

TALLERES DE DEBATE SOBRE EL FUTURO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE VALENCIA



DOCUMENTO RESUMEN

Junio/octubre de 2017

Coordinación técnica

Organización por parte de la EMT

Antonio Martínez

Diseño y coordinación de la metodología (gea 21)

Marta Román Rivas

Equipo dinamizador gea21

Marta Román Rivas

Begoña Pernas Riaño

Diego Ortega Botella

Rafael González

Elaboración del documento resumen

Gea 21, S.L.

Asistentes los talleres temáticos

Grupo transporte público y perspectiva de género

Gemma López Ramos – Alia en Red

María Luisa Urdiel – AMAT

Lucy Polo – Por Ti Mujer

Amparo Torres – Coordinadora Femenina del Foro de Laicos

María Ángeles Tortajada - Coordinadora Femenina del Foro de Laicos

Tomás Ruíz Sánchez – Cátedra de Transporte y Sociedad

Mariola Fortuño – A peu de Carrer

Ángela Mena – Técnica Igualdad Ayuntamiento de Valencia

Miguel Monseny – CEAR

Grupo Convivencia transporte público, peatones y ciclistas

Alberto Maravall – Valencia en Bici

Antonio Carrilero – colla cicloturista Benimaclet

María Pilar Montesinos Escudero– Bici es Vida

Sara Moyano – La Cílcica

María José del Amor – Colectivo Fuera Túnel Pérez Galdós

María Jesús del Río - Colectivo Fuera Túnel Pérez Galdós

José Torno - Colectivo Fuera Túnel Pérez Galdós

Pilar Ferrero – Arquitectura

Rosa Pardo – Arquitectura

Marian Lloret – Orriols Convive

María Carmen Tarín – Orriols Convive

Inma Moliner – Asociación Comerciantes del Centro

Elena Álvarez – Asociación Amics del Carmen

Salvador Sánchez – EMT

Juan Márquez—Encicle

Javier Martinez – Encicle

Grupo Transporte público y diversidad funcional

Beatriu Espuig – ASPAYM (Club Tres Rodes)
José Enrique Cezon – ASPAYM (Club Tres Rodes)
Juan Vicente – ASPAYM
Germán García – ASPAYM
Carmen Megía – AVAFI
Juan Mondéjar Sánchez – COCEMFE
Juan Vicente Agud – COCEMFE
Margarita García – COCEMFE
Francesc Joan – Pacientes al Habla
Estrella Cabello Torralba – Xarxa de Asociación de Mujeres con Discapacidad
Bruno Merlo – Asociación Taller de Independencia
Juan Lorca – Asociación Taller de Independencia
Cristina García Redondo – TETRASPORT
Mauro Xelteira – TETRASPORT
Jaime Utrilla – CODIFIVA
José Marqués – ACVEM
Antonio Llácer – ACVEM

Grupo Transporte público y personas mayores

José Pelegrí - Defensor del mayor.
Concepción García – Club de Jubilados y Pensionistas de Patraix
Germana Mayordomo - Club de Jubilados y Pensionistas de Patraix
Julio Molto - CEAM Nazaret Centro especializado de atención a mayores
Concepción Planas de Llabres - CEAM Nazaret atención a mayores
Marta García – Aulas Tercera Eda Grao
Inés Gómez – Amics de la Gent Major
María Amparo Compano - Amics de la Gent Major
Rosario Lechuga Raimundo – CEAM Dr. Waksman
José Antonio Martínez – Centro Malvarosa
Francisco J Rubio Sánchez- Centro Orriols

Sol Romeu – Asociación Vecinos la Amistad
Adoración Moreno – Centro Salvador Allende
Juan José González - Centro Salvador Allende
Agustina Guillem Hernández – Centro Vivieros
Isabel Gadea Devesa – Centro Montolivete
María José Valero – Virgen de los Desamparados
Concha Ramón- Virgen de los Desamparados

Grupo Usuarios y no usuarios del transporte público

Nacho Marín – Memoria del Bus Valencia
Pilar Antón – Campanar
Isabel Belmonte – Campanar
Antonio J. Simón Caudet – Federación de Centros de Enseñanza
Tania Cortés – Federación de AAVV
Francesc La Roca – Universitat en Bici
Palmira de Ayala - Amics del Carmen
Martín García – Amics del Carmen
Juan Manuel – Amics del Carmen

Grupo Jóvenes

Fedja Rubio Djordjevic – Asociación Juvenil de Sordos 2000
Ian Molina Guillo – Asociación Juvenil de Sordos 2000Planificación.
Luis Alfonso Herández Manero— JERPv – Joventuts d’Esquerra
Republicana del País Valencià.
Pablo Marqué — JSPV - Joves Socialistes del València
José Muñoz Cortés — FAGA GV
Juanjo Gonzalez Nogués — Vecino de Valencia

Grupo técnico municipales

Tonexo Pardiñas – Parques y jardines.

Gabriel Izquierdo – EMT.

Rosa Maria Matín—Servicio de Movilidad.

Antonio Sanz Bondia—Servicio de Movilidad.

Chantal Giner—Área de participación.

Marta Requena—Servicio de Obra e infraestructura.

Grupo trabajadoras/es

José María Cabrera Vallet – Calidad y medioambiente.

Rubén Martín Villalba – Planificación.

Demetrio J. Pascual—Operaciones.

Iban Alcalá Boix—Conductor, perceptor.

Julián Espinosa Díaz—Conductor, perceptor.

Carlos A. Delgado Crespo—Conductor, perceptor.

Daniel Gimenez Varea—Conductor, perceptor.

Serafin Ruiz Coso—Conductor, perceptor.

Ismael Zamora Checa – Conductor, perceptor.

Julia López—Marketing.

Maria Carmen Alvarez López—Marketing (atención al cliente).

Rocio Hortelano Ibañez—Gerencia.

Fernando Ciscar Poquet—Planificación.

Josep I. Chiner—Operaciones.

<u>ÍNDICE</u>	Página
1. EL MÉTODO DE LOS TALLERS DE FUTURO	8
2. PROGRAMACIÓN DE LOS TALLERES	11
3. PRIMER BLOQUE: TALLERES TEMÁTICOS	13
3.1. Transporte público y género	
3.2. Transporte público y personas mayores	
3.3. Transporte público y diversidad funcional	
3.4. Convivencia entre transporte público, peatones y ciclistas	
3.5. Usuarios y no usuarios del transporte público	
3.6. Las personas jóvenes y el transporte público	
3.7. Equipo técnicos municipales y profesionales de movilidad	
3.8. Los/as trabajadores/as de la EMT	
4. RESUMEN DEL PRIMER BLOQUE: TALLERES TEMÁTICOS	53
5. SEGUNDO BLOQUE: PROPUESTAS PARA LA ACCIÓN	62
5.1. Un modelo de ciudad que integra el transporte público.	
5.2. El diseño de la red, la conectividad y los servicios.	
5.3. La flota de autobuses y la convivencia	
5.4. Información, comunicación y legibilidad de todo el sistema	
6. RESUMEN DE LAS PROPUESTAS	81
ANEXO: ESCENARIOS DE FUTURO ELABORADOS PARA ANIMAR EL DEBATE	83

1. METODOLOGÍA DE LOS TALLERES DE FUTURO

Los talleres sobre transporte público que se han desarrollado en Valencia están inspirados en la metodología de prospectiva de escenarios de futuro denominada EASW (European Awareness Scenario Workshop). Los talleres de futuro constituyen una herramienta muy eficaz para facilitar la participación de diversos sectores de la ciudadanía en un plano de igualdad. Se plantean como una manera de fomentar la celebración de debates públicos y crear instrumentos sociales innovadores. Desde sus inicios, en 1995, se han venido desarrollando talleres y jornadas de acuerdo con este método en numerosas ciudades europeas con objetivos similares: cómo definir un futuro más sostenible y más cohesionado socialmente para las ciudades con las aportaciones de su población. En la actualidad es ya larga la lista de poblaciones y territorios que han recurrido a esta metodología participativa para hacer frente a los distintos retos del futuro.

Las personas asistentes a los talleres son invitadas a título personal de acuerdo con unos perfiles sociales indicados, ya que es necesario fijar un número limitado de participantes para garantizar la profundidad y eficacia en los debates. El único criterio a la hora de realizar la delicada tarea de la selección es intentar configurar un grupo suficientemente variado de personas que refleje, de la forma más fidedigna posible, el mapa social del ámbito de debate, en este caso, la ciudad Valencia.

Se ha invitado a más de cien personas que, de alguna manera, reflejan las distintas posiciones discursivas sobre el transporte público de la ciudad. No es un método cuantitativo que trata de aglutinar a una gran masa social, sino un método cualitativo en el que lo importante es captar la diversidad de perfiles sociales e incorporar aquellas voces que habitualmente quedan fuera de los canales de debate social, como puedan ser las personas mayores o jóvenes.

Es importante recalcar que las personas invitadas lo son a título personal, no como “representantes” del colectivo al que pertenecen. En cualquier caso, la asignación inicial a un grupo temático u otro no tiene un carácter unívoco, ya que en toda persona se solapan diferentes ‘perfiles’ o facetas indistintamente, según la perspectiva que se adopte. Así, una mujer mayor podría estar interesada en participar en el taller de género y también en el de diversidad funcional si tiene algún problema de movilidad. En este sentido, la asignación a un grupo temático no debe interpretarse de una forma estricta, sino como un indicativo abierto de cierta afinidad u homogeneidad prioritaria entre las personas participantes asignadas a ese grupo en cuestión.

Durante la última semana de junio y la tercera de septiembre de 2017, se ha trabajado con **grupos temáticos** que abarcan distintos perfiles de usuarios/as para poder debatir en profundidad sobre el funcionamiento y las condiciones del sistema de transporte público, desde distintas posiciones sociales y ópticas.

El objetivo de estos talleres es **definir conjuntamente unos escenarios positivos y negativos** en relación al transporte público, esto es, cómo les gustaría a ese grupo que fuera el transporte público en un futuro y también lo que no les gustaría que sucediera. Este trabajo permite conocer de manera muy descriptiva cuál es el horizonte a alcanzar y también, cuál es el escenario que se quiere evitar desde las distintas realidades.

Asimismo, los escenarios de futuro permiten dibujar de forma indirecta un diagnóstico sobre los problemas y oportunidades percibidos por la ciudadanía del actual sistema desde una posición constructiva, porque se plantea en un marco de transformación y cambio.

Se plantearon ocho grupos temáticos que congregaron finalmente a 95 personas.

Grupo temático
Personas mayores
Perspectiva de género
Diversidad funcional
Juventud
Peatones/ciclistas
Usuarios/as y no usuarios/as
Empleados/as de la EMT
Profesionales de la movilidad

En un segundo momento, el día 6 de octubre, se organizó un **taller global** en el que estuvieron presentes personas que previamente habían asistido a los distintos grupos temáticos.

Participantes de cada uno de estos grupos pudieron debatir en **común las propuestas y líneas de acción futura**. A partir de los escenarios elaborados en los talleres iniciales. La nueva sesión de trabajo conjugó distintas visiones e intereses con el fin de elaborar propuestas consensuadas.

El resultado final de todo este proceso aporta dos resultados:

- Unos escenarios de futuro que plantean criterios de intervención desde las distintas perspectivas
- Un conjunto de propuestas consensuadas por participantes de todos los grupos temáticos.

