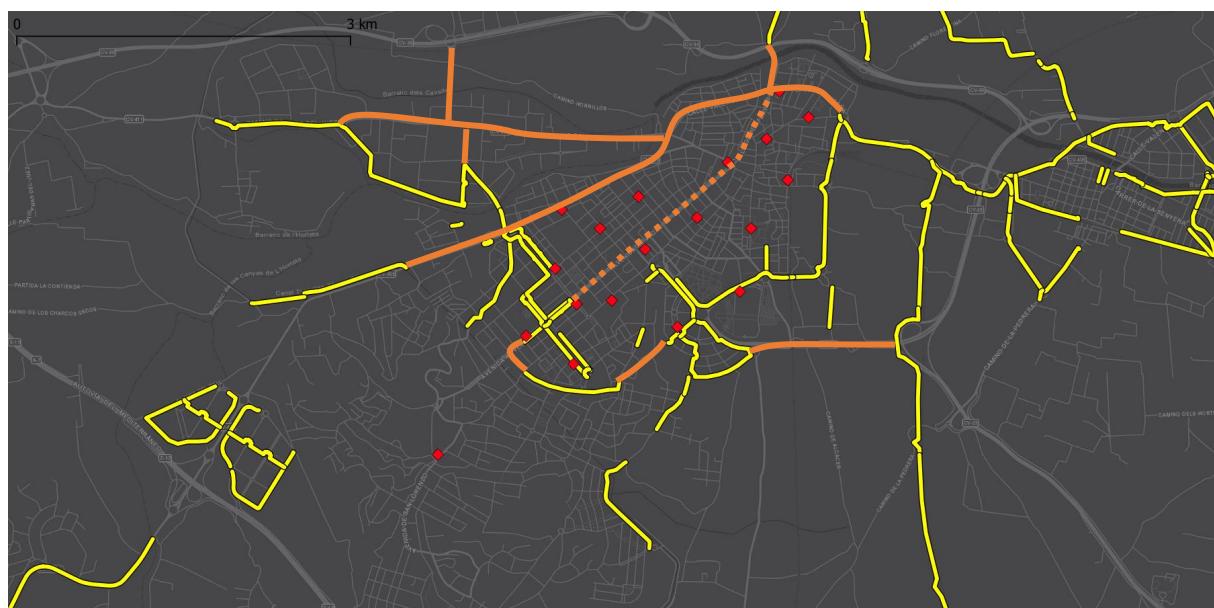
Activar rastreadores/identificadores automáticos de subvenciones regionales, nacionales y europeas en el ámbito de la movilidad para detectar oportunidades de financiación disponibles. Esta identificación se podría ampliar al conjunto de licitaciones de España, con el objetivo de extraer ideas, presupuestos y/o proveedores potenciales para el desarrollo de los proyectos de Torrent.

### 3.5.2 Infraestructura ciclista

#### L2.1 Ampliar y consolidar la red de carril bici segregado y continuo a lo largo de toda la red viaria básica

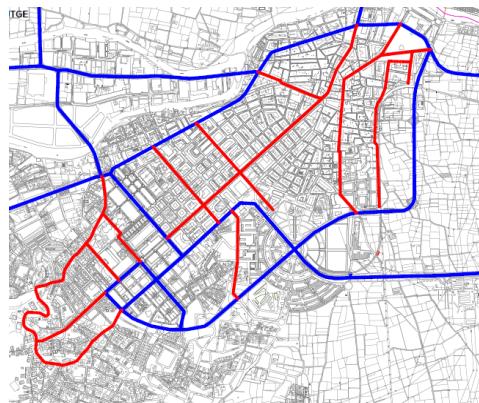
Redactar los proyectos y ejecutar los tramos de la red de carriles bici destinados a dar continuidad a la red actual, cerrando una corona urbana que bordee el núcleo urbano (siguiendo la jerarquía urbana propuesta en el PMUS Torrent) y conectando con el sector del polígono industrial y la red ciclista metropolitana.

Estos carriles bici deberán cumplir con todos los requisitos técnicos y de diseño necesarios para garantizar fluidez, comodidad y seguridad, permitiendo la circulación no solo de bicicletas sino también de triciclos, remolques y cargobikes.



En **AMARILLO**: Actual red de carril bici + En **MARRÓN**: Completar la Corona Ciclista Urbana según PMUS Torrent

(Fuente: Elaboración propia)



Jerarquía urbana propuesta en el PMUS Torrent

#### **Propuesta Smart 2.1: Campañas y proyectos de “Customer Journeys” destinados a los/as usuarios/as**

Elaboración de descripciones explotables vía análisis de datos de “Customer Journeys” que permitan al Ayuntamiento de Torrent comprender cómo y por qué se mueven habitualmente, en este caso los y las usuarias de la red ciclable de Torrent. En este sentido, se podría estudiar la posibilidad de incorporar alguna App de bicicleta y gamificación para obtener datos de trayectos realizados en bicicleta.

#### **L2.2 Pacificar el 100% del núcleo urbano de Torrent**

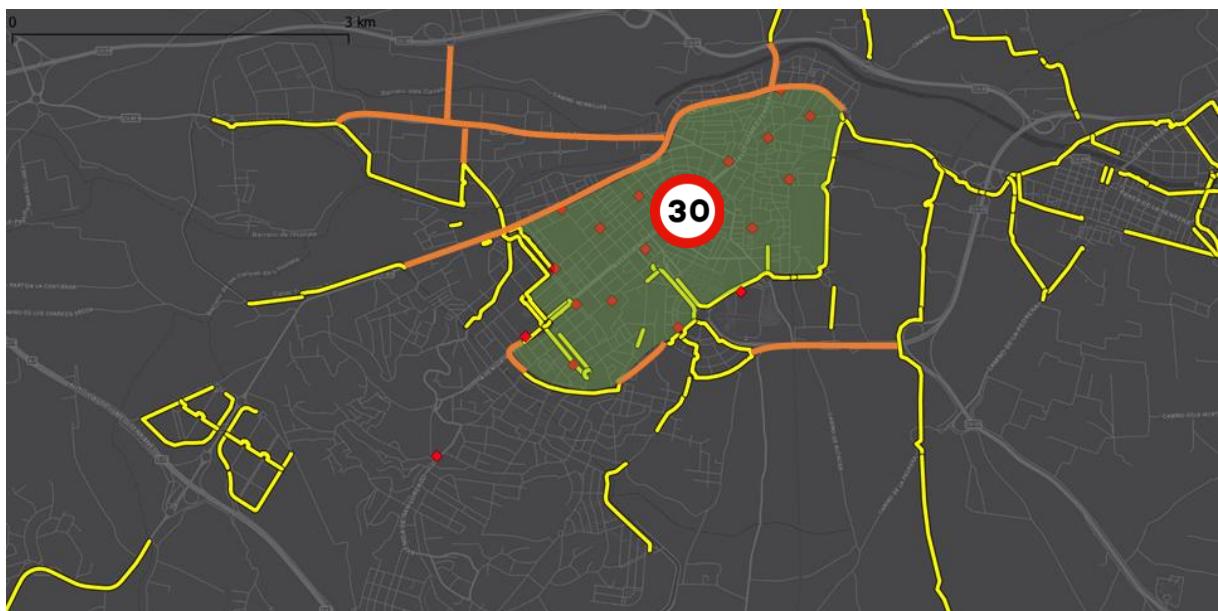
Redactar proyectos para convertir el 100% de las calles del núcleo urbano de Torrent delimitado por la corona urbana ciclista (desarrollada en la línea L2.1) en zona limitada a máximo 30 km/h (*Slow City*) promoviendo la movilidad a pie, en bicicleta y VMP, desincentivando el uso del vehículo privado y consiguiendo una zona de bajas emisiones.

Este nuevo modelo urbano, que debe tener la capacidad de transferibilidad a otras zonas de la ciudad, se deberá conseguir mediante la combinación de principalmente dos tipos de medidas:

- *Señalética vertical y horizontal específica* (limitación de velocidad, restricciones de paso de vehículos, información sobre alternativas de movilidad, etc.).
- *Intervenciones físicas de diseño del espacio público temporales y permanentes* (supresión de plazas de aparcamiento, trazados en zigzag, elementos reductores de velocidad, incremento de la visibilidad en las intersecciones, etc.).

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**

Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)



Zona pacificada delimitada por la corona ciclista urbana  
(Fuente: Elaboración propia)

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)



*Intervenciones de pacificación del espacio público mediante señalización vertical y actuaciones físicas (plataforma única)*  
(Fuente: Google Maps)

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)



Ejemplos de buenas prácticas de infraestructura ciclista  
(Fuente: Elaboración propia)

#### **Propuesta Smart 2.2.1: Señalética vertical para la seguridad de peatones y ciclistas**

Activación de sistemas automáticos de identificación de peatones y ciclistas para aviso automático a vehículos mediante señalética vertical (proyectos similares a pasos de peatones inteligentes, pero orientados también a la seguridad del ciclista). Una aplicación especialmente interesante para situaciones con baja visibilidad.

#### **Propuesta Smart 2.2.2: Instalación de cinemómetros en el espacio público**

Instalación de cinemómetros de bajo coste que tengan como objetivo conocer en detalle los hábitos de velocidad de diferentes vías de la ciudad de Torrent. Una información adicional y muy relevante para el “gemelo digital” señalado anteriormente.

#### **L2.3 Garantizar un buen mantenimiento y limpieza de toda la red ciclable local**

Coordinar y planificar todas las tareas necesarias para asegurar un buen mantenimiento y limpieza de la red ciclable de Torrent (carriles bici, calzada y sendas ciclables) con el objetivo de garantizar fluidez, comodidad y seguridad en todos los desplazamientos que se realicen en bicicleta.

Será recomendable prever sistemas o protocolos que permitan la interacción con los/as usuarios/as para comunicar reportes e incidencias a tiempo real, optimizando las tareas de mantenimiento y limpieza.

#### **Propuesta Smart 2.2.3: Diagnóstico avanzado de la red viaria/ciclista local**

Diseño de sistemas de diagnóstico avanzado y mantenimiento prescriptivo de las infraestructuras de la red viaria y ciclista local, a través de técnicas de minería de procesos (partiendo de órdenes de trabajo de brigadas de mantenimiento). De esta forma, se podría saber cómo, cuándo o por qué se producen desperfectos o fallos en la redes viarias/ciclables o se podrían rediseñar las gamas de mantenimiento para reducir substancialmente los costes y los tiempos de intervención.

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**

Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

**L2.4 Seguir incrementando la oferta de aparcamiento seguro en los principales centros generadores de movilidad**

Dotar a las estaciones de metro y paradas de autobús, edificios y equipamientos públicos, centros educativos y resto de nodos generadores de movilidad cotidiana de la ciudad de una oferta adecuada de aparcamientos de bicicletas no plegables, situados a menos de 50 metros del acceso principal y en zonas de paso habitual de personas. La tipología de estos aparcamientos se deberá estudiar según cada casuística, por ejemplo si se prevé un aparcamiento de corta o larga duración.

Es altamente recomendable aprovechar la instalación de nuevos aparcamientos de bicicletas para mejorar la seguridad de las intersecciones en Torrent: la sustitución de plazas de aparcamiento de coches por nuevos de bicicletas delante de pasos de peatones incrementa significativamente la visibilidad en estos puntos, tanto de conductores como de peatones (especialmente de los niños/as).

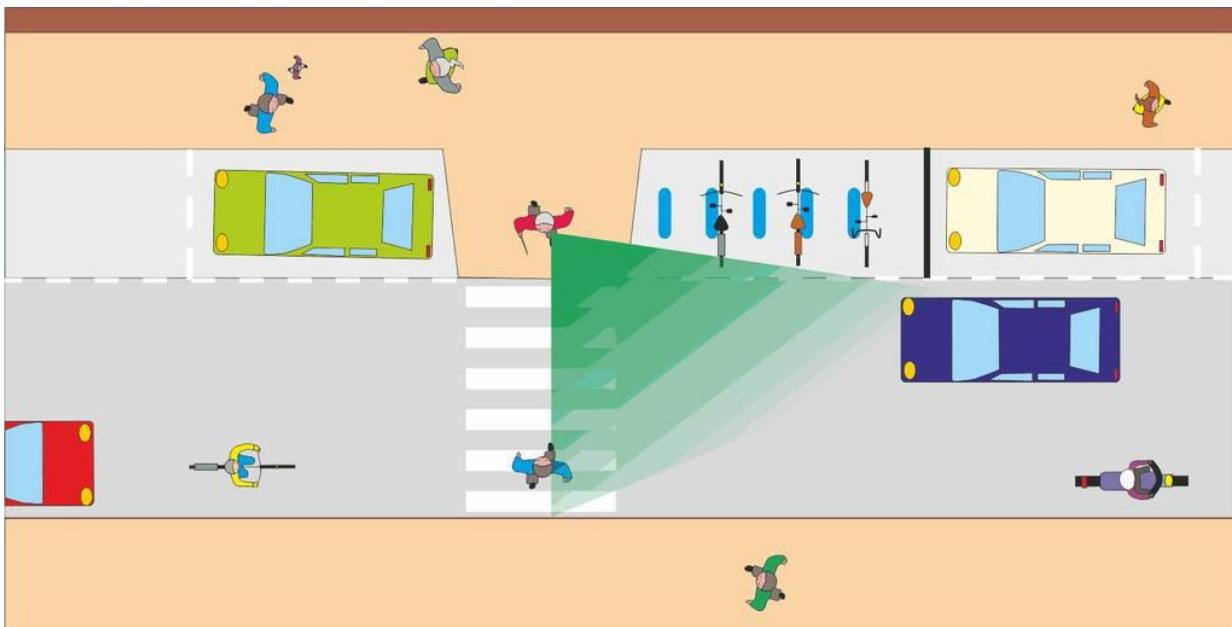


Sistema Aparka<sup>4</sup> de aparcamiento seguro de bicicletas de larga duración en Getxo (Vizcaya)  
(Fuente: El Correo)

---

<sup>4</sup> <https://bizintek.es/proyecto/aparka>

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)



Sustitución de plazas de aparcamiento por aparca bicicletas que incrementan la visibilidad en cruces  
(Fuente: Twitter @SyRault y @EdortaBergua)

**Propuesta Smart 2.4: Explorar usos alternativos de la nueva dotación de aparcabicicletas**

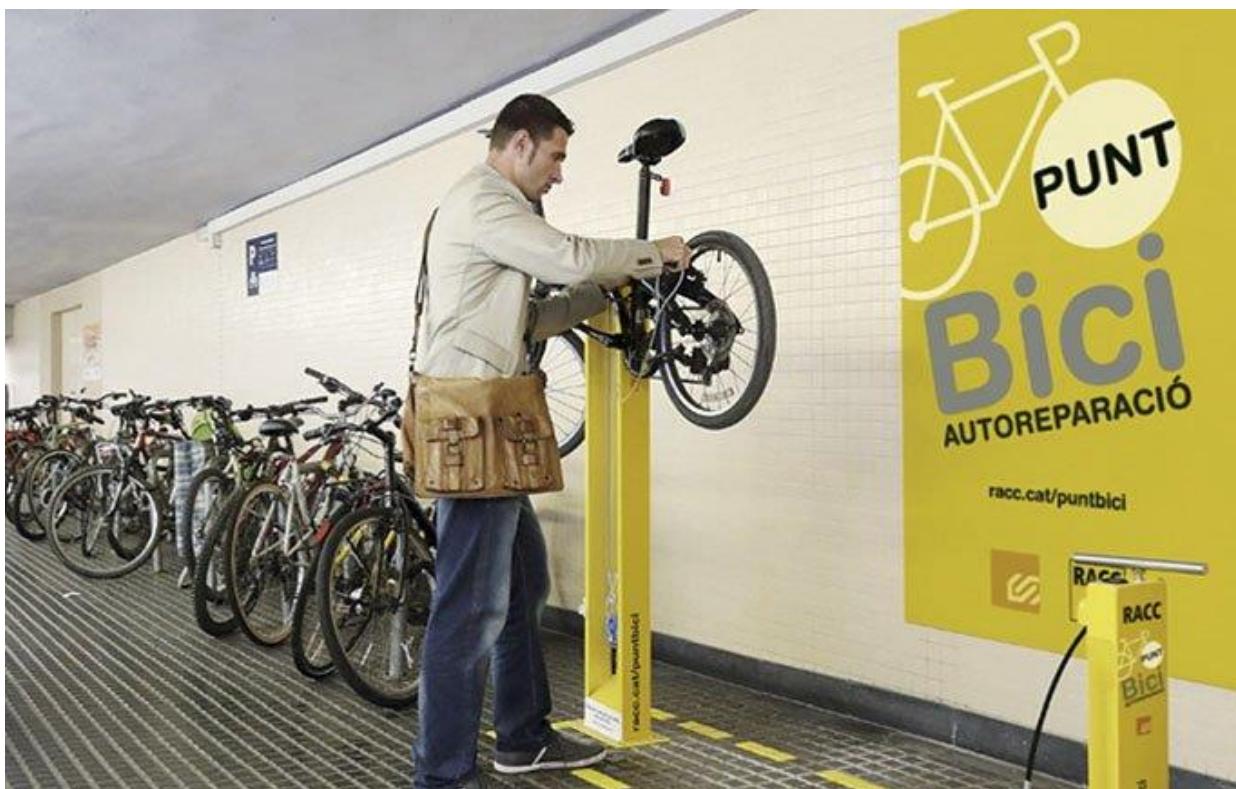
Búsqueda de usos alternativos de una potencial nueva oferta de aparcamientos para bicicletas, añadiendo funcionalidades adicionales de los mismos: concesiones de publicidad, espacios para la difusión de eventos, participación ciudadana en el ámbito de la ciclomovilidad, etc.

**L2.5 Impulsar la creación de una red de servicios destinados a facilitar el mantenimiento de bicicletas**

Dotar también los principales nodos generadores de movilidad cotidiano identificados de espacios que faciliten el mantenimiento básico de las bicicletas (control de inflado de neumáticos, kit de herramientas básico, soportes para realizar reparaciones rápidas, etc.). Se priorizarán zonas frecuentadas habitualmente por ciclistas y se procurará garantizar siempre la integración harmónica con el entorno urbano.

Esta red se puede complementar con aquellas empresas locales y/o equipamientos que ya ofrezcan algún tipo de servicio vinculado a la seguridad y el mantenimiento de bicicletas (talleres de bicicletas, gasolineras, clubes deportivos, etc.).

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)



"Puntos Bici" de mantenimiento y auto reparación de bicicletas en espacios públicos (estación de tren)  
(Fuente: RACC<sup>5</sup>)

**Propuesta Smart 2.5: Campañas y proyectos de "Customer Journeys"**

Vincular esta línea de actuación con los proyectos de "Customer Journeys" descritos anteriormente.

<sup>5</sup> <http://blog.racc.es/bicicleta/pon-tu-bici-a-punto-con-los-nuevos-puntos-de-reparacion-de-bicicletas/>

### 3.5.3 Formación, salud y deporte

#### L3.1 Impulsar proyectos de formación ciclista de manera conjunta con los centros educativos de Torrent

Diseñar y activar conjuntamente con la Policía Local de Torrent, los centros educativos y agentes especializados en formación ciclista un programa de actividades periódicas con el objetivo de garantizar que todos los alumnos y alumnas que estudien en Torrent reciban cursos de formación viaria y de circulación responsable y segura en bicicleta. Se recomienda que este programa se integre en eventos dirigidos al público infantil ya consolidados en la ciudad.

Este programa, además, se puede complementar con otras formaciones relacionadas con el mantenimiento básico de bicicletas, customización o diseño de accesorios, llegando a la posibilidad de plantear talleres de ocupabilidad, itinerarios formativos profesionales y/o proyectos educativos innovadores dirigidos a la población joven de la ciudad.



*Aula taller dirigida a jóvenes sin ESO que quieren potenciar sus competencias laborales y habilidades sociales mejorando su nivel de ocupabilidad  
(Fuente: Fundación Mariana<sup>6</sup> – Sant Boi de Llobregat)*

<sup>6</sup> [http://www.marianao.net/es/aula-taller-de-medio-ambiente\\_2161](http://www.marianao.net/es/aula-taller-de-medio-ambiente_2161)

**Propuesta Smart 3.1.1: Cursos MOOC**

*Impulsar cursos MOOC en colaboración con centros escolares locales o la UPV, aprovechando que ésta última dispone ya de presencia en la plataforma EDx.*

**Propuesta Smart 3.1.2: Proyectos de electrónica recreativa**

*Impulsar proyectos de electrónica recreativa con colegios que trabajen aspectos de seguridad de la bicicleta (Arduino, Lego) o proyectos sencillos de aplicaciones informáticas realizadas mediante programación de bloques (tipo Scratch o Scratch Junior).*

**L3.2 Promover iniciativas periódicas de formación ciclista teórica y práctica dirigidas al conjunto de la ciudadanía**

Impulsar de manera conjunta con agentes especializados en formación ciclista programas de formación teórica y práctica dirigidos a diferentes tipos de públicos objetivos para garantizar que todas las personas aprendan a conducir y circular en bicicleta por Torrent de forma segura y responsable, y dispongan de los conocimientos básicos para realizar un mantenimiento básico de sus bicicletas.

Es altamente recomendable que estas iniciativas formativas se hagan coincidir con la celebración de otro tipo de eventos, contribuyendo a garantizar una mayor participación y por lo tanto, un mayor número de personas capacitadas para moverse en bicicleta por la ciudad.

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)



Sesiones de formación en mantenimiento de bicicletas impartidas por la iniciativa "Bicis para Todas"  
(Fuente: Bicis para Todas)

**Propuesta Smart 3.2: Cursos MOOC y/o proyectos de electrónica recreativa dirigidos al conjunto de la ciudadanía**

*Llevar a cabo las iniciativas descritas en la propuesta Smart 3.1, de manera conjunta o independiente con el conjunto de la ciudadanía de Torrent.*

**L3.3 Incorporar la bicicleta en proyectos vinculados a la promoción de la salud, el deporte y el envejecimiento activo**

Incorporar mediante agentes especializados el uso de la bicicleta dentro de planes y/o programas, impulsados tanto por parte del Ayuntamiento de Torrent como por otros agentes vinculados a la ciudad, que trabajan para

**“UNA MANERA DE HACER EUROPA”**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

promover la salud, los hábitos de vida saludables vinculados a la práctica deportiva y el envejecimiento activo entre el conjunto de la ciudadanía.

El objetivo principal es convertir la bicicleta no solo como vehículo de uso preferente para la movilidad diaria o lúdica, sino además como una pieza clave que contribuya a consolidar Torrent como una ciudad que apuesta por la salud y la calidad de vida de su población.

**Propuesta Smart 3.3: Fomento “Smart” de la salud de la ciudadanía**

*Desarrollar proyectos de promoción de la salud, el deporte y el envejecimiento activo en coordinación o aprovechamiento con otros proyectos Smart City de Torrent, como por ejemplo “Caminos Frescos”, o a través del desarrollo de retos (por ejemplo, maratón semanal para sumar kilómetros a través de compartir las rutas mediante Strava de itinerarios realizados por una causa social).*

### 3.5.4 Desarrollo socioeconómico

#### L4.1 Incentivar la compra y distribución de proximidad en bicicleta en Torrent

Impulsar sesiones de sensibilización y capacitación dirigidas al tejido comercial de Torrent con el objetivo de establecer alianzas *win-win* entre el fomento de la bicicleta y las distintas estrategias impulsadas para la dinamización y el incremento de la competitividad del comercio de proximidad de Torrent.

Estas sesiones se deberán traducir en acciones en el espacio público (por ejemplo cierres al tráfico temporales o permanentes de algunas calles), campañas promocionales, jornadas específicas y/o programas de incentivos que animen a la población de Torrent a comprar habitualmente en bicicleta. Entre algunas de las medidas que se pueden impulsar está la de desarrollar e impulsar un sello o marca que identifique y visibilice aquellos establecimientos “amigos de la bicicleta” que ofrezcan a sus clientes servicios como hinchadores, consigna de compras, facilidades de aparcamiento o información sobre cómo moverse en bicicleta.



Iniciativa “Establecimiento bici-amigo”<sup>7</sup> impulsado por el Ayuntamiento y los/as comerciantes de Vitoria-Gasteiz  
(Fuente: AGECU)

<sup>7</sup> <https://www.agecu.es/2018/05/73-comercios-de-vitoria-gasteiz-se-suman-a-una-campana-por-el-fomento-del-uso-de-la-bicicleta/>

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

Paralelamente se propone estudiar sistemas de gestión y regulación de contribuyan a impulsar iniciativas de distribución de mercancías en bicicletas adaptadas para este uso, ayudando a dar mayor visibilidad a la bicicleta y a descongestionar la ciudad de tráfico ante un incremento constante de compra online.

Una de las primeras iniciativas que se puede impulsar desde el propio Ayuntamiento de Torrent es la contratación de todos los servicios de mensajería interna (envíos y recepciones) proporcionados por empresas especializadas en la ciclogística última milla.