Tanto las sesiones plenarias que se celebraron a lo largo del taller fueron moderadas y coordinadas técnicamente por el equipo de Gea21. Este equipo de dinamizadores se encargó asimismo de facilitar el trabajo en los talleres de debate y de tomar nota de

todo lo acaecido para que se pueda ser reflejado de forma fidedigna en este documento.

El documento de conclusiones intenta resumir, con la mayor transparencia posible, la abundancia de opiniones y sugerencias que surgieron a lo largo de las distintas reuniones de trabajo. No obstante, es imposible reflejar en un documento escrito el buen ambiente que reinó en todos los talleres y toda la riqueza y creatividad de los grupos en su conjunto.

Es necesario agradecer a todas las personas asistentes su tiempo y su experiencia puesta a disposición de la comunidad. La generosidad loable de todas las personas que acudieron han hecho posible que los resultados de estos encuentros tengan una enorme riqueza y utilidad para orientar la acción pública.

2. PROGRAMA DE LOS TALLERES

Los talleres temáticos se desarrollaron durante los meses de junio y septiembre y en ellos participaron entre 10 y 20 personas en cada una de estas convocatorias.

Cada taller temático siguió una pauta similar:

- Bienvenida a las personas asistentes por parte de un representante de la EMT
- Explicación de la metodología y lectura de escenarios de futuro
- Trabajo en parejas sobre los escenarios positivos y negativos
- Puesta en común de las distintas visiones
- Construcción de un escenario colectivo

La celebración de estos encuentros se desarrolló conforme al siguiente calendario:

Grupo temático	Fecha
Perspectiva de género	26 de junio de 2017, por la tarde
Diversidad funcional	27 de junio de 2017, por la tarde
Personas mayores	28 de junio de 2017, por la mañana
Peatones/ciclistas	28 de junio de 2017, por la tarde
Usuarios y No Usuarios	29 de junio de 2017, por la tarde
Jóvenes	20 de septiembre de 2017, por la tarde
Trabajadores/as EMT	21 de septiembre de 2017, por la tarde
Profesionales del transporte	21 de septiembre de 2017, de mañana

El taller general, celebrado la tarde del día 6 de octubre en el centro cultural de La Pechina, siguió el siguiente programa:

- Bienvenida a cargo de Josep Enric García, gerente de la EMT de Valencia.
- Resumen de las sesiones anteriores y presentación de la metodología, a cargo de Marta Román, de gea21
- Trabajo por grupos temáticos:
 - Un modelo de ciudad que integra el transporte público.
 - El diseño de la red, la conectividad y los servicios.
 - La flota de autobuses y la convivencia
 - Información, comunicación y legibilidad de todo el sistema
- Presentación de las propuestas a cargo de portavoces escogidos de cada grupo
- Votación final y conclusiones

3. PRIMER BLOQUE: RESULTADOS DE LOS TALLERES TEMÁTICOS

3.1. Taller sobre transporte público con perspectiva de género

Participantes:

Gemma López Ramos – Alia en Red

María Luisa Urdiel – AMAT

Lucy Polo – Por Ti Mujer

Amparo Torres – Coordinadora Femenina del Foro de Laicos

María Ángeles Tortajada - Coordinadora Femenina del Foro de Laicos

Tomás Ruíz Sánchez – Cátedra de Transporte y Sociedad

Mariola Fortuño – A peu de Carrer

Ángela Mena – Técnica Igualdad Ayuntamiento de Valencia

Miguel Monseny – CEAR

Monitoras:

Begoña Pernas y Marta Román

Comentarios de las moderadoras:

El grupo fue realmente variado, unido por la sensibilidad de incorporar la perspectiva de género, pero heterogéneo en el resto: edades, situaciones laborales, ideologías. Esta riqueza se observó en la discusión y en las propuestas, que tienen claramente un enfoque de género: temas como la seguridad, la autonomía, la proximidad de los servicios o la convivencia forman parte de la “agenda” de un urbanismo sensible a las diferencias sociales y de género.



Resumen de la visión de futuro positiva

- **Seguridad.** El transporte público tiene en cuenta la seguridad que se manifiesta en cuestiones como la ubicación, visibilidad, proximidad y accesibilidad de las paradas. Así mismo, se plantea la adaptación de los servicios a la noche con el programa “entre paradas”
- **Proximidad y conectividad.** Se revisan las distancias entre paradas y se atiende a los itinerarios peatonales para su acceso, no solo se tienen en cuenta cuestiones de cobertura mínima sino también de condiciones de entorno (bancos, sombra, distancia e iluminación). Se plantea la frecuencia de los horarios como un tema importante, dado que las mujeres son las principales usuarias de los servicios de transporte público.
- **Paradas.** Se atiende y no se penaliza la espera. Las paradas se conciben con confort, agrado, wifi, sombra, asientos e isletas.
- **Diseño interior de los vehículos.** Buena información y visible, sostenibilidad de los vehículos, cuidado a la entrada y espacio interior para cochecitos, maletas, bicicletas y carros.
- **Convivencia y resolución de conflictos.** Buen trato a usuarios/as, mediadores en caso de conflicto y más mujeres conductoras.
- **Tarifas:** Adaptadas a las rentas. Debate sobre el impacto de las tarifas y soluciones para grandes eventos para evitar la congestión viaria.

Ideas aportadas individualmente y debatidas en común sobre el futuro deseado:

• ***Organización interna del autobús***

- Más asientos para ceder.
- Más asientos verdes.
- Más ergonomía en los asientos para personas diversas (personas bajas, altas, gordas, etc.).
- Varias puertas de entrada para agilizar la subida y bajada.
- Espacio para maletas, bicicletas, carritos de bebé y carros de compra en autobuses, especialmente los que conectan con nodos de transporte.
- Máquina para recargar el bono dentro del autobús y paradas.

• ***Frecuencias y horarios***

- Más frecuencia (ocio nocturno).
- Horario más amplio (biblioteca, trabajos, estudios, etc.).
- Horario nocturno ampliar.
- Más horario en fines de semana.
- Horarios más fiables.

• ***Seguridad***

- Seguridad y más comunicación con conductores, especialmente para adolescentes que puedan tener problemas y que sepan a quién pueden recurrir.
- Servicio “entre paradas” de noche para que los autobuses dejen más cerca a los usuarios.

• ***Condiciones de las paradas***

- Paradas muy visibles, accesibles en isletas para ese servicio.
- Marquesinas que protejan del sol y la lluvia.
- Bordillo que permita la accesibilidad al autobús, parada del autobús cerca del bordillo.
- Accesibilidad universal en buses y transportes.

• ***Convivencia***

- Hay muchos niños en el autobús sin adultos, síntoma de la confianza social.

- El autobús es un espacio seguro para la infancia.
- Cursillos de civismo para conductores
- Más mujeres conductoras.
- Además de conductor, un mediador. Persona de apoyo que ayuda y/o puede cobrar.

- **Tarifas**
 - Hay un bono único de transporte.
 - Tarifas más baratas.
 - Tarifas adaptadas a las distintas situaciones sociales (parados/as, personas en situación irregular, etc.).

- **Condiciones de las paradas**
 - Paradas muy visibles, accesibles en isletas para ese servicio.
 - Marquesinas que protejan del sol y la lluvia.
 - Bordillo que permita la accesibilidad al autobús, parada del autobús cerca del bordillo.
 - Accesibilidad universal en buses y transportes.

- **Información**
 - Muy buena información de horarios, frecuencias, etc.
 - Información legible
 - Wifi en paradas.
 - Bussi con información que cumpla una función social. Pedagogía y no solo información comercial.
 - Iconografía más igualitaria en los asientos reservados.

- **Conectividad**
 - Carriles segregados reservados.
 - Conectividad a grandes centros de afluencia.
 - Más conexión con áreas.
 - Enlace barrios y pueblo.
 - Menos coches para que funcione mejor el autobús.

Ideas aportadas individualmente y debatidas en común sobre el futuro que se quiere evitar:

- ***Inseguridad***

- Paradas sin luz, inseguras para mujeres.

- ***Espera penosa en paradas***

- Mala ubicación de las paradas (mesas bares).
- Isleta para acceso
- Paradas transparentes y calurosas
- No hay avisos visuales o sonoros en las paradas.

- ***Mal funcionamiento del sistema***

- Transporte lento y con poca frecuencia.
- Poca transporte.
- Poca servicio en horas punta.
- Poca conectividad con otros medios.
- No llegan al área metropolitana
- Transporte caro.

- ***Flota contaminante y en mal estado***

- Autobuses en mal estado.
- Flota envejecida y en mal estado.
- Autobuses contaminantes.
- No adaptados.

- ***Conflictividad***

- Mal trato de conductores a usuarios
- No hay niños/as ni familias en autobuses.
- Se expulsa a niños por normativa, poco diversa y restrictiva.
- No hay niños/as solos/as

3.2. Transporte y personas mayores

Asistentes:

José Pelegrí - Defensor del mayor
Concepción García – Club de Jubilados y Pensionistas de Patraix.
Germana Mayordomo - Club de Jubilados y Pensionistas de Patraix.
Julio Molto - CEAM Nazaret Centro especializado de atención a mayores
Concepción Planas de Llabres - CEAM Nazaret atención a mayores
Marta García – Aulas Tercera Eda Grao
Inés Gómez – Amics de la Gent Major
María Amparo Compañero - Amics de la Gent Major
Rosario Lechuga Raimundo – CEAM Dr. Waksman
José Antonio Martínez – Centro Malvarosa
Francisco J Rubio Sánchez- Centro Orriols
Sol Romeu – Asociación Vecinos la Amistad
Adoración Moreno – Centro Salvador Allende
Juan José González - Centro Salvador Allende
Agustina Guillem Hernández – Centro Viveros
Isabel Gadea Devesa – Centro Monteolivete
María Luisa Fornes—Centro Monteolivete
María José Valero – Virgen de los Desamparados
Concha Ramón- Virgen de los Desamparados

Moderadoras:

Begoña Pernas y Marta Román

Comentarios de las moderadoras:

Este grupo fue el más numeroso y por ello se dividió en dos para desarrollar los escenarios y que todas las personas pudieran trabajar y hablar. Ambos grupos fueron muy activos y participativos y tuvieron un momento de puesta en común donde se vio que ambos compartían la mayor parte de las propuestas.



Resumen de las visiones de futuro:

El futuro deseado por el grupo 1

- El **autobús es un apoyo y un recurso** para complementar la movilidad de las personas mayores, junto a la movilidad peatonal y otros medios.
- **Diseño radial y circular de la red** que asegure la interacción de barrios y la proximidad/facilidad.
- **Interconexión y coordinación** de diferentes transportes urbanos y metropolitanos (red, horarios, bono integrado, etc.)
- **Optimización de paradas**, cercanas, frecuentes y accesibles al bus. Sin obstáculos, con información muy clara y con confort térmico.
- **Diseño interior ergonómico** y seguro: agarres, espacio en plataforma, comunicación interna.
- **Convivencia y civismo**: buen uso, respeto a los asientos asignados, colas, campañas TV y Bussi, responsabilidad de ciudadanía.
- **Conductores dedicados al servicio con sensibilidad** (lentitud, arranque, frenazo). Buen trato. Más inspectores para mejorar la calidad.

El futuro deseado por el grupo 2

- **Accesibilidad en sentido amplio.** Hay un cuidado especial en todo lo relacionado tanto con la accesibilidad física al autobús – en paradas como en el interior (agarres)- así como en cuanto a la información. La información es accesible a las personas mayores con alguna discapacidad (información sonora para invidentes o personas con dificultades visuales, también la luminosidad de los números de autobús).
- **Nuevas tecnologías de información.** Hay cursos en los centros de mayores para explicar el funcionamiento de las app.
- **Paradas bien acondicionadas.** Situadas en lugares accesibles, con marquesinas en todas las paradas.
- **Diseño interior.** Los asientos son adecuados a las distintas personas. Hay más asientos verdes en la parte delantera y no tienen escalones para acceder a ellos.
- **Sistema de transporte metropolitano.** Conexión fácil con otros municipios. Se cuida especialmente el acceso a los hospitales y estaciones de transporte.
- **Convivencia ciudadana.** Apoyo de personal de la EMT para dirimir conflictos o evitarlos. Buen trato por parte de los conductores.
- **Atención a las quejas y sugerencias.** La EMT responde ante las reclamaciones y sugerencias que hacen los usuarios.

Ideas aportadas individualmente y debatidas en común:

- **Información**
 - La información se ha ampliado
 - Todas las paradas tienen sistema de información de llegadas en tiempo real.
 - La información en las paradas es en castellano.

- Hay información sonora para personas invidentes.
- Las personas mayores reciben talleres para conocer cómo utilizar las nuevas aplicaciones del móvil. Se informa sobre este aspecto en los centros de mayores.

- **Accesibilidad**
 - Los autobuses aparcan más cerca de la acera.
 - Los autobuses bajan el escalón de acceso para facilitar la subida o bajada de viajeros.
 - Los agarradores y asideros están bien situados y en buenas condiciones.
 - Los agarraderos son de un material que no resbala.
 - Hay seguridad para quienes van de pie.
 - Hay una buena luminosidad de los números de autobús.

- **Trato cuidado a la Ciurana**
 - Hay un buen trato por parte de los conductores.
 - Los conductores saludan con cariño y esperan a los que están llegando.
 - Información y apoyo de personal de la EMT para temas de convivencia.
 - Los trámites de renovación de tarjeta son sencillos.
 - Atención a las quejas y sugerencias. La EMT responde a las reclamaciones ciudadanas.
 - Personal suficiente. Se cubren las vacantes.

- **Paradas**
 - Las paradas están bien acondicionadas
 - Las paradas están en espacios accesibles, sin postes ni baches.
 - Hay marquesinas en todas las paradas.

- **Autobuses**
 - Los asientos son ergonómicos y adecuados a las distintas personas.
 - Los asientos verdes están en la parte delantera y sin escalones.
 - La parte de atrás, donde está el motor, no es un espacio “invivable”.
 - Flota renovada

- **Sistema de transporte metropolitano**
- Hay una conexión fácil con otros municipios.
- Se cuida especialmente el acceso a los centros hospitalarios (La Fe) y las estaciones de transporte.
- Hay más servicios de transporte a la playa de junio a septiembre (incluidos ambos meses).

El futuro que se desea evitar

Ideas aportadas por el grupo sobre el futuro a evitar:

- **Publicidad**
- Los autobuses están cubiertos de publicidad y no se distinguen
- **Red escasa y poco eficiente**
- La red es escasa y no lleva a ningún lado
- **Peligro para la integridad**
- La conducción es descuidada con frenazos bruscos.
- Conducción a gran velocidad.
- **No participación ciudadana**
- Cambios de línea sin participación ciudadana.
- Cambios de turno que penalizan a los usuarios. Se corta el servicio en mitad de una línea y luego, el bus siguiente está lleno.
- **Precio caro**
- El precio es muy caro para las personas que pagan los billetes individuales.
- Sube el bono más que la pensión.
- **Conflictos de espacio**
- Hay conflictos con los carritos de bebé que no permiten el paso fluido.

3.3. Grupo Transporte público y diversidad funcional

- **Participantes:**

Beatriu Espuig – ASPAYM (Club Tres Rodes)
José Enrique Cezon – ASPAYM (Club Tres Rodes)
Juan Vicente – ASPAYM
Germán García – ASPAYM
Carmen Megía – AVAFI
Juan Mondéjar Sánchez – COCEMFE
Juan Vicente Agud – COCEMFE
Margarita García – COCEMFE
Francesc Joan – Pacientes al Habla
Estrella Cabello Torralba – Xarxa de Asociación de Mujeres con Discapacidad
Bruno Merlo – Asociación Taller de Independencia
Juan Lorca – Asociación Taller de Independencia
Cristina García Redondo – TETRASPORT
Mauro Xelteira – TETRASPORT
Jaime Utrilla – CODIFIVA
José Marqués – ACVEM
Antonio Llácer – ACVEM

Monitores:

Begoña Pernas y Diego Ortega

Comentarios de los moderadores:

El grupo fue muy comprometido y reivindicativo, con una enorme experiencia tanto personal como colectiva. Para personas con diversidad funcional la movilidad no es un tema más, sino un derecho básico a la autonomía y al acceso a los bienes de la ciudad. Por ello, analizan tanto los rasgos generales de la red, frecuencias, proximidad, servicios especiales, etc., como los detalles de diseño de las paradas y

los autobuses. Todo cuenta para garantizar el uso por parte de personas con diferentes dificultades o habilidades de los servicios públicos. La opinión de los monitores es que un grupo de personas con diversidad funcional debería asesorar a los responsables en todas las decisiones de diseño del transporte público, desde la ubicación de las paradas y su visibilidad, hasta el diseño de la plataforma, los asientos, el sistema de abonos, etc. Su punto de vista no solo es experto, sino que además garantiza el bienestar de toda la población, cualquiera que sea su edad y su condición física o social.



**Resumen de la visión de futuro positiva presentada por el grupo al segundo plenario:
Resultado del taller**

- **Hacia una movilidad inclusiva.** Todo el sistema urbano debe ser accesible e inclusivo por derecho, sobre todo el transporte, con un sistema seguro y suficiente, universal y adaptado a la diversidad y completado con servicios especiales.
- **Con un servicio “puerta a puerta” de calidad.** Para complementar el sistema de transporte, es necesario un servicio especial suficiente, rápido, fácil de solicitar, y con una gestión o autogestión flexible y eficiente.

- **Espacios de convivencia.** La cooperación ciudadana, el trato amable y justo y la educación de los usuarios son tan importantes para la movilidad de personas con diversidad funcional como el diseño de la red.
- **Un sistema y un personal que reconozcan la diversidad.** Empezando por la sensibilización de los conductores, la forma de conducir, el uso de la tecnología para facilitar la vida, la presencia en algunas líneas de personal de apoyo o los protocolos para la diversidad funcional.
- **Un diseño adaptado universalmente.** Se trata de diseñar para la diversidad tanto las paradas como el acceso al autobús, las rampas, los asientos, las plataformas y todos los elementos que hacen posible y seguro el uso del transporte público.
- **La participación como garantía de calidad.** La participación y comunicación entre usuarios, especialmente aquellos que por sus dificultades más pueden aportar al conjunto, y la empresa, es la garantía de la mejora continua del servicio.

Ideas aportadas individualmente y debatidas en común sobre el futuro deseado:

- ***Movilidad realmente inclusiva***
 - Movilidad inclusiva, sobre todo para todos aquellos lugares de concentración, como hospitales
 - Un sistema seguro, fácil y cómodo que hace abandonar el coche.
 - Que se vea como un derecho, no como una molestia o un favor
 - Servicio de calidad adaptado a necesidades
 - Sistema de transporte seguro, fácil de usar, para todos los bolsillos.
 - Diseño personalizado para diversidad funcional es útil para toda la ciudadanía.
 - Cuando es bueno para nosotros, es bueno para todos
 - Urgente accesibilidad del sistema de autobús y del medio urbano, por ley.
- ***Convivencia y cooperación ciudadana***
 - El autobús se ha convertido en un espacio de convivencia
 - Autobús amable
 - Ambiente social cooperativo
 - Personas implicadas y comprometidas, usuarios concienciados de lo común

- Chaqueta roja, de forma colectiva, solidaridad

- ***Personal sensibilizado que reconoce diversidad funcional***
 - Auxiliar al conductor y personal de apoyo
 - Conducción suave
 - Aunque el usuario cumpla la norma, el conductor no lo hace
 - Ser conscientes de que el conductor no solo conduce, queremos estar comprometidos
 - El servicio atiende a las necesidades específicas: validación de billetes, conducción suave)
 - Conductores que saben diferenciar la diversidad funcional y saben cómo tratar a la gente, apoyando su independencia personal.
 - Protocolo de actuación con personas diversas, sordos, ciegos, movilidad reducida, etc.

- ***Calidad y suficiencia del servicio especial “puerta a puerta”***
 - Autobuses del servicio especial son autosuficientes y gestionados o autogestionados por asociaciones o de gestión mixta.
 - El servicio especial se gestiona de forma más flexible, admite cambios de última hora.
 - Hay un incremento de autobuses especiales (más de 4)
 - Servicio especial no es privado
 - Servicio especial ejemplar, que incluya validación digital

- ***Intermodalidad y coherencia del sistema***
 - Coordinación de todas las líneas, modelo Berlín
 - Servicio coordinado con el metro (FEV)

- ***Diseño del autobús***
 - Asientos plegables
 - Plaza reservada sin correas
 - Flota de autobuses actualizada

- Temperatura ajustada y confort

- **Rampa práctica, universal y segura**
 - Los buses incorporan una rampa manual de fácil uso en todas las flotas
 - La rampa sale automáticamente en todas las paradas y cualquiera la puede usar

- **Comunicación interna y validación automática**
 - Intercambiador interno con conductor
 - Solicitar parada fácil
 - La validación es automática, se hace cuando accedes al bus

- **Diseño de las paradas**
 - Se sube a pie plano, las paradas están a nivel del autobús
 - Mobiliario urbano no molesta, ni marquesinas, visibilidad

- **Mejora continua de EMT por participación**
 - Participación ciudadana en mejora continua
 - Comunicación con empresa
 - Servicio de atención al cliente, felicitación y queja.
 - Compromiso del ciudadano con el sistema, responsabilidad compartida

Ideas aportadas individualmente y debatidas en común sobre el futuro que se quiere evitar:

- **Un servicio deshumanizado por tecnología y por falta de civismo**
 - La frialdad de la información y la saturación
 - Que no haya conductores, ausencia de conductores
 - La tecnología castiga las relaciones
 - Falta incluir avances tecnológicos al alcance de todos
 - Poco civismo y nadie cede asientos
 - Individualismo excesivo
 - Tecnología excluyente, falta conectividad
 - Deshumanización del transporte

- Bussi para sensibilizar a las personas.