Sistemas de distribución en bicicleta

(Fuente: Vanapedal)

#### **Propuesta Smart 4.1: Tarjeta "Smart" para el comercio de Torrent**

*Impulso de una tarjeta de fidelización para motivar e incentivar la compra de proximidad en el comercio local de Torrent. Esta iniciativa se podría vincular al uso de la App descrito en la propuesta Smart 2.1.*

**L4.2 Impulsar la creación de un mapa sectorial formado por todos los recursos locales vinculados al sector de la bicicleta**

Identificar todas aquellas empresas locales que trabajen directa o indirectamente en el ámbito de la bicicleta, generando un mapa sectorial especializado de Torrent que contribuya a dar mayor visibilidad a todas estas iniciativas locales favoreciendo la aparición de sinergias con otras empresas relacionadas e identificando puntos fuertes y débiles de la “cadena de valor” del sector ciclista. Esta información resulta de gran interés y utilidad para aquellos/as usuarios/as de la bici de Torrent, por lo que se deberá prever alguna acción destinada a informar sobre esta iniciativa a través de diferentes formatos.

**Propuesta Smart 4.2: Cohesión de la cadena de valor de la bicicleta de Torrent**

*Mediante la activación de un rastreador automático de información de empresas (por ejemplo Xpider), extraer información automáticamente de redes sociales, webs o registro mercantil para buscar y propiciar vinculaciones, relaciones y oportunidades en la cadena de valor de la bicicleta a nivel local.*

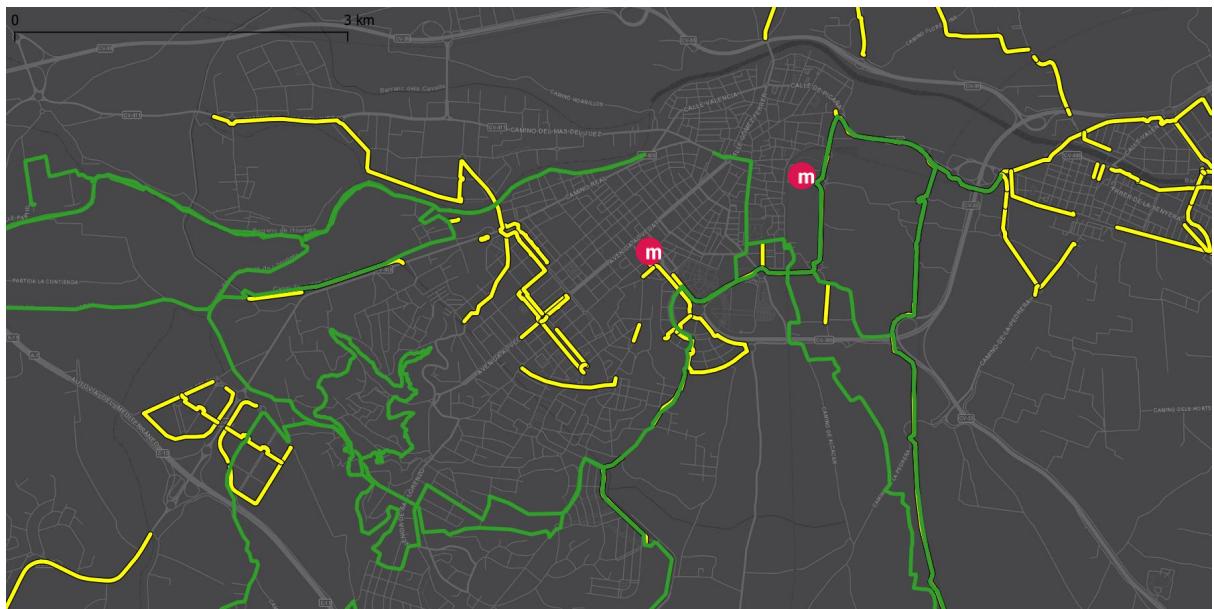
**L4.3 Apostar por el cicloturismo como una actividad para poner en valor los activos turísticos de la ciudad**

Torrent dispone de un entorno y una oferta de activos idóneos para la práctica del cicloturismo, tanto a nivel deportivo como recreativo. Estos activos se compaginan con una oferta turística complementaria que se puede ver significativamente beneficiada con el impulso de una nueva actividad turística que atraiga a nuevos visitantes.

Por este motivo se propone impulsar un conjunto de medidas recogidas en un plan o estrategia específico, coherentes con las potencialidades turísticas del territorio y dirigidas a convertir Torrent en un nodo de atracción cicloturístico. Esta estrategia o plan deberá ser liderada por la Dirección del Proyecto y contar con la participación de la máxima representación del tejido socioeconómico local, debiéndose alinear con las distintas líneas estratégicas definidas a nivel municipal, comarcal, provincial y autonómico.

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**

Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)



Red actual de carriles bici (amarillo) + Red de sendas ciclables de uso recreativo (verde)

Fuente: Elaboración propia

**Propuesta Smart 4.3: Análisis de mercados potenciales**

Análisis de asociación para identificar segmentos de ciclistas potencialmente atraíbles a Torrent y rastreo de plataformas como Tripadvisor para identificar qué segmentos de turista practican turismo en entornos como el de Torrent.

### 3.5.5 Comunicación y participación

#### L.5.1 Impulsar acciones de comunicación, promoción y sensibilización dirigidas al conjunto de la ciudadanía

Conjuntamente con el departamento de comunicación del Ayuntamiento de Torrent y otros posibles agentes especializados, poner en marcha campañas de comunicación específicas destinadas a informar, visibilizar y sensibilizar sobre la visión de la Estrategia “*Torrent Territorio Bikefriendly*” y las medidas que ésta contempla. Estas campañas irán dirigidas a diferentes públicos objetivos y se plantearán en los formatos más adecuados.

Con el objetivo de tratar de conseguir el mayor consenso ciudadano a la hora de implementar estas medidas (especialmente las que pueden presentar mayor resistencia) se deberá informar claramente sobre las razones que justifican dicha medida, los plazos de implementación (ya sean medidas permanentes o pruebas piloto) y los beneficios esperados. Justificar los resultados mediante **datos recopilados** ayudará a la hora de conseguir consenso por parte de una gran parte de la población (p.e. comparar situación antes y después de la actuación).

Será altamente recomendable el diseño y distribución de material gráfico específico (como por ejemplo mapas de la red de rutas y servicios para moverse en bicicleta) en todos los edificios municipales, centros educativos, estación de tren y otras ubicaciones de interés que sirvan para informar y sensibilizar al conjunto de la ciudadanía sobre los beneficios asociados al uso cotidiano de la bicicleta.



ESCENARIO 1



ESCENARIO 2  
(CONCEPTUAL Y COMPLEJO DE VISUALIZAR)



NUEVO ESCENARIO CONSOLIDADO



*Metodología sobre cómo utilizar la Comunicación y Participación para conseguir consenso y respaldo ciudadano*

**Propuesta Smart 5.1.1: Plataforma de escucha y relación**

*Impulsar una plataforma de escucha y relación con todos/as los/as ciclistas de Torrent (o cualquier colectivo relacionado directa o indirectamente con la ciclomovilidad) que permita realizar preguntas a grupos de interés o realizar comunicaciones fáciles y efectivas a dichos grupos.*

**Propuesta Smart 5.1.2: Canal automático de Twitter**

*Crear un canal de Twitter que, de manera automática, seleccione contenidos de interés del total de Internet y los publique a través de tweets.*

**L5.2 Incorporar la participación ciudadana en el proceso de implementación de la Estrategia**

Para reforzar el respaldo ciudadano citado en la anterior línea de actuación, se considera altamente recomendable la incorporación de la ciudadanía en los procesos de toma de decisión de las medidas previstas en esta Estrategia.

Se deberán estudiar los sistemas de participación más idóneos para cada una de las acciones que se quieran impulsar (mesas especializadas con los agentes locales, acciones en el espacio público, consultas ciudadanas, etc.).

**Propuesta Smart 5.2: Plataforma de escucha y relación y canal automático de Twitter**

*Las propuestas descritas anteriormente se pueden aplicar para el fomento de la participación ciudadana en el proceso de implementación de la Estrategia en Torrent.*

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

**L5.3** Celebrar periódicamente jornadas y eventos de demostración de productos en el espacio público:  
*"Subamos a la ciudadanía a la bici"*

Bajo la premisa "debemos subir a las personas a la bici", desde el Ayuntamiento de Torrent y con la colaboración de agentes especializados se recomienda seguir impulsando de manera periódica acciones en el espacio público que incentiven el uso de la bicicleta, aprovechando los distintos eventos programados para este fin a lo largo del año: *Dia Internacional de la Bicicleta (19 de abril)*, *30 Días en Bici*, *Semana Europea de la Movilidad*, etc.



Celebración de los Test Days celebrados en Bilbao para la muestra y prueba de bicicletas eléctricas  
(Fuente: BikeZona)

**Propuesta Smart 5.3: Sistemas de medición de impacto cuantitativo/cualitativo**

Diseñar e implementar sistemas que permitan medir el impacto cuantitativo y cualitativo de cualquier evento realizado en relación con la ciclomovilidad en Torrent.

Calidad total en políticas de ciclomovilidad

## Torrent TerritorioBikefriendly

EP1+EP2. Evaluación de acciones e impacto presupuestario



**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

Esta actuación está cofinanciada al 50% por el FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional) de la Unión Europea, en el Programa Operativo de Plurirregional de España del periodo de programación 2014-2020, incluido en el Eje 12: Desarrollo Urbano, dentro de la Ayuda de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado EDUSI TORRENT 2015-2025, de la que el Ayuntamiento de Torrent es beneficiario.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. VALORACIÓN DE ACCIONES .....	4
2. DESARROLLO DE CADA UNA DE LAS ACCIONES .....	6
2.1. Compromiso y liderazgo .....	6
2.2. Infraestructura ciclista .....	10
2.3. Formación, salud y deporte .....	15
2.4. Desarrollo socioeconómico .....	18
2.5. Comunicación y participación .....	21
3. CRONOGRAMA ORIENTATIVO .....	25

## 1 VALORACIÓN DE ACCIONES

A continuación se llevará a cabo una evaluación de cada una de las acciones planteadas en la Estrategia Torrent *Territorio Bikefriendly*. Esta evaluación se realizará siguiendo los siguientes criterios:

1. Beneficio esperado (o contribución de la acción para lograr el objetivo general del plan estratégico)
2. Coste de la implantación
3. Facilidad esperada de implementación
4. Interés de la ciudad

Para cada uno de los criterios hemos asignado un valor ALTO, MEDIO o BAJO, a raíz del análisis y las reuniones realizadas en las anteriores fases del proyecto. El resultado de dicha evaluación se presenta en la siguiente tabla.

		EVALUACIÓN DE ACCIONES			
LÍNEAS DE ACTUACIÓN (L)		Beneficio esperado	Coste	Facilidad	Interés
L1.1	Definir un modelo de control y gestión para la Estrategia “Torrent Territorio Bikefriendly”.	Alto	Medio	Medio	Medio
L1.2	Adaptar la actual Ordenanza de Movilidad y Circulación de Torrent al nuevo contexto de promoción de la ciclomovilidad.	Alto	Bajo	Medio	Medio
L1.3	Promover el uso cotidiano de la bicicleta entre los/as trabajadores/as públicos.	Alto	Medio	Alto	Alto
L1.4	Garantizar la viabilidad económica del proyecto e identificar oportunidades de financiación disponibles para el impulso de la ciclomovilidad.	Alto	Alto	Medio	Medio
L2.1	Ampliar y consolidar la red de carril bici segregado y continuo a lo largo de toda la red viaria básica.	Alto	Alto	Bajo	Medio
L2.2	Pacificar el 100% del núcleo urbano de Torrent.	Alto	Medio	Medio	Medio
L2.3	Garantizar un buen mantenimiento y limpieza de toda la red ciclable local.	Alto	Medio	Alta	Medio
L2.4	Seguir incrementando la oferta de aparcamiento seguro en los principales centros generadores de movilidad.	Alto	Medio	Medio	Medio
L2.5	Impulsar la creación de una red de servicios destinados a facilitar el mantenimiento de bicicletas.	Alto	Medio	Medio	Medio
L3.1	Impulsar proyectos de formación ciclista de manera conjunta con los centros educativos de Torrent.	Alto	Medio	Medio	Medio

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**

 Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
 (FEDER)

		EVALUACIÓN DE ACCIONES			
LÍNEAS DE ACTUACIÓN (L)		Beneficio esperado	Coste	Facilidad	Interés
L3.2	Promover iniciativas periódicas de formación ciclista teórica y práctica dirigidas al conjunto de la ciudadanía.	Alto	Medio	Medio	Medio
L3.3	Incorporar la bicicleta en proyectos vinculados a la promoción de la salud, el deporte y el envejecimiento activo.	Alto	Medio	Medio	Alto
L4.1	Incentivar la compra y distribución de proximidad en bicicleta en Torrent.	Medio	Medio	Medio	Medio
L4.2	Impulsar la creación de un mapa sectorial formado por todos los recursos locales vinculados al sector de la bicicleta	Medio	Bajo	Medio	Medio
L4.3	Apostar por el cicloturismo como una actividad para poner en valor los activos turísticos de la ciudad	Alto	Medio	Medio	Alto
L5.1	Impulsar acciones de comunicación, promoción y sensibilización dirigidas al conjunto de la ciudadanía	Medio	Medio	Medio	Alto
L5.2	Incorporar la participación ciudadana en el proceso de implementación de la Estrategia	Alto	Bajo	Medio	Alto
L5.3	Celebrar periódicamente jornadas y eventos de demostración de productos en el espacio público: "Subamos a la ciudadanía a la bici"	Alto	Medio	Medio	Alto

## 2 DESARROLLO DE CADA UNA DE LAS ACCIONES

Una vez analizada cada una de las acciones planteadas se ha desarrollado con mayor detalle cada una de ellas, indicando su grado de prioridad y el impacto económico, y además se especifican los agentes implicados, las fechas de inicio y final de la acción recomendadas, y unos indicadores para garantizar su correcta gestión y evaluación.