- ***Que pone en riesgo la existencia misma del transporte colectivo***
 - Desaparición del transporte colectivo, en favor de sistemas más individualizados, coches a demanda

- ***Con un diseño inadaptado y peligroso***
 - Barras para sujetarse altas, anclajes incómodos para sillas de ruedas.
 - Que se complique el acceso con rampas y tiempo y velocidad comercial

- ***Con velocidad peligrosa***
 - velocidad excesiva
 - Altas velocidades del autobuses que no dan tiempo a reaccionar y a parar un autobús

- ***Lleno de obstáculos internos***
 - Faltan plazas reservadas
 - Excesivos impedimentos, internos, como pagar bonobús y convalidar
 - Falta de formación y sensibilización para atender a las necesidades, rampas en mal estado
 - Diseños no adaptados,
 - Anteponer la ingeniería a la practicidad
 - Que no tenga basculación para ver donde se sitúa
 - Dependencia de otros para validar, bajar o subir

- ***Y obstáculos externos***
 - Externos, paradas no adaptadas, comunicación y aviso previo (teléfono tiempo excesivo)
 - Excesivo mobiliario urbano que hace difícil subir y bajar o acceder a paradas y a buses

- ***Con un servicio puerta a puerta ineficaz o privatizado***
 - Insuficiencia y poca eficiencia del servicio “puerta a puerta”

- Competitividad del mercado para cubrir altas necesidades
- Ha desaparecido el servicio puerta a puerta

- ***Con una flota envejecida y que no cubre necesidades***
 - La flota de autobuses no se va renovando y envejece
 - Faltan horarios nocturnos
 - Incremento de las frecuencias, periodos temporales largos de espera

3.4. Convivencia entre transporte público, peatones y ciclistas

Participantes:

Alberto Maravall – Valencia en Bici
Antonio Carrilero – Valencia en Bici
María Pilar Montesinos– Bici es Vida
Sara Moyano – La Cíclica
María José del Amor – Colectivo Fuera Túnel Pérez Galdós
María Jesús del Río - Colectivo Fuera Túnel Pérez Galdós
José Torno - Colectivo Fuera Túnel Pérez Galdós
Pilar Ferrero – Arquitectura
Rosa Pardo – Arquitectura
Marian Lloret – Orriols Convive
María Carmen Tarín – Orriols Convive
Inma Moliner – Asociación Comerciantes del Centro
Elena Álvarez – Asociación Amics del Carmen
Salvador Sánchez – EMT
Juan Márquez—Encicle
Javier Martinez – Encicle

Monitoras:

Begoña Pernas y Marta Román

Comentarios de las moderadoras:

Este grupo tiene una visión del transporte público “estratégica” integrándola en el sistema de movilidad de la ciudad. Aunque todas y todos conocen y utilizan el transporte público, se nota que tienen una menor dependencia hacia estos servicios y que se mueven libremente por la ciudad, especialmente visible en los ciclistas. Frente al relato de otros usuarios “cautivos”, este grupo concibe el transporte público como una pieza más que cumple una importante función pública que debe ser entendida y concebida en el marco del modelo de ciudad.



Resumen de la visión de futuro positiva:

- **Valencia tiene un modelo de ciudad equilibrado.** Hay un equilibrio territorial entre el centro y los barrios. Todos los barrios tienen servicios próximos conectados por itinerarios peatonales que reducen las necesidades de transporte. Valencia es una ciudad 30 Km. /h y en barrios residenciales 20 Km. /h.
- **Integración de todos los sistemas de movilidad.** Hay coexistencia entre los distintos modos de transporte en las calles. Inter conectividad de los sistemas de metro, RENFE y transporte público (EMT).
- **Red de transporte público adaptada a la jerarquía de calles y a las necesidades de los barrios.** El número de líneas y servicios es acorde a la red viaria que las soporta. El transporte público es eficiente y por eso establece con atención la distancia entre las paradas según las distintas necesidades de los barrios.

- **Los servicios se establecen en función de las necesidades de la vida de la ciudad.**
Los servicios se adaptan a la noche, los fines de semana o el acceso a las playas.
- **Flota de calidad para todos los barrios.** Hay igualdad en la calidad de la flota en todos los barrios, así como en cuanto a las condiciones de las paradas (marquesinas, sombra, etc.)

Ideas aportadas individualmente y debatidas en común sobre el futuro deseado:

- ***Una ciudad verde para vivir y pasear***
 - Ciudad con mucho verde
 - Ciudad para estar, pasear y jugar
 - Plazas peatonales
 - Aceras y calles libres de objetos inútiles (bolardos, publicidad)
 - Sin semáforos
 - No tanto turismo
- ***Barrios con centralidad***
 - Mucha vida en barrios porque tienen todos los servicios
 - Suficiencia de barrios en servicios, médicos, culturales, etc.
- **Uso del espacio público por la ciudadanía**
 - Niños y niñas con autonomía, vida en la calle.
 - Mayores sin miedo.
- ***Disuasión del uso del vehículo privado***
 - Centro de acceso restringido a residentes.
 - Máximo 30 en conjunto de la ciudad
 - No hay aparcamientos gratis.
 - Parking disuasorio en nodos de transporte público para toda la región.
 - Tasas a coches que usan gasoil (discusión sobre la necesidad)

- ***Una ciudad 100% ciclable***
 - Cicladle 100%. Sin carriles bici. Toda la ciudad es red ciclable. Respeto y convivencia sin segregar.
 - Reparto de mercancías en bici, con plataformas logísticas por la ciudad.4
 - Coexistencia de modos de transporte y bicis
 - Ciclo taxis
 - Talleres de reparación de bicicletas
 - Ciudad señalizada para bicis

- ***Transporte sostenible y con inversión suficiente***
 - Modos de transporte sostenibles, accesibles e inclusivos, con energías renovables.
 - Autobuses no masificados
 - Recursos materiales y humanos
 - Coches adaptados y ecológicos

- ***Red eficiente y versátil***
 - Transporte versátil: adaptado a necesidades de barrios en recorridos y en frecuencias.
 - Paradas cada 150 metros o no tan frecuentes, según la lógica de la línea y las necesidades.
 - Más recursos para hacer líneas eficientes
 - Analizar y diseñar las rutas

- ***Intermodalidad e integración de la movilidad***
 - Sinergia entre red de itinerarios peatonales y transporte público. Combinar esos modos.
 - No es malla sobre ciudad, sino que está al mismo nivel el diseño de redes peatonales- transporte público y otros: microbús, buses grandes, etc.
 - Intermodalidad y parking para bicis.
 - Plataformas para llevar bicis en metro, tren y autobús
 - Red integrada con metro y cercanías
 - Coordinación con área metropolitana

- Abonos integrados bus-metro mensual y recargable

- ***Diseño, precio y normas en autobuses***
 - Se sube por todas las puertas
 - Transporte público funciona toda la noche.
 - Tarifas variadas: tarjeta infantil, tarjeta de parados, etc.
 - Los animales pueden subir a los autobuses

- ***Diseño de paradas***
 - Sombra en todas las paradas
 - Un árbol en cada parada

- ***Red de autobuses que integra turismo y cultura***
 - No hay autobuses turísticos. Los turistas en red pública y explicaciones en varios idiomas sobre la ciudad.
 - Para evitar masificación, más frecuencia de autobuses en rutas turísticas.
 - Actividades culturales en paradas (exposiciones de fotografía o música)
 - Pantalla en buses con la agenda municipal

- ***Respeto, convivencia y participación de usuarios***
 - Campañas para promocionar y educar. Pedagogía del transporte público.
 - Carril bus adecuado y respetado
 - Canales de comunicación con usuarios: quejas, peticiones, diálogo, mejoras.

Ideas aportadas individualmente y debatidas en común sobre el futuro que se quiere evitar:

- ***Una ciudad hostil y masificada***
 - Deshumanización. No hay personas que atienden y ayudan a personas
 - No hay atención a vida cotidiana
 - Centro masificado por turismo y el centro “ya no es para el ciudadano”.
 - Una ciudad gris, de hormigón, fea, llena de coches, con gran velocidad que expulsa a la gente a de la calle. No hay comercio local, ni vida pública.
 - Hace más calor y empeora el cambio climático.

- ***Una movilidad basada en el coche***

- Más coches en una sociedad más impersonal, donde retroceden los sistemas colectivos, degradados o caros.
- Se accede a la ciudad desde el área exterior en coche y hay accidentes y contaminación.
- El cauce del río es una autopista, y el corazón de la ciudad está colapsado por autopistas urbanas.
- Difícil caminar y círculo vicioso: hay poco comercio y todo es inaccesible, las personas se desplazan en coche, lo que empeora las posibilidades de andar, etc.
- Una ciudad sin carriles bici. Aumenta el tráfico de bicis robadas y se hace menos uso de estas.

- ***Desatención y aislamiento de periferia***

- Zonas y barrios de la periferia están más aisladas, desatendidas por servicio público, o con tan baja frecuencia que hay cada vez menos uso y se impone el coche.
- No se atiende a los barrios, ni siquiera en casos concretos de necesidad, como la conexión con el nuevo Hospital de la Fe de los ciudadanos a quienes corresponde.

- ***Diseño no racional de la red***

- Diseño no racional de la red.
- No están bien desarrollados los enlaces entre líneas de autobús y no funciona la conectividad, por lo que el sistema de todos los autobuses por el centro se mantiene.
- Concentración de paradas en determinados puntos por razones poco eficaces.
- Saturación en centro, paso por calles inadecuadas, sobre explotación de ciertas vías. No está claro el criterio o parece puramente comercial.
- No hay jerarquización de calles en relación con el sistema de autobuses, no se analiza el circuito y recorrido y el tamaño de buses y el tipo de uso y líneas según el viario y su capacidad.

- **Indisciplina y mala conducción de autobuses**
 - Autobuses: conducción brusca, por la necesidad de “imponerse en la jungla”. Indisciplina generalizada, incluso aparcando en el carril bus obliga a conductores a conducción poco cuidadosa y a sentir estrés.

- **Flota insuficiente, envejecida y contaminante**
 - Los autobuses son contaminantes y se ha abandonado el enfoque ecológico.
 - Por falta de inversión o dejadez, la flota ha envejecido, o bien aumenta la desigualdad entre barrios: hay autobuses nuevos para turistas (centro y playas) y los viejos para los barrios periféricos.
 - Autobuses insuficientes llevan a masificación.
 - Además hay excesiva publicidad, lo que los convierte en poco legibles y reconocibles.

- **Poca frecuencia de paso y poca cobertura**
 - La frecuencia no es suficiente y sobre todo es inestable, por ejemplo en verano, en que baja, además de no estar cubiertos ciertos horarios, como las noches.
 - Pocos nocturnos, que no atienden a necesidades de trabajadores/as. No se piensa en ciudadanos.

- **Servicio muy modernizado pero socialmente desigual**
 - Autobús tan tecnológico que no se entienda y aumente la brecha digital, quedando el público más necesitado desatendido.
 - No hay diferentes modos de información (escrita, hablada, por móvil, por carteles, etc.) y no prima la claridad.
 - El autobús se ha vuelto un servicio caro.

3.5. Grupo Usuarios y no usuarios del transporte público

Participantes:

Nacho Marín – Memoria del Bus Valencia

Pilar Antón – Campanar

Isabel Belmonte – Campanar

Antonio J. Simón Caudet – Federación de Centros de Enseñanza

Tania Cortés – Federación de AAVV

Francesc La Roca – Universitat en Bici

Palmina de Ayala - Amics del Carmen

Martín García – Amics del Carmen

Juan Manuel – Amics del Carmen

Monitores:

Marta Román y Diego Ortega

Comentarios de los moderadores:

En este grupo estaban convocadas personas usuarias que no se encuadrasen claramente en alguno de los grupos anteriores, así como personas no usuarias. Prácticamente todas las personas que vinieron son usuarias y conocedoras del funcionamiento de la EMT, dado que quienes no utilizan este sistema de transporte tampoco mostraron mucho interés en participar. El grupo era variado en su composición, lo que generó unos debates y unas aportaciones interesantes.



Resumen de la visión de futuro positiva

- **Los autobuses se integran en un sistema de transporte metropolitano que incluye cercanías y metro.** La integración conlleva un único título de transporte y la coordinación de servicios. Se crean intercambiadores de transporte en los nodos de conexión.
- **Rutas bien diseñadas y con cobertura equilibrada.** Junto al sistema radial actual, se crean líneas circulares que cubren todo el territorio y que interconectan barrios.
- **Las flotas están renovadas.** Todos autobuses son ecológicos y accesibles y tienen un mejor diseño interior.
- **Paradas cómodas en todos los barrios.** Todas las paradas tienen marquesinas y sistemas de información de tiempos de espera y también información de interés como las actividades culturales y deportivas de Valencia.
- **Flota adaptada al viario.** Hay minibuses que se adaptan a las calles estrechas de Ciutat Vella.

Ideas aportadas individualmente y debatidas en común sobre el futuro deseado:

- ***Sistema de transporte metropolitano***
 - Coordinación entre EMT, metro y cercanías RENFE. Esto redundaría positivamente en la disminución de tiempos de espera y puntualidad.
 - Hay un bono de transporte integrado en toda el área metropolitana.
 - Hay coordinación de rutas y paradas entre los tres sistemas
 - Creación de intercambiadores de transporte.

- ***Rutas bien diseñadas y con cobertura equilibrada***
 - Hay una cobertura equilibrada de toda la ciudad.
 - Hay servicios circulares que unen barrios. Ahora el sistema es radial y sobre éste se incorporaría un sistema circular.
 - La red es eficiente.

- ***Flotas renovadas***
 - Los autobuses son ecológicos
 - Accesibilidad de todos los autobuses.
 - La numeración de los autobuses es legible

- ***Paradas confortables y con información***
 - Las paradas son cómodas con asientos.
 - Todas tienen marquesinas y no hay discriminación ni diferenciación entre barrios.
 - Las paradas tienen sistemas de comunicación que incluyen información sobre actividades culturales, deportivas, etc.
 - Hay sistemas de información en tiempo real de la espera.
 - Paradas a demanda apoyadas en taxis (se pulsa un botón para solicitar el servicio). Sistema de gestión a demanda.

- ***La flota está adaptada al viario***
 - La flota está adaptada a las calles, especialmente en Ciutat Vella.
 - Hay minibuses para las calles estrechas que ahora no existen (comenta el ejemplo de Córdoba como un sistema bien adaptado al viario).
 - Hay calles con tráfico solo para residentes y transporte público.

- ***Un sistema de transporte adaptado al espacio urbano***
 - La flota está adaptada a las calles, especialmente en Ciutat Vella.
 - Hay calles con tráfico solo para residentes y transporte público.
 - Hay plataformas reservadas para transporte público y taxi
 - Gracias al transporte público recuperamos espacio para peatones.
- ***La flota está adaptada al viario***
 - La flota está adaptada a las calles, especialmente en Ciutat Vella.
 - Hay calles con tráfico solo para residentes y transporte público.

Ideas aportadas individualmente y debatidas en común sobre el futuro que se quiere evitar:

- ***Ineficiencia del transporte público***
 - El carril bus está invadido y hay un círculo vicioso: mala calidad – más espera – más ineficiencia – menos uso – más coches – más ineficiencia....
 - Indisciplina y falta de control de aparcamiento en algunas zonas (en unas más que en otras).
 - Las esperas son largas por la mala frecuencia.
- ***Plaza de la Reina como intercambiador de transportes***
 - La plaza de la Reina es un aparcamiento. Hay atascos con coches, carga/descarga y buses turísticos.
 - La plaza de la Reina es una estación de autobuses. Tiene parada de taxis, buses turísticos y tráfico, carga/descarga, coches de caballo. Es un “circo” con parking subterráneo, terrazas. Hay una mala accesibilidad peatonal.
- ***Las esperas son largas***
 - Desaparición del transporte colectivo, en favor de sistemas más individualizados, coches a demanda
- ***La información es engañosa***
 - No te puedes fiar de la información y juega malas pasadas.

- Fallan las pantallas
- Hay frecuentes cambios de itinerarios y sin información adecuada a los usuarios.
- La información no llega a todo el mundo.
- Cuando hay obras no se da información adecuada y no es en tiempo real (ejemplo de la pizarra a mano en una ciudad de Andalucía que quedaba muy claro los servicios provisionales y los cambios).
- Caos en los eventos por la falta de información y servicios.

- **La flota está en mal estado**
 - La flota está en mal estado por falta de mantenimiento: ruidos, contaminación. Los autobuses están cochambrosos.
 - Mal regulado el aire acondicionado y cae agua a veces.
 - En las líneas 89 y 90 los asientos verdes están muy altos.
 - Faltan “apoyabrazos” en los autobuses articulados, problemas para acceder y sentarse en marcha.

- **Incomunicación social e incivismo**
 - Problema de “llenado de autobuses” incluso sin cubrir todas las plazas. La gente que está delante no se mueve debido a que están con el móvil, por la seguridad, agarres, etc.
 - Hay incivismo y los conductores ya está a mil cosas y no se pueden encargar de mantener el orden. Ejemplo de Londres donde los conductores son una autoridad, aquí no.

- **Autobuses sin conductor**
 - Los autobuses van sin conductor

- **Problemas de espacio dentro del autobús**
 - Hay problemas de espacio por los carritos de bebé (más de tres en un autobús) y sillas de movilidad reducida.

3.6. Grupo jóvenes

Participantes:

Fedja Rubio Djordjevic – Asociación Juvenil de Sordos 2000

Ian Molina Guillo – Asociación Juvenil de Sordos 2000 Planificación.

Luis Alfonso Hernández Manero— JERPv – Juventuts d'Esquerra
Republicana del País Valencià.

Pablo Marqué — JSPV - Joves Socialistes del València

José Muñoz Cortés — FAGA GV

Juanjo González—

Monitores:

Marta Román y Diego Ortega

Comentarios de los moderadores:

El grupo de jóvenes fue reducido en número y le faltó diversidad, dado que solo acudieron varones. A pesar de los esfuerzos de convocatoria y de no celebrarlo en junio para no interferir con la época de exámenes, tampoco los inicios de curso fueran un buen momento. A pesar de estas dificultades, el debate funcionó muy bien y el encuentro consiguió incorporar nuevas voces que habían estado ausentes hasta ahora: hubo dos personas de la asociación de sordos y un joven de una organización gitana, además de otros dos que están en organizaciones políticas. Junto a la preocupación por los temas ambientales, los jóvenes se mostraron muy sensibles con las condiciones laborales de los trabajadores. Querían mejorar e incrementar los servicios, pero no a costa de las condiciones del personal de la EMT.

Resumen de la visión de futuro positiva del grupo de jóvenes:

- **Sistema metropolitano de movilidad.** El transporte público es un sistema integrado de los distintos medios de transporte y coordinado. Hay un título o tarjeta de transporte integrada con EMT, Valencia bicis y FGV...
- **Ampliación de servicios pero con buenas condiciones laborales para quien los cubran.** Los servicios nocturnos se han ampliado 24 horas con más frecuencias y también el acceso al aeropuerto se amplía para cubrir todos los vuelos que llegan a la ciudad. Este incremento no es a costa de las condiciones laborales de los trabajadores que, debido al horario, cobran más.
- **La red es eficaz y equitativa.** Hay rutas concéntricas, carriles segregados en las vías más rápidas y microbuses para los movimientos dentro de los barrios.
- **Información interesante, útil y accesible.** Los autobuses ofrecen información accesible sobre cambios, accesible a personas sordas y en varios idiomas. A su vez, el autobús es un espacio que ofrece información sobre actividades culturales y de interés turístico.
- **Un sistema de transportes ecológico.** La flota tiene vehículos no contaminantes y se cuidan todos los aspectos vinculados al cumplimiento de las normas de circulación es importante para que los trayectos no se ralenticen y ahí la policía juega un papel fundamental.

Ideas aportadas individualmente y debatidas en común sobre el futuro deseado:

- **Sistema metropolitano de transportes**
 - Sistema integrado y coordinado al área metropolitana
 - Tarjeta integrada de todos los sistemas (ValenBisi, EMT, FGV...)

- ***Ampliación de servicios en buenas condiciones laborales***
 - Amplitud del horario de la línea nocturna en la ciudad y en los pueblos cercanos.
 - Incrementar frecuencia
 - Servicios nocturnos 24 horas con más frecuencias, pero con salarios bien retribuidos. Los trabajadores tienen conocimiento de inglés y de lenguaje de signos.
 - Autobuses más directos para las zonas lejanas con menos paradas (universidad, hospital, playa)

- ***Información***
 - Información más interesante (turística y accesible para personas sordas, subtitulada y varios idiomas).
 - En el Bussi información sobre paradas
 - Señales luminosas que van indicando el recorrido y la parada (como el metro de Barcelona)

- ***Red adecuada***
 - Líneas con rutas concéntricas (rotonda interior, tránsitos)
 - Carriles segregados
 - Microbuses de barrio para las rutas intrabarríos en una ciudad pluricéntrica.
 - Mejorar la estructura de las líneas para abarcar más territorio.
 - Hacer los transbordos más sencillos.

- ***Sistema de transportes ecológico***
 - Flota de autobuses no contaminantes
 - Iluminación en las paradas poco frecuentadas con sistemas de detección
 - Luces led en las paradas
 - Paradas bien diseñadas, adaptadas a las zonas donde se ubican, con materiales que soporten el calor.
 - Paradas con placas solares
 - Placas solares en los autobuses
 - Parking disuasorio en conexión con EMT

- **Tarifas**
 - Tarifas en función de la renta
 - Precios especiales para menores de 18 años
 - Aumento hasta los 30 años del abono joven.
 - Máquinas expendedoras dentro de los autobuses.

Ideas aportadas individualmente y debatidas en común sobre el futuro que se quiere evitar:

- **Privatización**
 - El sistema se ha privatizado.
- **Desarrollo tecnológico**
 - Hay autobuses sin conductor
 - Se ha perdido el contacto humano y la tecnología separa a las personas.
- **Modelo urbano**
 - La ciudad tiene polos de atracción dispersos sin transporte y lleva a la congestión constante.
 - Largos tiempos de espera en parada y transbordo que disuaden el uso de la EMT.
- **Accesibilidad**
 - Problemas para acceder a los autobuses con silla de ruedas.

3.7. Grupo técnicos municipales

Participantes:

Tonexo Pardiñas – Parques y jardines.

Gabriel Izquierdo – EMT.

Rosa María Martín—Servicio de Movilidad.

Antonio Sanz Bondia—Servicio de Movilidad.

Chantal Giner—Área de participación.

Marta Requena—Servicio de Obra e infraestructura.

Monitores:

Marta Román y Diego Ortega

Comentarios de los moderadores:

En este grupo estaban convocadas personas que trabajan en distintos departamentos del Ayuntamiento de Valencia. El debate fue rico y permitió abordar, desde diferentes posiciones técnicas, un mismo problema. Por ejemplo, la propuesta de poner arbolado cerca de las paradas para proporcionar sombra, mostró la enorme complejidad que conlleva cualquier intervención en el espacio público, dado que hay que atender a cuestiones como: la accesibilidad (por los alcorques);, las instalaciones previas bajo la acera; así como al ancho de acera y proximidad de fachadas. Las personas participantes plantearon la necesidad de favorecer la coordinación intersectorial en la planificación del transporte público, la importancia de la participación ciudadana y la conveniencia de crear espacios de encuentro interdepartamental como el del propio taller.