## 2.1 Compromiso y liderazgo

<b>E1. COMPROMISO Y LIDERAZGO</b>												
<b>L1.1 Definir un modelo de control y gestión para la Estrategia "Torrent Territorio Bikefriendly"</b>	<b>Responsable/s:</b> Dirección del Proyecto											
<b>Descripción:</b>  Establecer un mecanismo interno que garantice el control y seguimiento de la evolución de la Estrategia y la consecución de los objetivos recogidos en ésta.	<b>Agente/s implicado/s:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayuntamiento de Torrent</li> </ul>											
<b>Acciones previstas:</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Validar los contenidos previstos en esta Estrategia, así como la metodología y el cronograma propuestos para el despliegue de cada una de las líneas de actuación definidas en los distintos ejes estratégicos.</li> <li>▪ Coordinar con todos los agentes implicados la implementación de cada una de las líneas de actuación previstas.</li> <li>▪ Garantizar el seguimiento y evaluación continuo de la Estrategia basándose en la herramienta "Cuadro de mando".</li> <li>▪ Detectar posibles desviaciones y aplicar las medidas correctoras más adecuadas para cada situación.</li> </ul>	<b>Grado de prioridad:</b> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>MUY BAJA</td> <td>BAJA</td> <td>MEDIA</td> <td>ALTA</td> <td><b>MUY ALTA</b></td> </tr> </table>				MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	<b>MUY ALTA</b>			
MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	<b>MUY ALTA</b>								
<b>Fecha de inicio:</b>  Semestre 2 - 2019	<b>Fecha de finalización:</b>  Semestre 1 - 2023	<b>Indicadores de seguimiento:</b>  I1.1 - Estado en vigor de un sistema interno de control y gestión de la Estrategia "Torrent Territorio Bikefriendly" (S/N)										
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>S2 / 2019</td> <td style="text-align: center;"><b>S</b></td> <td style="text-align: center;">S/N</td> </tr> <tr> <td>S2 / 2021</td> <td style="text-align: center;"><b>S</b></td> <td style="text-align: center;">S/N</td> </tr> <tr> <td>S1 / 2023</td> <td style="text-align: center;"><b>S</b></td> <td style="text-align: center;">S/N</td> </tr> </table>	S2 / 2019	<b>S</b>	S/N	S2 / 2021	<b>S</b>	S/N	S1 / 2023	<b>S</b>	S/N	
S2 / 2019	<b>S</b>	S/N										
S2 / 2021	<b>S</b>	S/N										
S1 / 2023	<b>S</b>	S/N										

## E1. COMPROMISO Y LIDERAZGO

<b>L1.2 Adaptar la actual Ordenanza de Movilidad y Circulación de Torrent al nuevo contexto de promoción de la ciclomovilidad</b>	<b>Responsable/s:</b> Dirección del Proyecto										
<b>Descripción:</b> <p>Revisar y actualizar todos aquellos artículos de la actual ordenanza reguladora de tráfico que definen aspectos como las condiciones de circulación de las bicicletas para cada tipología de vía o el régimen sancionador para este tipo de vehículo, entre otros.</p>	<b>Agente/s implicado/s:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayuntamiento de Torrent</li> <li>▪ Agentes locales vinculados a la bicicleta</li> <li>▪ Ciudadanía en general</li> </ul>										
<b>Acciones previstas:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Consensuar todas las medidas que se deben introducir en la actualización de la ordenanza municipal de movilidad.</li> <li>▪ Redactar una propuesta de modificación de la actual ordenanza de tráfico consensuada con los principales agentes locales vinculados a la movilidad urbana.</li> <li>▪ Aprobar por pleno la nueva ordenanza de movilidad urbana de Torrent.</li> <li>▪ Lanzar una campaña de comunicación para informar sobre el alcance y los contenidos de este nuevo documento.</li> </ul>	<b>Grado de prioridad:</b> <table border="1" data-bbox="906 1073 1409 1174"> <tr> <td>MUY BAJA</td> <td>BAJA</td> <td>MEDIA</td> <td><b>ALTA</b></td> <td>MUY ALTA</td> </tr> </table> <b>Presupuesto:</b> <table border="1" data-bbox="906 1343 1409 1444"> <tr> <td>MUY BAJO</td> <td><b>BAJO</b></td> <td>MEDIO</td> <td>ALTO</td> <td>MUY ALTO</td> </tr> </table>	MUY BAJA	BAJA	MEDIA	<b>ALTA</b>	MUY ALTA	MUY BAJO	<b>BAJO</b>	MEDIO	ALTO	MUY ALTO
MUY BAJA	BAJA	MEDIA	<b>ALTA</b>	MUY ALTA							
MUY BAJO	<b>BAJO</b>	MEDIO	ALTO	MUY ALTO							
<b>Fecha de inicio:</b> Semestre 1 - 2020	<b>Fecha de finalización:</b> Semestre 2 - 2020	<b>Indicadores de seguimiento:</b> I1.2 - Redacción y aprobación de una nueva ordenanza de movilidad urbana (S/N) <table border="1" data-bbox="906 1709 1409 1866"> <tr> <td>S2 / 2019</td> <td><b>N</b></td> <td>S/N</td> </tr> <tr> <td>S2 / 2021</td> <td><b>S</b></td> <td>S/N</td> </tr> <tr> <td>S1 / 2023</td> <td><b>S</b></td> <td>S/N</td> </tr> </table>	S2 / 2019	<b>N</b>	S/N	S2 / 2021	<b>S</b>	S/N	S1 / 2023	<b>S</b>	S/N
S2 / 2019	<b>N</b>	S/N									
S2 / 2021	<b>S</b>	S/N									
S1 / 2023	<b>S</b>	S/N									

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**

Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

## E1. COMPROMISO Y LIDERAZGO

<b>L1.3 Promover el uso cotidiano de la bicicleta entre los/as trabajadores/as públicos</b>	<b>Responsable/s:</b> Dirección del Proyecto										
<b>Descripción:</b> <p>Impulsar iniciativas internas destinadas a facilitar y promover el uso de la bicicleta entre los/as empleados/as públicos, especialmente entre aquellos/as vinculados directa o indirectamente en alguna de las áreas de incidencia de esta Estrategia (movilidad, espacio público, educación, seguridad, salud y desarrollo económico local).</p>	<b>Agente/s implicado/s:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayuntamiento de Torrent</li> <li>▪ Empresas locales especializadas en servicios para ciclistas</li> </ul>										
<b>Acciones previstas:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Adoptar el compromiso por parte del Ayuntamiento de Torrent de ser empresa referente en la promoción del uso de la bicicleta entre sus trabajadores/as.</li> <li>▪ Impulsar medidas destinadas a facilitar y motivar el uso cotidiano de la bicicleta entre los/as trabajadores del Ayuntamiento. Para ello, es recomendable instaurar la figura de un/a coordinador/a de ciclomovilidad de la empresa.</li> <li>▪ Estas medidas se pueden clasificar principalmente en los siguientes ámbitos de actuación:           <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Promoción y comunicación</li> <li>▪ Infraestructuras y servicios</li> <li>▪ Programa de incentivos y/o recompensas</li> </ul> </li> <li>▪ Fomentar que otras empresas de la ciudad impulsen también medidas para fomentar los desplazamientos cotidianos en bicicleta a los centros de trabajo.</li> </ul>	<b>Grado de prioridad:</b> <table border="1" data-bbox="912 1044 1404 1145"> <tr> <td>MUY BAJA</td> <td>BAJA</td> <td>MEDIA</td> <td>ALTA</td> <td>MUY ALTA</td> </tr> </table>	MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	MUY ALTA					
MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	MUY ALTA							
	<b>Presupuesto:</b> <table border="1" data-bbox="912 1403 1404 1493"> <tr> <td>MUY BAJO</td> <td>BAJO</td> <td>MEDIO</td> <td>ALTO</td> <td>MUY ALTO</td> </tr> </table>	MUY BAJO	BAJO	MEDIO	ALTO	MUY ALTO					
MUY BAJO	BAJO	MEDIO	ALTO	MUY ALTO							
<b>Fecha de inicio:</b> Semestre 2 - 2019	<b>Fecha de finalización:</b> Semestre 1 - 2023	<b>Indicadores de seguimiento:</b> I1.3 – Existencia de programa en vigor de fomento del uso de la bicicleta entre los/as trabajadores/as públicos/as (S/N) <table border="1" data-bbox="912 1897 1404 2055"> <tr> <td>S2 / 2019</td> <td><b>S</b></td> <td>S/N</td> </tr> <tr> <td>S2 / 2021</td> <td><b>S</b></td> <td>S/N</td> </tr> <tr> <td>S1 / 2023</td> <td><b>S</b></td> <td>S/N</td> </tr> </table>	S2 / 2019	<b>S</b>	S/N	S2 / 2021	<b>S</b>	S/N	S1 / 2023	<b>S</b>	S/N
S2 / 2019	<b>S</b>	S/N									
S2 / 2021	<b>S</b>	S/N									
S1 / 2023	<b>S</b>	S/N									

## E1. COMPROMISO Y LIDERAZGO

<p><b>L1.4 Garantizar la viabilidad económica del proyecto e identificar oportunidades de financiación disponibles para el impulso de la ciclovilidad</b></p>	<p><b>Responsable/s:</b> Dirección del Proyecto</p>										
<p><b>Descripción:</b>  Garantizar la viabilidad económica de la Estrategia destinando recursos propios para gestionar e impulsar cada una de las medidas recogidas en este documento, así como aplicar medidas complementarias y/o correctoras.  Paralelamente, prever recursos (propios o externos) destinados a identificar oportunidades de financiación e impulsar las acciones necesarias para obtenerlas.</p>	<p><b>Agente/s implicado/s:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayuntamiento de Torrent</li> </ul>										
<p><b>Acciones previstas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prever anualmente en los presupuestos municipales una asignación destinada para garantizar el correcto despliegue de la Estrategia siguiendo el cronograma planteado y las medidas correctoras consensuadas.</li> <li>▪ Establecer un sistema de monitorización de oportunidades de financiación disponibles para impulsar medidas de fomento de la ciclovilidad urbana.</li> <li>▪ Impulsar acciones específicas para acceder a estas oportunidades de financiación (redacción de solicitudes de subvención, impulso de acciones con otros municipios, etc.).</li> </ul>	<p><b>Grado de prioridad:</b></p> <table border="1" data-bbox="906 1170 1409 1260"> <tr> <td>MUY BAJA</td> <td>BAJA</td> <td>MEDIA</td> <td>ALTA</td> <td><b>MUY ALTA</b></td> </tr> </table> <p><b>Presupuesto:</b></p> <table border="1" data-bbox="906 1446 1409 1536"> <tr> <td>MUY BAJO</td> <td>BAJO</td> <td>MEDIO</td> <td><b>ALTO</b></td> <td>MUY ALTO</td> </tr> </table>	MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	<b>MUY ALTA</b>	MUY BAJO	BAJO	MEDIO	<b>ALTO</b>	MUY ALTO
MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	<b>MUY ALTA</b>							
MUY BAJO	BAJO	MEDIO	<b>ALTO</b>	MUY ALTO							
<p><b>Fecha de inicio:</b> Semestre 2 - 2019</p>	<p><b>Fecha de finalización:</b> Semestre 2 - 2023</p>	<p><b>Indicadores de seguimiento:</b> I1.5 – Presupuesto anual destinado a acciones de fomento de la ciclovilidad urbana (S/N)</p> <table border="1" data-bbox="906 1783 1409 1933"> <tr> <td>S2 / 2019</td> <td><b>S</b></td> <td>S/N</td> </tr> <tr> <td>S2 / 2021</td> <td><b>S</b></td> <td>S/N</td> </tr> <tr> <td>S1 / 2023</td> <td><b>S</b></td> <td>S/N</td> </tr> </table>	S2 / 2019	<b>S</b>	S/N	S2 / 2021	<b>S</b>	S/N	S1 / 2023	<b>S</b>	S/N
S2 / 2019	<b>S</b>	S/N									
S2 / 2021	<b>S</b>	S/N									
S1 / 2023	<b>S</b>	S/N									