Resumen de la visión de futuro positiva

- **Modelo de ciudad.** El transporte público está integrado en la estructura de la red viaria. Se trata de un modelo amable de ciudad basado en la pirámide de la movilidad (peatones, ciclistas, transporte público y coche privado).
- **Integración de servicios.** El servicio de transporte permite dar respuesta a la movilidad en nube (múltiples orígenes y destinos) mediante una coordinación en los transbordos, servicios a demanda y servicios express para largas distancias.
- **Integración de las cuestiones medioambientales.** El transporte público apoya a los peatones (acceso a paradas, esperas agradables en sombra,...). La flota de autobuses se desplaza gracias a energías renovables.
- **Sistema de información.** El usuario puede manejar y conocer los datos sobre el servicio de transporte en tiempo real.
- **Viabilidad económica.** Las transformaciones son asumibles económicamente.

Ideas aportadas individualmente y debatidas en común sobre el futuro deseado:

- ***Sistema integrado de transporte metropolitano***
 - Coordinación entre EMT, FGV y cercanías RENFE.
 - Fiabilidad del horario (disminuir la incertidumbre de paso)
 - Hay un bono de transporte integrado en toda el área metropolitana (integración tarifaria).
 - Hay coordinación de rutas y paradas entre los tres sistemas
 - Creación de intercambiadores de transporte.

- **Red bien diseñada y con cobertura equilibrada**
 - Trayectos eficientes. Líneas con más o menos paradas en función de su recorrido (recorridos de punta a punta de la ciudad con pocas paradas).
 - Paradas bien conectadas con espacio público, la accesibilidad se hace pasando por un espacio amable.

- **Flotas renovadas**
 - Más transporte no contaminante
 - Eficiencia energética, tecnologías limpias.

- **Sistemas de información**
 - Hay sistemas de información en tiempo real de la espera.
 - Paradas a demanda apoyadas en taxis (se pulsa un botón para solicitar el servicio). Sistema de gestión a demanda.
 - Sistema de información sobre la mejor elección del modo de transporte.

- **Transporte al servicio de las personas**
 - Servicio de autobuses toda la noche.
 - Peatonalización del centro histórico
 - La flota está adaptada a las calles estrechas del centro histórico.
 - Sistema de demanda para las pedanías y los vecinos de Ciutat Vella.
 - El autobús es un lugar de convivencia que fomenta las relaciones interpersonales.
 - Espacio urbano amable que permita pasear a gusto.
 - Carril bici bajado de la acera.

3.8. Grupo trabajadores/as de EMT València

Participantes:

- José María Cabrera Vallet** – Calidad y medioambiente.
- Rubén Martín Villalba** – Planificación.
- Demetrio J. Pascual**—Operaciones.
- Iban Alcalá Boix**—Conductor, perceptor.
- Julián Espinosa Díaz**—Conductor, perceptor.
- Carlos A. Delgado Crespo**—Conductor, perceptor.
- Daniel Giménez Varea**—Conductor, perceptor.
- Serafín Ruiz Coso**—Conductor, perceptor.
- Ismael Zamora Checa** – Conductor, perceptor.
- Julia López**—Marketing.
- María Carmen Álvarez López**—Marketing (atención al cliente).
- Rocío Hortelano Ibáñez**—Gerencia.
- Fernando Ciscar Poquet**—Planificación.
- Josep I. Chiner**—Operaciones.

Monitores:

Marta Román y Diego Ortega

Comentarios de los moderadores:

En este grupo estaban convocadas personas que trabajan dentro de los distintos departamentos de la EMT. La consciencia de que la EMT es un servicio público que permite satisfacer las necesidades de las personas se manifestó en el carácter proactivo del grupo que tiene tendencia a buscar soluciones para dar buen servicio. Hubo una rápida implicación en la dinámica y un intenso debate sobre el modelo de ciudad, la necesidad de adaptarse a los nuevos retos y el papel que el transporte público ha de jugar en una sociedad compleja y en constante cambio.

Resumen de la visión de futuro positiva

- **Modelo de ciudad que prioriza el transporte público frente al vehículo privado.** Se ponen restricciones al tráfico para favorecer el buen funcionamiento de los autobuses.
- **Sistema de transportes metropolitano.** Hay una figura de Autoridad Metropolitana con competencias, recursos y financiación.
- **Sistema de información.** El usuario tiene una fácil accesibilidad a la información completa de toda la red.
- **Red de autobuses es circular y radial.**
- **Educación vial.** Se cumplen las normas de circulación y los distintos usuarios de las vías las respetan para que el transporte público pueda prestar un buen servicio.

Ideas aportadas individualmente y debatidas en común sobre el futuro deseado:

- ***Preferencia del transporte público***
 - El transporte privado está limitado en el centro (ronda interior).
 - Zona centro sin coches y restricción de aparcamiento.
 - Prioridad semafórica
 - Aparcamientos fuera de la ciudad.
- ***Sistema integrado de transporte metropolitano***
 - El sistema de transporte integrado incluyendo el área metropolitana.
 - Coordinación y coherencia de horarios y billetes entre EMT, FGV y cercanías RENFE
 - Autoridad Metropolitana Intermodalidad (bici+bus, bici+tren...).
- ***Sistemas de información***
 - Con marquesinas interactivas que permiten acceder a la información de la red.

- Paradas a demanda apoyadas en taxis (se pulsa un botón para solicitar el servicio).
Sistema de gestión a demanda.
- Sistema de información sobre la mejor elección del modo de transporte.

- **Transporte y espacio público**
 - El diseño urbano ha tenido en cuenta el servicio de transporte público de tal modo que no es un añadido en la planificación de nuevas zonas (PAI).
 - Paradas bien accesibles y no entre obstáculos
 - El ayuntamiento colabora con la cotidianidad del servicio (paradas, diseño...).
 - Carril segregado
 - Calles exclusivas para transporte público.

- **Red de autobuses**
 - Trazados más eficientes.
 - Red diversificada (nuevo concepto)
 - Líneas sencillas de entender
 - Circular y radial
 - Líneas más directas

- **Educación vial**
 - Más respeto a la figura del conductor
 - Tolerancia cero sobre el incumplimiento de las normas
 - Más control carril bus y ciclistas
 - Juegos divulgativos de autobuses para niños (comunicar a la población).
 - La gente entra y sale del autobús sin “molestar” al conductor por cualquier puerta, no control del fraude.
 - Respeto al carril bus no hace falta segregación

- **Transporte al servicio de los trabajadores**
 - La planificación del horario es realista e incluye el margen de error, no centrado en la velocidad comercial.
 - Hay buena frecuencia, fiabilidad y confianza en el servicio
 - Se cuenta con los conductores a la hora de tomar decisiones en la compra de nueva flota. Coinciden los criterios de mecánica y de conducción.

Ideas aportadas individualmente y debatidas en común sobre el futuro que se quiere evitar:

- **Transporte y competencia**
 - La competencia con nuevos servicios de coche compartido (Uber) ha termino sustituyendo la EMT.

- **Desarrollo tecnológico**
 - Hay autobuses sin conductor

- **Conflicto con otros usuarios**
 - Hegemonía de la bicicleta, falta de respeto y educación. Es un elemento nuevo que rompe el equilibrio.

- **Modelo urbano**
 - La ciudad tiene polos de atracción dispersos sin transporte y lleva a la congestión constante.
 - Largos tiempos de espera en parada y transbordo que disuaden el uso de la EMT.

- **Accesibilidad**
 - Problemas para acceder a los autobuses con silla de ruedas.

4. RESUMEN DE LOS TALLERES TEMÁTICOS

A continuación se estructuran en cinco epígrafes los principales resultados de todos los talleres temáticos. Este resumen sirvió de base para el trabajo de la segunda sesión en la que se elaboraron propuestas. Los temas principales que agrupan las conclusiones de los futuros posibles son los siguientes:

- Tema 1: Integración metropolitana de los sistemas de transporte público
- Tema 2: Modelo de ciudad que integra el transporte público
- Tema 3: El diseño de la red, la conectividad y los servicios.
- Tema 4: La flota de autobuses y convivencia
- Tema 5. Sistemas de información y tecnología.

Tema 1: Integración metropolitana de los sistemas de transporte público

Hubo una propuesta mayoritaria que consistía en abordar la integración a escala metropolitana de los distintos sistemas de transporte público –cercanías, metro y EMT-. Esta propuesta hay que incorporarla como uno de los resultados principales de este trabajo de participación. No obstante, como la temática desborda las competencias de la EMT, ya que entran en juego otras Administraciones de rango superior, se optó por considerarla una propuesta que se aportaba a las recomendaciones de este documento, pero no se integró en la segunda sesión.

Grupo de personas mayores

- **Interconexión y coordinación** de diferentes transportes urbanos y metropolitanos (red, horarios, bono integrado, etc.)
- **Sistema de transporte metropolitano.** Conexión fácil con otros municipios. Se cuida especialmente el acceso a los hospitales y estaciones de transporte.

Grupo peatones y ciclistas

- **Integración de todos los sistemas de movilidad.** Hay coexistencia entre los distintos modos de transporte en las calles. Inter conectividad de los sistemas de metro, RENFE y transporte público (EMT).

Grupo usuarios/as y no usuarios/as del Transporte Público

- **Los autobuses se integran en un sistema de transporte metropolitano que incluye cercanías y metro.** La integración conlleva un único título de transporte y la coordinación de servicios. Se crean intercambiadores de transporte en los nodos de conexión.

Grupo Jóvenes

- **Sistema metropolitano de movilidad.** El transporte público es un sistema integrado de los distintos medios de transporte y coordinado. Hay un título o tarjeta de transporte integrada con EMT, Valencia bicis y FGV...

Grupo trabajadores/as de EMT València

- **Sistema de transportes metropolitano.** Hay una figura de Autoridad Metropolitana con competencias, recursos y financiación.

Tema 2: Modelo de ciudad que integra el transporte público

Técnicos municipales

- **Modelo de ciudad.** El transporte público está integrado en la estructura de la red viaria. Se trata de un modelo de ciudad amable que se basa en la pirámide de la movilidad, priorizando por este orden: peatones, ciclistas, transporte público y, en último lugar, al coche privado.

Peatones y ciclistas

- **Valencia tiene un modelo de ciudad equilibrado.** Hay un equilibrio territorial entre el centro y los barrios. Todos los barrios tienen servicios próximos conectados por itinerarios peatonales que reducen las necesidades de transporte. Valencia es una ciudad 30 Km. /h y en barrios residenciales 20 km/h.

Personas mayores

- El **autobús es un apoyo y un recurso** para complementar la movilidad de las personas mayores, junto a la movilidad peatonal y otros medios.
- **Optimización de paradas** que son cercanas, frecuentes y accesibles. Sin obstáculos, con información muy clara y con confort térmico, con marquesinas en todas las paradas.
- **Accesibilidad en sentido amplio.** Hay un cuidado especial en todo lo relacionado tanto con la accesibilidad física al autobús – en paradas como en el interior (agarres)- así como en cuanto a la información.

Perspectiva de género

- **Proximidad y conectividad.** Se revisan las distancias entre paradas y se atiende a los itinerarios peatonales para su acceso, no solo se tienen en cuenta cuestiones de cobertura mínima sino también de condiciones de entorno (bancos, sombra, distancia e iluminación).
- **Paradas.** Se atiende y no se penaliza la espera. Las paradas se conciben con confort, agrado, wifi, sombra, asientos e isletas.
- **Seguridad.** El transporte público tiene en cuenta la seguridad que se manifiesta en cuestiones como la ubicación, visibilidad, proximidad y accesibilidad de las paradas.

Así mismo, se plantea la adaptación de los servicios a la noche con el programa “entre paradas”.

Diversidad funcional

- **Hacia una movilidad inclusiva.** Todo el sistema urbano es accesible e inclusivo por derecho, sobre todo el transporte, con un sistema seguro y suficiente, universal y adaptado a la diversidad y completado con servicios especiales.
- **Un diseño adaptado universalmente.** Se diseña para la diversidad tanto las paradas como el acceso al autobús, las rampas, los asientos, las plataformas y todos los elementos que hacen posible y seguro el uso del transporte público.

Usuarios y no usuarios

- **Paradas cómodas en todos los barrios.** Todas las paradas tienen marquesinas y sistemas de información de tiempos de espera y también información de interés como las actividades culturales y deportivas de Valencia.
- **Flota adaptada al viario.** Hay minibuses que se adaptan a las calles estrechas de Ciutat Vella.

Trabajadores de la EMT de València

- **Modelo de ciudad que prioriza el transporte público frente al vehículo privado.** Se ponen restricciones al tráfico para favorecer el buen funcionamiento de los autobuses.

Tema 3: El diseño de la red, la conectividad y los servicios

Trabajadores de la EMT

- **Red de autobuses es circular y radial.**
- **Educación vial.** Se cumplen las normas de circulación y los distintos usuarios de las vías las respetan para que el transporte público pueda prestar un buen servicio.

Personas mayores

- **Diseño radial y circular de la red** que asegure la interacción de barrios y la proximidad/facilidad.
- **Interconexión y coordinación** de diferentes transportes urbanos y metropolitanos (red, horarios, bono integrado, etc.)

Usuarios y no usuarios

- **Rutas bien diseñadas y con cobertura equilibrada.** Junto al sistema radial actual, se crean líneas circulares que cubren todo el territorio y que interconectan barrios.

Culturas juveniles

- **La red es eficaz y equitativa.** Hay rutas concéntricas, carriles segregados en las vías más rápidas y microbuses para los movimientos dentro de los barrios
- **Ampliación de servicios pero con buenas condiciones laborales para quienes los cubren.** Los servicios nocturnos se han ampliado 24 horas con más frecuencias y también el acceso al aeropuerto se amplía para dar respuesta a todos los vuelos que llegan a la ciudad. Este incremento no es a costa de las condiciones laborales de los trabajadores que, debido al horario, cobran más.

Peatones y ciclistas

- **Red de transporte público adaptada a la jerarquía de calles y a las necesidades de los barrios.** El número de líneas y servicios es acorde a la red viaria que las soporta. El transporte público es eficiente y por eso establece con atención la distancia entre las paradas según las distintas necesidades de los barrios.
- **Los servicios se establecen en función de las necesidades de la vida de la ciudad.** Los servicios se adaptan a la noche, los fines de semana o el acceso a las playas.

Perspectiva de género

- Se plantean la **frecuencia de los horarios** como un tema importante, dado que las mujeres son las principales usuarias de los servicios de transporte público
- **Tarifas:** Adaptadas a las rentas. Debate sobre el impacto de las tarifas y soluciones para grandes eventos para evitar la congestión viaria.

Diversidad funcional

- **Con un servicio “puerta a puerta” de calidad.** Para complementar el sistema de transporte, es necesario un servicio especial suficiente, rápido, fácil de solicitar, y con una gestión o autogestión flexible y eficiente.
- **Un sistema y un personal que reconozcan la diversidad.** Empezando por la sensibilización de los conductores, la forma de conducir, el uso de la tecnología para facilitar la vida, la presencia en algunas líneas de personal de apoyo o los protocolos para la diversidad funcional.

Técnicos municipales

- **Integración de servicios.** El servicio de transporte permite dar respuesta a la movilidad en nube (múltiples orígenes y destinos) mediante una coordinación en los transbordos, servicios a demanda y servicios express para largas distancias.
- **Viabilidad económica.** Las transformaciones son asumibles económicamente.

Tema 4: La flota de autobuses y la convivencia

Perspectiva de género

- **Diseño interior de los vehículos.** Buena información y visible, sostenibilidad de los vehículos, cuidado a la entrada y espacio interior para cochecitos, maletas, bicicletas y carros.
- **Convivencia y resolución de conflictos.** Buen trato a usuarios/as, mediadores en caso de conflicto y más mujeres conductoras.

Personas mayores

- **Diseño interior ergonómico y seguro:** agarres, espacio en plataforma, comunicación interna.
- **Diseño interior.** Los asientos son adecuados a las distintas personas. Hay más asientos verdes en la parte delantera y no tienen escalones para acceder a ellos.
- **Convivencia y civismo:** buen uso, respeto a los asientos asignados, colas, campañas TV y bussi, responsabilidad de ciudadanía.
- **Conductores dedicados al servicio con sensibilidad** (lentitud, arranque, frenazo). Buen trato. Más inspectores para mejorar la calidad.
- **Convivencia ciudadana.** Apoyo de personal de la EMT para dirimir conflictos o evitarlos. Buen trato por parte de los conductores.
- **Atención a las quejas y sugerencias.** La EMT responde ante las reclamaciones y sugerencias que hacen los usuarios.

Diversidad funcional

- **Espacios de convivencia.** La cooperación ciudadana, el trato amable y justo y la educación de los usuarios son tan importantes para la movilidad de personas con diversidad funcional como el diseño de la red.
- **La participación como garantía de calidad.** La participación y comunicación entre usuarios, especialmente aquellos que por sus dificultades más pueden aportar al conjunto, y la empresa, es la garantía de la mejora continua del servicio.

Peatones y ciclistas

- **Flota de calidad para todos los barrios.** Hay igualdad en la calidad de la flota en todos los barrios, así como en cuanto a las condiciones de las paradas (marquesinas, sombra, etc.)

Usuarios y no usuarios

- **Las flotas están renovadas.** Todos autobuses son ecológicos y accesibles y tienen un mejor diseño interior

Culturas juveniles

- **Un sistema de transportes ecológico.** La flota tiene vehículos no contaminantes y se cuidan todos los aspectos vinculados al cumplimiento de las normas de circulación.

Técnicos municipales

- **Integración de las cuestiones medioambientales.** El transporte público apoya a los peatones (acceso a paradas, esperas agradables en sombra,...). La flota de autobuses se desplaza gracias a energías renovables

Trabajadores/as de la EMT

- Hay civismo. No hace falta control del fraude **porque la gente respeta y cuida el transporte público.** Eso permite entrada y salida por todas las puertas, lo que agiliza todo el sistema. La gente respeta la figura del conductor.

Tema 5. Sistemas de información, comunicación y tecnología

Perspectiva de género

- Muy buena información de horarios, frecuencias, etc.
- Información legible
- Wifi en paradas.
- Bussi con información que cumpla una función social y pedagogía y no solo información comercial.
- Iconografía más igualitaria en los asientos reservados.

Personas mayores

- **La información es accesible** a las personas mayores con alguna discapacidad (información sonora para invidentes o personas con dificultades visuales, también la luminosidad de los números de autobús).
- **Nuevas tecnologías de información.** Hay cursos en los centros de mayores para explicar el funcionamiento de las app.
- La información se ha ampliado
- Todas las paradas tienen sistema de información de llegadas en tiempo real.
- La información en las paradas es en castellano.
- Hay información sonora para personas invidentes.

Jóvenes

- **Información interesante, útil y accesible.** Los autobuses ofrecen información accesible sobre cambios, accesible a personas sordas y en varios idiomas. A su vez, el autobús es un espacio que ofrece información sobre actividades culturales y de interés turístico.

Técnicos municipales

- **Sistema de información.** El usuario puede manejar y conocer los datos sobre el servicio de transporte en tiempo real.

Trabajadores de la EMT

- **Sistema de información.** El usuario tiene una fácil accesibilidad a la información completa de toda la red.

5. BLOQUE SEGUNDO: PROPUESTAS PARA LA ACCIÓN



Tal como se comenta en la introducción del presente documento, el día 6 de Octubre de 2017 se organizó en el Centro Cultural La Pechina un encuentro con participantes de todos los grupos que previamente habían estado en los debates sectoriales. En esta sesión de tarde, que duró unas tres horas, se trataba de elaborar propuestas a partir de los escenarios de futuro. Esta vez, los participantes se mezclaron y en cada uno de los grupos de trabajo, había personas de distintos perfiles con el fin de promover el diálogo y la escucha y buscar consensos.

El trabajo destinado a elaborar propuestas se estructuró en torno a los siguientes contenidos:

- Un modelo de ciudad que integra el transporte público.
- El diseño de la red, la conectividad y los servicios.
- La flota de autobuses y la convivencia
- Información, comunicación y legibilidad de todo el sistema

5.1. Modelo de ciudad y de movilidad

Participantes:

Lluís Hernández
Maite Requeni
Rosa Martín
Fina González
Antonio J. Simón
Tonexto Pardiñas
Ignacio Marín
Ian Molina Gualló
Carlos Alberto Delgado Crespo
Salvador Sánchez
Martín García
Alberto Maravall
José Antonio Martínez

Monitora:

Begoña Pernas

Comentarios de la monitora:

El grupo era diverso en su composición, tipo de colectivo y edades. Se discutió sobre la relación entre el atractivo de los barrios de la ciudad, el reequilibrio centro-periferia y el sistema de transporte y movilidad. El grupo insistió en la idea de equilibrio territorial, moderación y calmado del tráfico privado, prioridad y funcionalidad de la red de autobuses, integración de modos y acceso en un amplio sentido de la palabra que incluía la relación entre las paradas y la red peatonal. Pero no olvidó los factores “intangibles”, básicamente la educación de calle, una forma de mejorar la convivencia entre tipos de usuarios y necesidades diversas que comparten un mismo espacio público.



Propuestas del grupo presentadas al plenario para su votación

1. Reequilibrar Valencia con **servicios de proximidad en todos los barrios** y conectividad entre ellos.
(Votos obtenidos: **5**)
2. **Materializar la prioridad del transporte público sobre el privado:** máximo 30Km, parkings disuasorios, carriles exclusivos, plataformas para autobuses, tiempos de los semáforos, etc.
(Votos obtenidos: **21**)
3. **Mejorar el funcionamiento de la red:** diseño circular y radial, mayor frecuencia, adaptación de la flota al viario y a las necesidades de los barrios, ampliación de horarios nocturnos.
(Votos obtenidos: **17**)
4. **Integrar las paradas en el diseño del viario,** unir a los accesos peatonales, eliminar obstáculos, reverdecer.
(Votos obtenidos: **7**)
5. Impulsar la **“educación de la calle”**, el civismo, el respeto del carril bus, la seguridad vial, la convivencia de peatones, bicis, coches, autobuses, etc.
(Votos obtenidos: **14**)

Propuestas aportadas individualmente y debatidas en común:

- ***Servicios de proximidad en todos los barrios***
 - Derecho a la movilidad y derecho a la no movilidad.
 - Proximidad de los servicios en los barrios.
 - Fomentar un modelo de pluri-centralidad de la ciudad.