## 2.2 Infraestructura ciclista

<b>E2. INFRAESTRUCTURA CICLISTA</b>										
<b>L2.1 Ampliar y consolidar la red de carril bici segregado y continuo a lo largo de toda la red viaria básica</b>	<b>Responsable/s:</b> Dirección del Proyecto									
<b>Descripción:</b> Redactar los proyectos y ejecutar los tramos de la red de carriles bici destinados a dar continuidad a la red actual.  Estos carriles bici deberán cumplir con todos los requisitos técnicos y de diseño necesarios para garantizar fluidez, comodidad y seguridad, permitiendo la circulación no solo de bicicletas sino también de triciclos, remolques y cargobikes.	<b>Agente/s implicado/s:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayuntamiento de Torrent</li> <li>▪ Asociación de Comerciantes</li> <li>▪ Asociaciones de vecinos</li> <li>▪ Usuarios/as de la bicicleta</li> </ul>									
<b>Acciones previstas:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Redacción de proyectos de ampliación, extensión y conexión de la actual red local de carriles bici.</li> <li>▪ Identificar oportunidades de financiación y optar a la cofinanciación para la ejecución de carriles bici.</li> <li>▪ Llevar a cabo acciones de sensibilización, comunicación y participación para garantizar el consenso con la ciudadanía y el tejido empresarial local a la hora de ejecutar nuevos tramos de carril bici.</li> <li>▪ Ejecución progresiva y coherente de diferentes tramos de carril bici previstos en el PMUS.</li> </ul>	<b>Grado de prioridad:</b> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>MUY BAJA</td> <td>BAJA</td> <td>MEDIA</td> <td>ALTA</td> <td>MUY ALTA</td> </tr> </table>	MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	MUY ALTA				
MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	MUY ALTA						
<b>Fecha de inicio:</b> Semestre 1 - 2020	<b>Fecha de finalización:</b> Semestre 1 - 2023									
<b>Indicadores de seguimiento:</b> I2.1 - Grado de ejecución de la red de carril bici segregado del PMUS Torrent (%)										
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>S2 / 2019</td> <td>--</td> <td>%</td> </tr> <tr> <td>S2 / 2021</td> <td>&gt; 50</td> <td>%</td> </tr> <tr> <td>S1 / 2023</td> <td>100</td> <td>%</td> </tr> </table>		S2 / 2019	--	%	S2 / 2021	> 50	%	S1 / 2023	100	%
S2 / 2019	--	%								
S2 / 2021	> 50	%								
S1 / 2023	100	%								

## E2. INFRAESTRUCTURA CICLISTA

<b>L2.2 Pacificar el 100% del núcleo urbano de Torrent</b>	<b>Responsable/s:</b> Dirección del Proyecto									
<b>Descripción:</b> <p>Redactar proyectos para convertir el 100% de las calles de la red viaria secundaria de Torrent en zona limitada a máximo 30 km/h (<i>Slow City</i>) promoviendo la movilidad a pie, en bicicleta y VMP y desincentivando el uso del vehículo privado.</p> <p>Este nuevo modelo urbano se deberá conseguir mediante la combinación de principalmente dos tipos de medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Señalética vertical y horizontal específica</li> <li>• Intervenciones físicas de diseño del espacio público temporales y permanentes</li> </ul>	<b>Agente/s implicado/s:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayuntamiento de Torrent</li> <li>▪ Asociación de Comerciantes</li> <li>▪ Asociaciones de vecinos</li> <li>▪ Usuarios/as de la bicicleta</li> </ul>									
<b>Acciones previstas:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Revisión e implementación de mejoras en el actual modelo de señalización vertical y horizontal del núcleo urbano de Torrent que contribuyan a dar mayor visibilidad y a normalizar la convivencia en calzada entre bicicletas y resto de vehículos.</li> <li>▪ Identificar oportunidades de financiación y optar a la cofinanciación para la ejecución de este tipo de medidas.</li> <li>▪ Integrar en futuros proyectos de diseño de la vía pública criterios que faciliten e incentiven desplazarse a pie y en bicicleta.</li> </ul>	<b>Grado de prioridad:</b> <table border="1" data-bbox="906 1215 1409 1311"> <tr> <td>MUY BAJA</td> <td>BAJA</td> <td>MEDIA</td> <td><b>ALTA</b></td> <td>MUY ALTA</td> </tr> </table>	MUY BAJA	BAJA	MEDIA	<b>ALTA</b>	MUY ALTA				
MUY BAJA	BAJA	MEDIA	<b>ALTA</b>	MUY ALTA						
<b>Fecha de inicio:</b> Semestre 1 - 2020	<b>Fecha de finalización:</b> Semestre 1 - 2023									
	<b>Indicadores de seguimiento:</b> I2.2 – Nivel de pacificación como Zona 30 la red viaria secundaria de Torrent (%) <table border="1" data-bbox="906 1776 1409 1940"> <tr> <td>S2 / 2019</td> <td>--</td> <td>%</td> </tr> <tr> <td>S2 / 2021</td> <td><b>75</b></td> <td>%</td> </tr> <tr> <td>S1 / 2023</td> <td><b>100</b></td> <td>%</td> </tr> </table>	S2 / 2019	--	%	S2 / 2021	<b>75</b>	%	S1 / 2023	<b>100</b>	%
S2 / 2019	--	%								
S2 / 2021	<b>75</b>	%								
S1 / 2023	<b>100</b>	%								

## E2. INFRAESTRUCTURA CICLISTA

<b>L2.3 Garantizar un buen mantenimiento y limpieza de toda la red ciclable local</b>	<b>Responsable/s:</b> Dirección del Proyecto									
<b>Descripción:</b> <p>Coordinar y planificar todas las tareas necesarias para asegurar un buen mantenimiento y limpieza de la red ciclable de Torrent (carriles bici, calzada y sendas ciclables) con el objetivo de garantizar fluidez, comodidad y seguridad en todos los desplazamientos que se realicen en bicicleta.</p>	<b>Agente/s implicado/s:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayuntamiento de Torrent</li> <li>▪ Usuarios/as de la bicicleta</li> </ul>									
<b>Acciones previstas:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definir y coordinar un programa anual de actuaciones de revisión, limpieza y mejora de la red ciclable local.</li> <li>▪ Estudiar la activación de un protocolo o sistema de comunicación entre los/as usuarios/as de la red ciclable y el propio Ayuntamiento, con el fin de poder reportar a tiempo real incidencias en la infraestructura.</li> </ul>	<b>Grado de prioridad:</b> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>MUY BAJA</td> <td>BAJA</td> <td>MEDIA</td> <td>ALTA</td> <td>MUY ALTA</td> </tr> </table>					MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	MUY ALTA
MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	MUY ALTA						
<b>Fecha de inicio:</b> Semestre 2 - 2019	<b>Fecha de finalización:</b> Semestre 1 - 2023	<b>Presupuesto:</b> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>MUY BAJO</td> <td>BAJO</td> <td>MEDIO</td> <td>ALTO</td> <td>MUY ALTO</td> </tr> </table>				MUY BAJO	BAJO	MEDIO	ALTO	MUY ALTO
MUY BAJO	BAJO	MEDIO	ALTO	MUY ALTO						
<b>Indicadores de seguimiento:</b> I2.3 - Realización periódica de acciones de mantenimiento y limpieza de la red ciclable local (S/N)		S2 / 2019	<b>S</b>	S/N						
		S2 / 2021	<b>S</b>	S/N						
		S1 / 2023	<b>S</b>	S/N						

## E2. INFRAESTRUCTURA CICLISTA

<b>L2.4 Seguir incrementando la oferta de aparcamiento seguro en los principales centros generadores de movilidad</b>	<b>Responsable/s:</b> Dirección del Proyecto										
<b>Descripción:</b> <p>Dotar a las estaciones y paradas de transporte público, edificios y equipamientos públicos, centros educativos y resto de nodos generadores de movilidad cotidiana de la ciudad de una oferta adecuada de aparcamientos de bicicletas no plegables, situados a menos de 50 metros del acceso principal y en zonas de paso habitual de personas.</p> <p>La tipología de estos aparcamientos se deberá estudiar según cada casuística, por ejemplo si se prevé un aparcamiento de corta o larga duración.</p>	<b>Agente/s implicado/s:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayuntamiento de Torrent</li> <li>▪ Asociación de Comerciantes / Asociaciones de vecinos</li> <li>▪ Centros educativos de Torrent</li> <li>▪ Usuarios/as de la bicicleta</li> </ul>										
<b>Acciones previstas:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identificar los principales nodos generadores de movilidad cotidiana en la ciudad de Torrent.</li> <li>▪ Revisar la actual oferta de aparcamientos para bicicletas disponibles en la ciudad, determinando aquellas zonas que presentan déficits y/o aspectos de mejora.</li> <li>▪ Incrementar progresivamente y de forma coherente la oferta de aparcamiento seguro de bicicletas disponible en la ciudad.</li> <li>▪ Proponer la activación de un protocolo de comunicación entre los/as usuarios/as y el Ayuntamiento para poder reportar incidencias relacionadas con el aparcamiento.</li> </ul>	<b>Grado de prioridad:</b> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>MUY BAJA</td> <td>BAJA</td> <td>MEDIA</td> <td>ALTA</td> <td><b>MUY ALTA</b></td> </tr> </table> <b>Presupuesto:</b> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>MUY BAJO</td> <td><b>BAJO</b></td> <td><b>MEDIO</b></td> <td>ALTO</td> <td>MUY ALTO</td> </tr> </table>	MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	<b>MUY ALTA</b>	MUY BAJO	<b>BAJO</b>	<b>MEDIO</b>	ALTO	MUY ALTO
MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	<b>MUY ALTA</b>							
MUY BAJO	<b>BAJO</b>	<b>MEDIO</b>	ALTO	MUY ALTO							
<b>Fecha de inicio:</b> Semestre 1 - 2020	<b>Fecha de finalización:</b> Semestre 1 - 2023	<b>Indicadores de seguimiento:</b> I2.4 - Nodos generadores de movilidad cotidiana con dotación de aparcamiento de bicicletas (%) <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>S2 / 2019</td> <td>--</td> <td>S/N</td> </tr> <tr> <td>S2 / 2021</td> <td><b>75</b></td> <td>%</td> </tr> <tr> <td>S1 / 2023</td> <td><b>100</b></td> <td>%</td> </tr> </table>	S2 / 2019	--	S/N	S2 / 2021	<b>75</b>	%	S1 / 2023	<b>100</b>	%
S2 / 2019	--	S/N									
S2 / 2021	<b>75</b>	%									
S1 / 2023	<b>100</b>	%									

## E2. INFRAESTRUCTURA CICLISTA

<b>L2.5 Impulsar la creación de una red de servicios destinados a facilitar el mantenimiento de bicicletas</b>	<b>Responsable/s:</b> Dirección del Proyecto										
<b>Descripción:</b> <p>Dotar los principales nodos generadores de movilidad cotidiano identificados de espacios que faciliten el mantenimiento básico de las bicicletas (control de inflado de neumáticos, kit de herramientas básico, soportes para realizar reparaciones rápidas, etc.).</p> <p>Se priorizarán zonas frecuentadas habitualmente por ciclistas y se procurará garantizar siempre la integración harmónica con el entorno urbano.</p>	<b>Agente/s implicado/s:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayuntamiento de Torrent</li> <li>▪ Asociación de Comerciantes / Asociaciones de vecinos</li> <li>▪ Centros educativos de Torrent</li> <li>▪ Usuarios/as de la bicicleta</li> </ul>										
<b>Acciones previstas:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Instalación en la vía pública de infraestructuras que faciliten un mantenimiento sencillo y puesta a punto de las bicicletas.</li> <li>▪ Identificar empresas y/o iniciativas locales que proporcionen este tipo de servicios e incorporarlas dentro de un directorio disponible para el conjunto de la comunidad ciclista local.</li> <li>▪ Impulsar campañas y acciones que promuevan y sensibilicen sobre la importancia de garantizar un buen mantenimiento de las bicicletas.</li> </ul>	<b>Grado de prioridad:</b> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>MUY BAJA</td> <td>BAJA</td> <td><b>MEDIA</b></td> <td>ALTA</td> <td>MUY ALTA</td> </tr> </table> <b>Presupuesto:</b> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>MUY BAJO</td> <td><b>BAJO</b></td> <td>MEDIO</td> <td>ALTO</td> <td>MUY ALTO</td> </tr> </table>	MUY BAJA	BAJA	<b>MEDIA</b>	ALTA	MUY ALTA	MUY BAJO	<b>BAJO</b>	MEDIO	ALTO	MUY ALTO
MUY BAJA	BAJA	<b>MEDIA</b>	ALTA	MUY ALTA							
MUY BAJO	<b>BAJO</b>	MEDIO	ALTO	MUY ALTO							
<b>Fecha de inicio:</b> Semestre 1 - 2021	<b>Fecha de finalización:</b> Semestre 1 - 2023	<b>Indicadores de seguimiento:</b> I2.5 - Número de servicios e infraestructuras disponibles en Torrent para el mantenimiento de bicicletas (N) <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>S2 / 2019</td> <td>--</td> <td>S/N</td> </tr> <tr> <td>S2 / 2021</td> <td>2</td> <td>S/N</td> </tr> <tr> <td>S1 / 2023</td> <td>5</td> <td>S/N</td> </tr> </table>	S2 / 2019	--	S/N	S2 / 2021	2	S/N	S1 / 2023	5	S/N
S2 / 2019	--	S/N									
S2 / 2021	2	S/N									
S1 / 2023	5	S/N									

## 2.3 Formación, salud y deporte

<b>E3. FORMACIÓN, SALUD Y DEPORTE</b>											
<b>L3.1</b> Impulsar proyectos de formación ciclista de manera conjunta con los centros educativos de Torrent	<b>Responsable/s:</b> Dirección del Proyecto										
<b>Descripción:</b> Diseñar y activar conjuntamente con la Policía Local de Torrent, los centros educativos y agentes especializados en formación ciclista un programa de actividades periódicas con el objetivo de garantizar que todos los alumnos y alumnas que estudien en Torrent reciban cursos de formación viaria y de circulación responsable y segura en bicicleta.	<b>Agente/s implicado/s:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayuntamiento de Torrent</li> <li>▪ Agentes especializados en formación ciclista</li> <li>▪ Centros educativos de Torrent</li> </ul>										
<b>Acciones previstas:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Impulsar programas de formación ciclista de la programación del año escolar a todos los centros educativos de la ciudad.</li> <li>▪ Campañas de comunicación donde se dé a conocer el programa y se visibilicen las acciones previstas.</li> <li>▪ Complementar este programa con otras actividades formativas que incorporen otros aspectos como la customización y el diseño de accesorios o proyectos educativos innovadores, entre otros.</li> </ul>	<b>Grado de prioridad:</b> <table border="1" style="margin-bottom: 10px;"> <tr> <td>MUY BAJA</td> <td>BAJA</td> <td>MEDIA</td> <td><b>ALTA</b></td> <td>MUY ALTA</td> </tr> </table> <b>Presupuesto:</b> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <tr> <td>MUY BAJO</td> <td>BAJO</td> <td><b>MEDIO</b></td> <td>ALTO</td> <td>MUY ALTO</td> </tr> </table>	MUY BAJA	BAJA	MEDIA	<b>ALTA</b>	MUY ALTA	MUY BAJO	BAJO	<b>MEDIO</b>	ALTO	MUY ALTO
MUY BAJA	BAJA	MEDIA	<b>ALTA</b>	MUY ALTA							
MUY BAJO	BAJO	<b>MEDIO</b>	ALTO	MUY ALTO							
<b>Fecha de inicio:</b> Semestre 1 - 2020	<b>Fecha de finalización:</b> Semestre 1 - 2023										
<b>Indicadores de seguimiento:</b> I3.1 - Grado de participación de los centros educativos locales en programas de formación ciclista impulsados por el Ayuntamiento de Torrent (%)											
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">S2 / 2019</td> <td style="text-align: center;">--</td> <td style="text-align: center;">%</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">S2 / 2021</td> <td style="text-align: center;"><b>100</b></td> <td style="text-align: center;">%</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">S1 / 2023</td> <td style="text-align: center;"><b>100</b></td> <td style="text-align: center;">%</td> </tr> </table>		S2 / 2019	--	%	S2 / 2021	<b>100</b>	%	S1 / 2023	<b>100</b>	%	
S2 / 2019	--	%									
S2 / 2021	<b>100</b>	%									
S1 / 2023	<b>100</b>	%									

### E3. FORMACIÓN, SALUD Y DEPORTE

<b>L3.2 Promover iniciativas periódicas de formación ciclista teórica y práctica dirigidas al conjunto de la ciudadanía</b>	<b>Responsable/s:</b> Dirección del Proyecto										
<b>Descripción:</b>  Impulsar de manera conjunta con agentes especializados en formación ciclista programas de formación teórica y práctica dirigidos a diferentes tipos de públicos objetivos para garantizar que todas las personas aprendan a conducir y circular en bicicleta por Torrent de forma segura y responsable, y dispongan de los conocimientos básicos para realizar un mantenimiento básico de sus bicicleta.	<b>Agente/s implicado/s:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayuntamiento de Torrent</li> <li>▪ Agentes especializados en formación ciclista</li> <li>▪ Empresas e iniciativas locales vinculadas al sector de la bicicleta</li> <li>▪ Ciudadanía en general</li> </ul>										
<b>Acciones previstas:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Impulsar conjuntamente con agentes especializados la organización de cursos de formación de conducción, circulación y mantenimiento básico de bicicletas dirigidos a diferentes públicos objetivos.</li> <li>▪ Incorporar actividades formativas en eventos de gran repercusión que actualmente se celebren en la ciudad.</li> <li>▪ Realizar este tipo de cursos de formación ciclista entre el personal del Ayuntamiento de Torrent.</li> </ul>	<b>Grado de prioridad:</b> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>MUY BAJA</td> <td>BAJA</td> <td>MEDIA</td> <td><b>ALTA</b></td> <td>MUY ALTA</td> </tr> </table> <b>Presupuesto:</b> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>MUY BAJO</td> <td>BAJO</td> <td><b>MEDIO</b></td> <td>ALTO</td> <td>MUY ALTO</td> </tr> </table>	MUY BAJA	BAJA	MEDIA	<b>ALTA</b>	MUY ALTA	MUY BAJO	BAJO	<b>MEDIO</b>	ALTO	MUY ALTO
MUY BAJA	BAJA	MEDIA	<b>ALTA</b>	MUY ALTA							
MUY BAJO	BAJO	<b>MEDIO</b>	ALTO	MUY ALTO							
<b>Fecha de inicio:</b> Semestre 2 - 2020	<b>Fecha de finalización:</b> Semestre 1 - 2023	<b>Indicadores de seguimiento:</b> I3.2 - Número anual de actividades de formación ciclista no escolar (N) <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%;"> <tr> <td>S2 / 2019</td> <td>--</td> <td>S/N</td> </tr> <tr> <td>S2 / 2021</td> <td>2</td> <td>S/N</td> </tr> <tr> <td>S1 / 2023</td> <td>4</td> <td>S/N</td> </tr> </table>	S2 / 2019	--	S/N	S2 / 2021	2	S/N	S1 / 2023	4	S/N
S2 / 2019	--	S/N									
S2 / 2021	2	S/N									
S1 / 2023	4	S/N									

### E3. FORMACIÓN, SALUD Y DEPORTE

<b>L3.3 Incorporar la bicicleta en proyectos vinculados a la promoción de la salud, el deporte y el envejecimiento activo</b>	<b>Responsable/s:</b> Dirección del Proyecto										
<b>Descripción:</b>  Incorporar mediante agentes especializados el uso de la bicicleta dentro de planes y/o programas, impulsados tanto por parte del Ayuntamiento de Torrent como por otros agentes vinculados a la ciudad, que trabajan para promover la salud, los hábitos de vida saludables vinculados a la práctica deportiva y el envejecimiento activo entre el conjunto de la ciudadanía.	<b>Agente/s implicado/s:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayuntamiento de Torrent</li> <li>▪ Agentes especializados en formación ciclista</li> <li>▪ Empresas e iniciativas locales vinculadas al sector de la bicicleta</li> <li>▪ Ciudadanía en general</li> </ul>										
<b>Acciones previstas:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Incorporar la bicicleta en programas impulsados por el propio Ayuntamiento que promueven la salud, el deporte y el envejecimiento activo entre el conjunto de la población.</li> <li>▪ Creación de nuevos programas, trabajando conjuntamente con empresas e instituciones locales.</li> <li>▪ Realizar campañas de comunicación y sensibilización especializadas en estos ámbitos.</li> </ul>	<b>Grado de prioridad:</b> <table border="1" data-bbox="906 1163 1409 1260"> <tr> <td>MUY BAJA</td> <td>BAJA</td> <td><b>MEDIA</b></td> <td>ALTA</td> <td>MUY ALTA</td> </tr> </table> <b>Presupuesto:</b> <table border="1" data-bbox="906 1401 1409 1498"> <tr> <td>MUY BAJO</td> <td>BAJO</td> <td><b>MEDIO</b></td> <td>ALTO</td> <td>MUY ALTO</td> </tr> </table>	MUY BAJA	BAJA	<b>MEDIA</b>	ALTA	MUY ALTA	MUY BAJO	BAJO	<b>MEDIO</b>	ALTO	MUY ALTO
MUY BAJA	BAJA	<b>MEDIA</b>	ALTA	MUY ALTA							
MUY BAJO	BAJO	<b>MEDIO</b>	ALTO	MUY ALTO							
<b>Fecha de inicio:</b> Semestre 2 - 2021	<b>Fecha de finalización:</b> Semestre 1 - 2023	<b>Indicadores de seguimiento:</b> I.3.3 - Número de actividades anuales que incorporan la bicicleta en programas destinados a promover la salud, el deporte y el envejecimiento activo (N) <table border="1" data-bbox="906 1792 1409 1949"> <tr> <td>S2 / 2019</td> <td>--</td> <td>S/N</td> </tr> <tr> <td>S2 / 2021</td> <td>1</td> <td>S/N</td> </tr> <tr> <td>S1 / 2023</td> <td>2</td> <td>S/N</td> </tr> </table>	S2 / 2019	--	S/N	S2 / 2021	1	S/N	S1 / 2023	2	S/N
S2 / 2019	--	S/N									
S2 / 2021	1	S/N									
S1 / 2023	2	S/N									

## 2.4 Desarrollo socioeconómico

<b>E4. DESARROLLO SOCIOECONÓMICO</b>														
<b>L4.1 Incentivar la compra y distribución de proximidad en bicicleta en Torrent</b>		<b>Responsable/s:</b> Dirección del Proyecto												
<b>Descripción:</b>  Impulsar sesiones de sensibilización y capacitación dirigidas al tejido comercial de la ciudad con el objetivo de establecer alianzas <i>win-win</i> entre el fomento de la bicicleta y las distintas estrategias impulsadas para la dinamización y el incremento de la competitividad del comercio de proximidad.		<b>Agente/s implicado/s:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayuntamiento de Torrent</li> <li>▪ Asociación de Comerciantes</li> <li>▪ Empresas e iniciativas locales vinculadas al sector de la bicicleta</li> <li>▪ Ciudadanía en general</li> </ul>												
<b>Acciones previstas:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Establecer alianzas de cooperación entre el Ayuntamiento de Torrent y las diferentes empresas y asociaciones de comerciantes locales.</li> <li>▪ Impulsar campañas conjuntas promocionales y/o jornadas específicas que incentiven a la población a comprar en el comercio local de Torrent en bicicleta.</li> <li>▪ Proponer la creación de un sello que identifique y visibilice aquellos establecimientos "amigos de la bicicleta" en la ciudad.</li> <li>▪ Estudiar distintos sistemas existentes de distribución ciclográfica "última milla" en contextos similares.</li> </ul>		<b>Grado de prioridad:</b> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>MUY BAJA</td> <td>BAJA</td> <td><b>MEDIA</b></td> <td>ALTA</td> <td>MUY ALTA</td> </tr> </table> <b>Presupuesto:</b> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>MUY BAJO</td> <td>BAJO</td> <td><b>MEDIO</b></td> <td>ALTO</td> <td>MUY ALTO</td> </tr> </table>			MUY BAJA	BAJA	<b>MEDIA</b>	ALTA	MUY ALTA	MUY BAJO	BAJO	<b>MEDIO</b>	ALTO	MUY ALTO
MUY BAJA	BAJA	<b>MEDIA</b>	ALTA	MUY ALTA										
MUY BAJO	BAJO	<b>MEDIO</b>	ALTO	MUY ALTO										
<b>Fecha de inicio:</b> Semestre 2 - 2021	<b>Fecha de finalización:</b> Semestre 1 - 2023	<b>Indicadores de seguimiento:</b> I4.1 - Iniciativas anuales impulsadas para incentivar la compra de proximidad en bicicleta (N) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">S2 / 2019</td> <td style="text-align: center;">--</td> <td style="text-align: center;">S/N</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">S2 / 2021</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">S/N</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">S1 / 2023</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">S/N</td> </tr> </table>			S2 / 2019	--	S/N	S2 / 2021	1	S/N	S1 / 2023	2	S/N	
S2 / 2019	--	S/N												
S2 / 2021	1	S/N												
S1 / 2023	2	S/N												

#### E4. DESARROLLO SOCIOECONÓMICO

<b>L4.2</b> Impulsar la creación de un mapa sectorial formado por todos los recursos locales vinculados al sector de la bicicleta	<b>Responsable/s:</b> Dirección del Proyecto										
<b>Descripción:</b> <p>Identificar todas aquellas empresas locales que trabajen directa o indirectamente en el ámbito de la bicicleta, generando un mapa sectorial especializado de Torrent que contribuya a dar mayor visibilidad a todas estas iniciativas locales favoreciendo la aparición de sinergias con otras empresas relacionadas e identificando puntos fuertes y débiles de la "cadena de valor" del sector ciclista.</p> <p>Esta información resulta de gran interés y utilidad para aquellos/as usuarios/as de la bici de Torrent, por lo que se deberá prever alguna acción destinada a informar sobre esta iniciativa a través de diferentes formatos.</p>	<b>Agente/s implicado/s:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayuntamiento de Torrent</li> <li>▪ Empresas e iniciativas locales especializadas en el sector de la bicicleta</li> </ul>										
<b>Acciones previstas:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identificar y diseñar un mapa sectorial de la bicicleta de Torrent, con la máxima representación de las empresas e iniciativas locales relacionadas con el sector de la bicicleta (movilidad, deporte y ocio).</li> <li>▪ Impulsar la creación de un gremio o agrupación de empresas e iniciativas locales especializadas en ciclismo.</li> <li>▪ Promocionar y difundir este mapa a través de diferentes medios y/o plataformas de comunicación.</li> </ul>	<b>Grado de prioridad:</b> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>MUY BAJA</td> <td>BAJA</td> <td><b>MEDIA</b></td> <td>ALTA</td> <td>MUY ALTA</td> </tr> </table> <b>Presupuesto:</b> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>MUY BAJO</td> <td><b>BAJO</b></td> <td>MEDIO</td> <td>ALTO</td> <td>MUY ALTO</td> </tr> </table>	MUY BAJA	BAJA	<b>MEDIA</b>	ALTA	MUY ALTA	MUY BAJO	<b>BAJO</b>	MEDIO	ALTO	MUY ALTO
MUY BAJA	BAJA	<b>MEDIA</b>	ALTA	MUY ALTA							
MUY BAJO	<b>BAJO</b>	MEDIO	ALTO	MUY ALTO							
<b>Fecha de inicio:</b> Semestre 1 - 2022	<b>Fecha de finalización:</b> Semestre 1 - 2023	<b>Indicadores de seguimiento:</b> I4.2 - Empresas e iniciativas locales que forman parte del mapa sectorial de la bici de Torrent (N) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">S2 / 2019</td> <td style="padding: 2px;">--</td> <td style="padding: 2px;">N</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">S2 / 2021</td> <td style="padding: 2px;">..</td> <td style="padding: 2px;">N</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">S1 / 2023</td> <td style="padding: 2px;">&gt; 5</td> <td style="padding: 2px;">N</td> </tr> </table>	S2 / 2019	--	N	S2 / 2021	..	N	S1 / 2023	> 5	N
S2 / 2019	--	N									
S2 / 2021	..	N									
S1 / 2023	> 5	N									

#### E4. DESARROLLO SOCIOECONÓMICO

<b>L4.3 Apostar por el cicloturismo como una actividad para poner en valor los activos turísticos de la ciudad</b>	<b>Responsable/s:</b> Dirección del Proyecto										
<b>Descripción:</b>  Impulsar un conjunto de medidas recogidas en un plan o estrategia, coherentes con las potencialidades turísticas del territorio y dirigidas a convertir Torrent en un nodo de atracción cicloturístico referente en la zona. Esta estrategia o plan deberá ser liderada por la Dirección del Proyecto y contar con la participación de la máxima representación del tejido socioeconómico local, debiéndose alinear con las distintas líneas estratégicas definidas a nivel municipal, comarcal, provincial y autonómico.	<b>Agente/s implicado/s:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayuntamiento de Torrent</li> <li>▪ Empresas e iniciativas locales especializadas en cicloturismo</li> <li>▪ Empresas e iniciativas de servicios turísticos</li> <li>▪ Agentes externos vinculados al sector del cicloturismo</li> </ul>										
<b>Acciones previstas:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definir una estrategia de especialización para que Torrent se convierta en un nodo de atracción cicloturístico referente en el territorio.</li> <li>▪ Crear una asociación o entidad de cicloturismo en Torrent (Club de Producto) formado por empresas e iniciativas locales que se especializan para ofrecer de forma conjunta productos y servicios cicloturísticos de calidad.</li> <li>▪ Generar productos cicloturísticos de calidad y coherentes con las necesidades del mercado.</li> </ul>	<b>Grado de prioridad:</b> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>MUY BAJA</td> <td>BAJA</td> <td><b>MEDIA</b></td> <td>ALTA</td> <td>MUY ALTA</td> </tr> </table> <b>Presupuesto:</b> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>MUY BAJO</td> <td>BAJO</td> <td><b>MEDIO</b></td> <td><b>ALTO</b></td> <td>MUY ALTO</td> </tr> </table>	MUY BAJA	BAJA	<b>MEDIA</b>	ALTA	MUY ALTA	MUY BAJO	BAJO	<b>MEDIO</b>	<b>ALTO</b>	MUY ALTO
MUY BAJA	BAJA	<b>MEDIA</b>	ALTA	MUY ALTA							
MUY BAJO	BAJO	<b>MEDIO</b>	<b>ALTO</b>	MUY ALTO							
<b>Fecha de inicio:</b> Semestre 1 - 2021	<b>Fecha de finalización:</b> Semestre 1 - 2023  <b>Indicadores de seguimiento:</b> I4.3 - Número de empresas e iniciativas que forman parte de la asociación/entidad de cicloturismo de Torrent (N) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">S2 / 2019</td> <td style="padding: 2px;">--</td> <td style="padding: 2px;">N</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">S2 / 2021</td> <td style="padding: 2px;">&gt; 5</td> <td style="padding: 2px;">N</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">S1 / 2023</td> <td style="padding: 2px;">10</td> <td style="padding: 2px;">N</td> </tr> </table>	S2 / 2019	--	N	S2 / 2021	> 5	N	S1 / 2023	10	N	
S2 / 2019	--	N									
S2 / 2021	> 5	N									
S1 / 2023	10	N									

## 2.5 Comunicación y participación

<b>E5. COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN</b>														
<b>L5.1 Impulsar acciones de comunicación, promoción y sensibilización dirigidas al conjunto de la ciudadanía</b>	<b>Responsable/s:</b> Dirección del Proyecto													
<b>Descripción:</b>  Conjuntamente con el departamento de comunicación del Ayuntamiento de Torrent y otros posibles agentes especializados, poner en marcha campañas de comunicación específicas destinadas a informar, visibilizar y sensibilizar sobre la visión de la Estrategia y las medidas que ésta contempla. Estas campañas irán dirigidas a diferentes públicos objetivos y se plantearán en los formatos más adecuados.	<b>Agente/s implicado/s:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayuntamiento de Torrent</li> </ul>													
<b>Acciones previstas:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Impulsar el diseño, implementación y coordinación de un Plan de acciones específicas para promocionar y sensibilizar sobre todas las acciones recogidas en la Estrategia.</li> <li>▪ Definir conjuntamente con otros agentes involucrados actividades, campañas conjuntas y programas de incentivos asociados al uso cotidiano de la bicicleta.</li> <li>▪ Organización periódica de espacios de debate, reflexión y jornadas técnicas sobre diferentes aspectos relacionados con la ciclomovilidad urbana.</li> </ul>	<b>Grado de prioridad:</b> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>MUY BAJA</td> <td>BAJA</td> <td>MEDIA</td> <td>ALTA</td> <td><b>MUY ALTA</b></td> </tr> </table> <b>Presupuesto:</b> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>MUY BAJO</td> <td>BAJO</td> <td><b>MEDIO</b></td> <td>ALTO</td> <td>MUY ALTO</td> </tr> </table>				MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	<b>MUY ALTA</b>	MUY BAJO	BAJO	<b>MEDIO</b>	ALTO	MUY ALTO
MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	<b>MUY ALTA</b>										
MUY BAJO	BAJO	<b>MEDIO</b>	ALTO	MUY ALTO										
<b>Fecha de inicio:</b>  Semestre 2 - 2019	<b>Fecha de finalización:</b>  Semestre 1 - 2023	<b>Indicadores de seguimiento:</b>  I5.1 - Número de campañas anuales de comunicación y sensibilización para la promoción y sensibilización del uso de la bicicleta (N).												
		S2 / 2019	1	S/N										
		S2 / 2021	4	S/N										
		S1 / 2023	> 4	S/N										

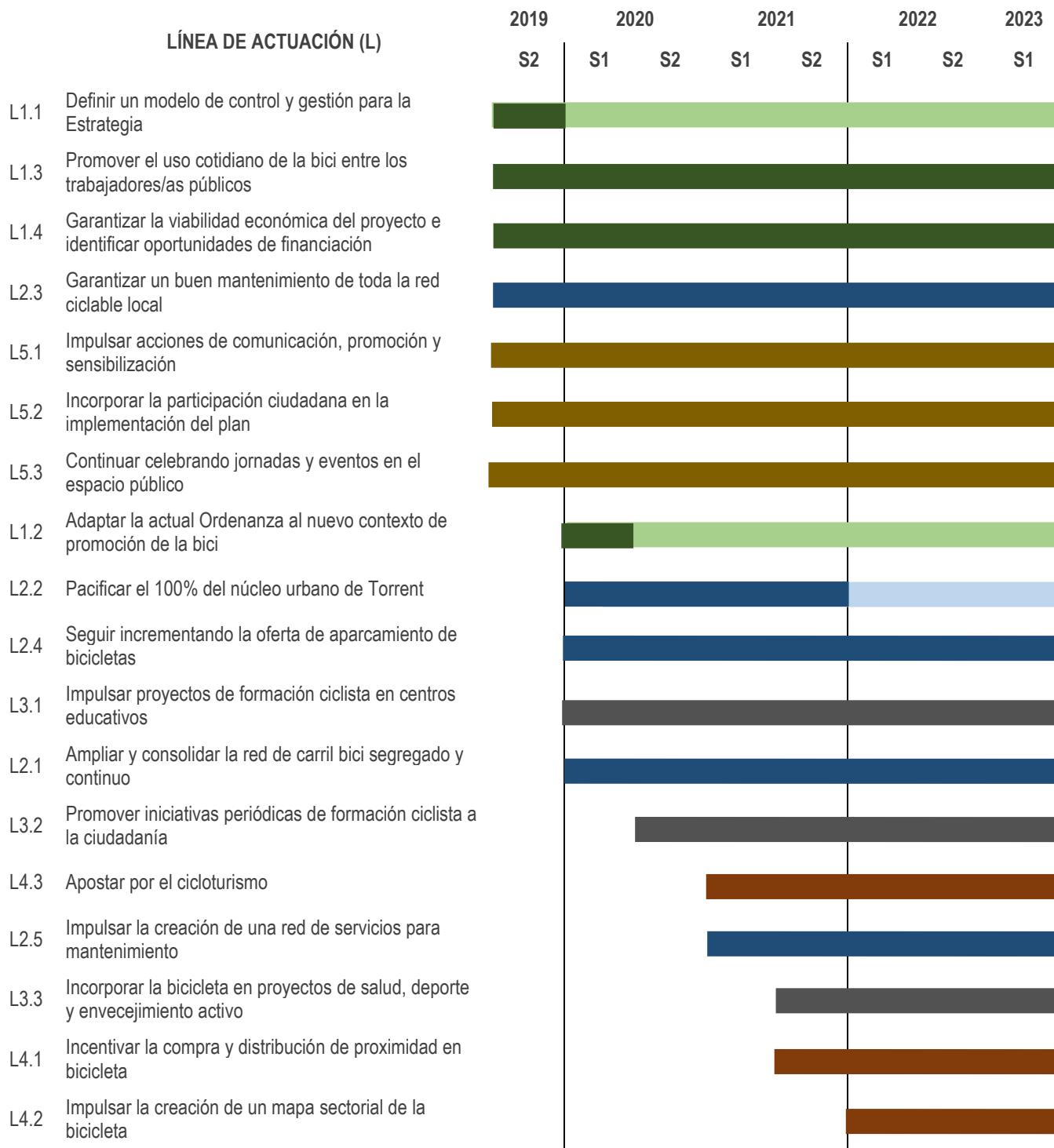
## E5. COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN

<b>L5.2 Incorporar la participación ciudadana en el proceso de implementación de la Estrategia</b>	<b>Responsable/s:</b> Dirección del Proyecto										
<b>Descripción:</b>  Para reforzar el respaldo ciudadano citado en la anterior línea de actuación, se considera altamente recomendable la incorporación de la ciudadanía en los procesos de toma de decisión de las medidas previstas en esta Estrategia.	<b>Agente/s implicado/s:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayuntamiento de Torrent</li> <li>▪ Ciudadanía en general</li> <li>▪ Colectivos y/o entidades representativas de la sociedad civil de Torrent.</li> </ul>										
<b>Acciones previstas:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Impulsar acciones dirigidas a colectivos concretos y al conjunto de la ciudadanía para, además de informar sobre las medidas a llevar a cabo, recoger sus aportaciones e implementar las medidas definitivas con un alto índice de consenso.</li> <li>▪ Informar constantemente sobre todas las acciones recogidas en la Estrategia y fomentar la participación activa por parte de cualquier persona.</li> </ul>	<b>Grado de prioridad:</b> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>MUY BAJA</td> <td>BAJA</td> <td>MEDIA</td> <td>ALTA</td> <td><b>MUY ALTA</b></td> </tr> </table> <b>Presupuesto:</b> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>MUY BAJO</td> <td><b>BAJO</b></td> <td>MEDIO</td> <td>ALTO</td> <td>MUY ALTO</td> </tr> </table>	MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	<b>MUY ALTA</b>	MUY BAJO	<b>BAJO</b>	MEDIO	ALTO	MUY ALTO
MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	<b>MUY ALTA</b>							
MUY BAJO	<b>BAJO</b>	MEDIO	ALTO	MUY ALTO							
<b>Fecha de inicio:</b> Semestre 2 - 2019	<b>Fecha de finalización:</b> Semestre 1 - 2023 <b>Indicadores de seguimiento:</b> I5.2 - Acciones anuales de fomento de la participación ciudadana vinculada al desarrollo de la Estrategia (N) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">S2 / 2019</td> <td style="padding: 2px; text-align: center;">1</td> <td style="padding: 2px;">S/N</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">S2 / 2021</td> <td style="padding: 2px; text-align: center;">2</td> <td style="padding: 2px;">S/N</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">S1 / 2023</td> <td style="padding: 2px; text-align: center;">2</td> <td style="padding: 2px;">S/N</td> </tr> </table>	S2 / 2019	1	S/N	S2 / 2021	2	S/N	S1 / 2023	2	S/N	
S2 / 2019	1	S/N									
S2 / 2021	2	S/N									
S1 / 2023	2	S/N									

## E5. COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN

<b>L5.3 Celebrar periódicamente jornadas y eventos de demostración de productos en el espacio público: “Subamos a la ciudadanía a la bici”</b>	<b>Responsable/s:</b> Dirección del Proyecto										
<b>Descripción:</b>  Bajo la premisa “debemos subir a las personas a la bici”, desde el Ayuntamiento de Torrent y con la colaboración de agentes especializados se recomienda seguir impulsando de manera periódica acciones en el espacio público que incentiven el uso de la bicicleta, aprovechando los distintos eventos programados para este fin a lo largo del año: Dia Internacional de la Bicicleta, 30 Días en Bici, Semana Europea de la Movilidad, etc.	<b>Agente/s implicado/s:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayuntamiento de Torrent</li> <li>▪ Empresas especializadas</li> <li>▪ Agentes locales vinculados al ciclismo</li> <li>▪ Colectivos ciclistas</li> </ul>										
<b>Acciones previstas:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Impulsar la organización de jornadas especiales destinadas a informar y sensibilizar sobre la importancia de fomentar la movilidad sostenible y la ciclomovilidad.</li> <li>▪ Participar activamente en campañas y eventos específicos impulsados desde diferentes instituciones.</li> <li>▪ Coorganizar con agentes especializados jornadas de muestra y prueba de bicicletas y accesorios ciclistas, siendo especialmente interesante la prueba de bicis eléctricas.</li> </ul>	<b>Grado de prioridad:</b> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>MUY BAJA</td> <td>BAJA</td> <td>MEDIA</td> <td>ALTA</td> <td><b>MUY ALTA</b></td> </tr> </table> <b>Presupuesto:</b> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>MUY BAJO</td> <td>BAJO</td> <td><b>MEDIO</b></td> <td>ALTO</td> <td>MUY ALTO</td> </tr> </table>	MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	<b>MUY ALTA</b>	MUY BAJO	BAJO	<b>MEDIO</b>	ALTO	MUY ALTO
MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	<b>MUY ALTA</b>							
MUY BAJO	BAJO	<b>MEDIO</b>	ALTO	MUY ALTO							
<b>Fecha de inicio:</b> Semestre 2 - 2019	<b>Fecha de finalización:</b> Semestre 1 - 2023	<b>Indicadores de seguimiento:</b> I5.3 - Organización anual de eventos y jornadas temáticas en el espacio público (N) <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%;"> <tr> <td>S2 / 2019</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td>S/N</td> </tr> <tr> <td>S2 / 2021</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td>S/N</td> </tr> <tr> <td>S1 / 2023</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td>S/N</td> </tr> </table>	S2 / 2019	1	S/N	S2 / 2021	4	S/N	S1 / 2023	4	S/N
S2 / 2019	1	S/N									
S2 / 2021	4	S/N									
S1 / 2023	4	S/N									

### 3 CRONOGRAMA ORIENTATIVO



Calidad total en políticas de ciclomovilidad

## Torrent TerritorioBikefriendly

EP3. Definición del cuadro de mando



**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

Esta actuación está cofinanciada al 50% por el FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional) de la Unión Europea, en el Programa Operativo de Plurirregional de España del periodo de programación 2014-2020, incluido en el Eje 12: Desarrollo Urbano, dentro de la Ayuda de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado EDUSI TORRENT 2015-2025, de la que el Ayuntamiento de Torrent es beneficiario.

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. CUADRO DE MANDO E INDICADORES DE SEGUIMIENTO .....	4
2. RESULTADOS ESPERADOS .....	6

**“UNA MANERA DE HACER EUROPA”**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional  
(FEDER)

## 1 CUADRO DE MANDO E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

A continuación se presenta el cuadro de mando de la Estrategia Torrent Territorio Bikefriendly. Un herramienta que permita generar información para garantizar el seguimiento de las acciones a desarrollar, monitorizar su cumplimiento y cuantificar los posibles cambios y desviaciones.

**"UNA MANERA DE HACER EUROPA"**  
**Fondo Europeo de Desarrollo Regional**  
**(FEDER)**

EJE ESTRATÉGICO	CÓDIGO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	VALORES			
			UD.	S2/19	S2/21	S1/23
1. COMPROMISO Y LIDERAZGO	I1.1	Estado en vigor de un sistema interno de control y gestión de la Estrategia "Torrent Territorio Bikefriendly".	S/N	S	S	S
	I1.2	Redacción y aprobación de una nueva ordenanza de movilidad urbana.	S/N	N	S	S
	I1.3	Existencia de programa en vigor de fomento del uso de la bicicleta entre los/as trabajadores/as públicos/as.	S/N	S	S	S
	I1.4	Presupuesto anual destinado exclusivamente a acciones de fomento de la ciclomovilidad urbana.	S/N	S	S	S
2. INFRAESTRUCTURA CICLISTA	I2.1	Grado de ejecución de la red de carril bici segregado del PMUS Torrent.	%	--	>50	100
	I2.2	Nivel de pacificación como Zona 30 de la red viaria secundaria de Torrent.	%	--	75	100
	I2.3	Realización periódica de acciones de mantenimiento y limpieza de la red ciclable local.	S/N	S	S	S
	I2.4	Nodos generadores de movilidad cotidiana con dotación de aparcamiento de bicicletas.	%	--	75	100
	I2.5	Número de servicios e infraestructuras disponibles en Torrent para el mantenimiento de bicicletas.	N	--	2	5
3. FORMACIÓN, SALUD Y DEPORTE	I3.1	Grado de participación de los centros educativos locales en programas de formación ciclista.	%	--	100	100
	I3.2	Número anual de actividades de formación ciclista no escolar.	N	--	2	4
	I3.3	Número de acciones anuales que incorporan la bici en programas de salud, deporte y envejecimiento activo.	N	--	1	2
4. DESARROLLO SOCIOECONÓMICO	I4.1	Iniciativas anuales impulsadas para incentivar la compra de proximidad en bicicleta.	N	--	1	2
	I4.2	Empresas e iniciativas locales que forman parte del mapa sectorial de la bici de Torrent.	N	--	--	> 5
	I4.3	Número de empresas e iniciativas que forman parte de la asociación/entidad de cicloturismo de Torrent.	N	--	> 5	10
5. COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN	I5.1	Número de campañas anuales de comunicación y sensibilización para la promoción y sensibilización.	N	1	4	> 4
	I5.2	Acciones anuales de fomento de la participación ciudadana vinculada al desarrollo de la Estrategia.	N	1	2	2
	I5.3	Organización anual de eventos y jornadas temáticas en el espacio público.	N	1	4	4

## 2 RESULTADOS ESPERADOS

En la siguiente tabla se relaciona cada uno de los indicadores establecidos con los resultados esperados.

<b>. DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR</b>		<b>RESULTADO ESPERADO</b>	
I1.1	Estado en vigor de un sistema interno de control y gestión de la Estrategia.	R1.1	Garantizar el correcto despliegue de las medidas y alcanzar los objetivos establecidos.
I1.2	Redacción y aprobación de una nueva ordenanza de movilidad urbana.	R1.2	Asentar las bases de una política de fomento de la ciclomovilidad en el entorno urbano.
I1.3	Existencia de programa en vigor de fomento del uso de la bicicleta entre los/as trabajadores/as públicos/as.	R1.3	Hacer del Ayuntamiento de Torrent empresa referente en fomento de la bici y reforzar su compromiso.
I1.4	Presupuesto anual destinado exclusivamente a acciones de fomento de la ciclomovilidad urbana.	R1.4	Garantizar la solvencia económica y/o de recursos de las acciones recogidas en esta Estrategia.
I2.1	Grado de ejecución de la red de carril bici segregado del PMUS Torrent.	R2.1	Facilitar y motivar el uso cotidiano de la bici mediante infraestructura ciclista segura, continua y cómoda.
I2.2	Nivel de pacificación como Zona 30 de la red viaria secundaria de Torrent.	R2.2	Hacer de Torrent un modelo urbano referente y replicable a otras zonas de la ciudad.
I2.3	Realización periódica de acciones de mantenimiento y limpieza de la red ciclable local.	R2.3	Garantizar la fluidez y la seguridad en todos los desplazamientos ciclistas.
I2.4	Nodos generadores de movilidad cotidiana con dotación de aparcamiento de bicicletas.	R2.4	Reducir el miedo al robo de bicicletas e incrementar su uso cotidiano.
I2.5	Número de servicios e infraestructuras disponibles en Torrent para el mantenimiento de bicicletas.	R2.5	Incrementar la seguridad en los desplazamientos ciclistas.
I3.1	Grado de participación de los centros educativos locales en programas de formación ciclista.	R3.1	Fomentar la adquisición de hábitos saludables entre la población infantil.
I3.2	Número anual de actividades de formación ciclista no escolar.	R3.2	Combatir prejuicios y barreras personales asociadas al uso de la bicicleta en entornos urbanos.
I3.3	Número de acciones anuales que incorporan la bici en programas de salud, deporte y envejecimiento activo.	R3.3	Incrementar la salud y la calidad de vida de la población de Torrent.
I4.1	Iniciativas anuales impulsadas para incentivar la compra de proximidad en bicicleta.	R4.1	Revitalizar y hacer más competitivo y atractivo el comercio local de Torrent.
I4.2	Empresas e iniciativas locales que forman parte del mapa sectorial de la bici de Torrent.	R4.2	Visibilizar e impulsar acciones conjuntas entre las distintas iniciativas locales vinculadas a la bicicleta.
I4.3	Número de empresas e iniciativas que forman parte de la asociación/entidad de cicloturismo de Torrent.	R4.3	Explotar el potencial cicloturístico de Torrent e incrementar la oferta turística del territorio.
I5.1	Número de campañas anuales de comunicación y sensibilización para la promoción y sensibilización.	R5.1	Facilitar y motivar el uso cotidiano de la bicicleta entre el conjunto de la ciudadanía.
I5.2	Acciones anuales de fomento de la participación ciudadana vinculada al desarrollo de la Estrategia.	R5.2	Contar con el mayor respaldo y consenso ciudadano para impulsar las medidas recogidas en esta Estrategia.
I5.3	Organización anual de eventos y jornadas temáticas en el espacio público.	R5.3	Visibilizar la bicicleta en la vida cotidiana de la ciudad de Torrent.