- ***Prioridad del transporte público sobre el privado***
 - Velocidad de la ciudad máximo 30 y en barrios 20.
 - Cambio de prioridad en la pirámide de la movilidad: peatones, bicis, transporte público, vehículo privado.
 - Preferencia semafórica para los autobuses sobre los coches.
 - Carriles bus con preferencia semafórica.
 - Apuesta decidida en el diseño de las plataformas viarias como discriminación positiva a favor del transporte público y ecológico.
 - Priorizar transporte público sobre el vehículo privado.
 - Prioridad transporte público vs. vehículos particulares.
 - Transporte público prioritario: bus y taxi.
 - Parkings disuasorios en las entradas de la ciudad con conexión al transporte público.

- ***Paradas conectadas***
 - Que el diseño de las paradas incluya su conexión peatonal con el entorno.
 - Itinerarios peatonales y total accesibilidad a las paradas

- ***Paradas accesibles y agradables***
 - Paradas con mucha información
 - Paradas agradables, con sombra, limpias, con iluminación
 - Naturalización de las paradas. Un árbol como marquesina, sombra más fresca y entorno más amable.
 - Paradas accesibles y libres de obstáculos
 - Marquesinas en todas las paradas y las abandonadas ponerlas donde faltan.

- **Mejora y funcionalidad de la red y del servicio**
 - Funcionalidad viaria
 - Estructura de líneas en círculos y hacia el centro.
 - Puntualidad, regularidad y reducción de tiempos de espera en las paradas.
 - Aumentar el número de paradas, esencialmente con nuevas líneas.

- **Adaptación de la flota**
 - Autobuses pequeños adaptados a las calles.
 - Microbuses de barrio combinados con buses grandes para las zonas alejadas de la ciudad.
 - Autobuses eléctricos no contaminantes.

- **Ampliación del servicio nocturno**
 - Mejora del transporte nocturno como facilidad de comunicación y no concentración en zonas de ocio.
 - Aumentar las líneas de nocturno
 - Servicio de buses 24 horas los fines de semana.

- **Mejora de la intermodalidad**
 - Mejora de la coordinación e información de todo el transporte público: integrar servicio metro-bici-bus en un solo bono transporte.
 - Bono que integre EMT, tranvía, metro, para los mayores.
 - Facilitar el transporte de las bicis en el autobús como ayuda para completar los desplazamientos.

- **Educación “de la calle”**
 - Educación cívica en el autobús, más asientos para mayores
 - Educación vial

5.2 Diseño de la red, conectividad y los servicios

Participantes:

Julián Espinosa – EMT.

Concha García – Centro mayores Patraix

Palmira Ayala— Coordinadora Ciutat Vella

Tania Cortés— Federación Asociación de Vecinos

Juan José — Centro mayores Salvador Allende Torrefiel

Adoración Moreno— Centro mayores Salvador Allende Torrefiel

Fedja Rubio— Sordos 2000 Valencia

Antonio Carrilero— Grupo Cicloturista Benimaclet

Francisco Rubio – Centro Mayores Orriols

María del Carmen Álvarez— EMT

Fernando Ciscar— EMT

Verónica Marín – Centro Jubilados Virgen de los Desamparados

María Pilar Montesinos – Bici es Vida

Juan Márquez – Encicle

Monitor:

Diego Ortega

Comentarios del monitor:

El grupo era heterogéneo en su composición tanto en el perfil asociativo como en edad y sexo. El hecho de tener a personal de la EMT en el grupo permitió un dialogo amplio y profundo sobre el modelo de la red y los servicios, aunque eso no evitó que se manifestará cierta preocupación sobre si finalmente se tendrían en cuenta las propuestas de mejora. Un tema que permaneció implícito durante parte del debate fue la cuestión de la norma y su cumplimiento. El tema se hizo explícito cuando se abordó el papel que desempeña la policía en la eficiencia de la red. Así, se generó un debate en el que se planteó que la EMT no tenía que desempeñar un papel punitivo/vigilante de la norma y que era la policía la que tenía que adoptar esa función. En este sentido, se habló de la laxitud actual en el control de la doble fila y

los efectos nocivos que ello genera en el funcionamiento de toda la red de transporte público.

Propuestas del grupo presentadas al plenario para su votación

1. Carriles prioritarios para el Autobús. Crear carriles específicos y segregados que eviten los cruces indebidos de los automovilistas y serpentear al autobús en su recorrido por los barrios. También se ha de incluir en este punto la prioridad semafórica. (Votos obtenidos: **16**).

2. Modelo radio-concéntrico con trayectos cortos e intercambiadores que prioricen transbordos en puntos de la ciudad, así como en aparcamientos disuasorios.
(Votos obtenidos: **12**).

3. Conexión centro histórico en sentido amplio (tanto para residentes como no residentes) que permita cubrir las necesidades de los residentes con servicios especiales a demanda (convenio taxi) y la plaza del ayuntamiento con las zonas marítimas.
(Votos obtenidos: **6**)

4. Servicios para las personas en el que se prioricen las frecuencias de ciertas rutas en horas punta como a los hospitales, al aeropuerto o en fin de semana y que se coordine el diseño de los recorridos del autobús con el mapa sanitario de la ciudad
(Votos obtenidos: **12**).

5. Red fiable de horarios y frecuencias, en la que la información del servicio esté actualizada y fácilmente accesible al usuario.
(Votos obtenidos: **11**).

***El papel de la Policía** en la regulación del Tráfico. (Votos obtenidos: **7**).



Propuestas aportadas individualmente y debatidas en común:

Carriles Prioritarios

- Carriles separados del resto de vehículos, especialmente en zonas de saturación del tráfico.
- Ciudad diseñada para priorizar el transporte público (fases semafóricas, carril bus, etc.).
- Que permita coordinar el acceso circular con el radial.
- Como se selecciona el transporte con la calle y la demás circulación de vehículos, peatones, ciclistas.
- Carriles en contra sentido en avenidas anchas de dirección única que sean exclusivos para el transporte público y que eviten dar vueltas y serpentear.
- En vías con carril bus, giros prohibidos a la derecha para evitar cruzar la trayectoria de coches con bus.

Modelo Radial-Concéntrico

- Red concéntrico-radial que permita el cambio de línea o bus para facilitar el desplazamiento por toda la red.
- Servicio de lanzadera de alta frecuencia desde cada uno de los aparcamientos disuasorios que cubran todos los accesos de la ciudad. Menos vehículos privados igual mejor transporte público.
- Red radial y concéntrica (evita el callejeo).
- Red que propicie los transbordos sin mucho tiempo de espera (buenas frecuencias).
- Construir algunos intercambiadores, que faciliten el paso de tren, metro, bus, etc. a los usuarios (Ej.: Joaquín Sorolla- Corte Inglés- o estación de autobuses, etc.).
- Líneas con recorridos más cortos o más ágiles para que la gestión permita mantener la regularidad y la frecuencia programada.

Centro Histórico

- Centro histórico cierre de tráfico, solo para transporte público.
- Centro histórico con transporte público accesible por el casco en zona peatonal.
- Fuera accesorios como el Bus Turístico. Entorpecimiento de bus turístico con líneas regulares.
- Carga y descarga no en la misma ubicación que las paradas (delante o detrás).
- Autobuses pequeños y ágiles con acceso a puntos importantes como ambulatorio, centro de salud, mercados... y con enlace a otros barrios y zonas de Valencia destacadas, como las zonas marítimas

Servicios para las personas

- Prioridad en servicios a hospitales (cobertura a todos los barrios para la conexión a hospitales de referencia).
- El nº 6 (Torrefiel- La FE) más de una hora en horas punta. Agilizar esos servicios en esa franja horaria.
- Tener en cuenta las necesidades de los barrios a la hora de organizar, reordenar la líneas (Ej. acceder al hospital de referencia con la EMT).
- Servicio al aeropuerto para las personas mayores que viajan y no tenga que coger dos servicios.
- En caso de ir al aeropuerto servicio mínimo de bus, sólo taxi no (porque es muy caro).

- El fin de semana el servicio deja mucho que desear, que se reduce demasiado los servicios.
- Una conexión directa con el aeropuerto y la ciudad
- Dar cobertura desde la estación del norte al Campus universitario de Burjassot durante el domingo por la tarde cuando regresan los estudiantes de sus pueblos.

Red fiable horarios

- Facilidades: que funciones con red móvil y paradas y tiempo.
- Sistemas de información en todas las paradas de la red. Tiempo restante, frecuencias, horarios de paso.
- Que la frecuencia de paso sea equitativa o uniforme. Dentro de una lógica.

*El cumplimiento de la norma:

- Cámaras en el frontal del autobús para enviar señal a la policía de vehículos aparcados en el carril bus

5.3. Flota de autobuses y convivencia

Participantes:

Gabriel Izquierdo – EMT.

José Torneo – Colectivo Fuera Túnel

Sol Sánchez— Ciudadanía

Serafín Ruiz— EMT

Virginia Martín — Ayuntamiento de Valencia

Pilar Ferreres— Arquitecta

Ana Castell— Xarxa

María Pilar Antón Peiro— Usuaría jubilada

Julia López Camó – EMT

Marian Lloret— Orriols Convive

Maria Estrella Cabello Torralba— Xarxa de Dones Discapacitats

Mariola Fortuño Bort — Associació A Peu del Carrer i Associació SOSTRE

Monitora:

Marta Román

Comentarios de la monitora:

El grupo era diverso en su composición; había personas de varios colectivos y asociaciones, dos vinculadas a la discapacidad, personal de la EMT con distintas funciones, ciudadanía sin organizar, profesionales, y una persona del Ayuntamiento de Valencia. El tema de debate se centró en lo que sucede dentro del autobús, tanto en lo relacionado con la convivencia, así como el acondicionamiento de la flota a las necesidades diversas de usuarias y usuarios. El debate fue rico y dinámico y hubiera dado para seguir debatiendo más tiempo.

Propuestas del grupo presentadas al plenario para su votación

1. Crear un equipo de mediación en movilidad con las funciones de información, formación y asesoramiento. Proyecto piloto que se evalúe posteriormente y que vaya seleccionando temas, líneas y/o momentos para actuar e intervenir.

(Votos obtenidos: **8**)

2. Instalar un sistema de información sonora y visual para favorecer el buen uso. Puede ser accionado por el conductor o mostrarse a través del Bussi. Los temas que debe informar y recordar: uso de asientos preferentes, distribución de pasajeros en los pasillos, accesos, etc.

(Votos obtenidos: **6**)

3. Sistema de validación en el acceso central para sillas de ruedas, carritos de bebé y compra, bicicletas plegables y andadores.

(Votos obtenidos: **12**)

4. Renovación de la flota con vehículos ecológicos y revisando y mejorando el diseño con criterios de ergonomía y accesibilidad.

(Votos obtenidos: **5**)

5. Garantizar la regularidad de los servicios para mejorar el sistema y como forma de favorecer una **conducción tranquila**.

(Votos obtenidos: **2**)

Propuestas aportadas individualmente y debatidas en común:

Figura de mediación

- Figura de mediador fundamental tanto para la resolución de conflictos como para ayuda física cuando la mecánica o la tecnología no funcionan. También ayudaría a gente mayor y a que “menores” se sintieran más a gusto y seguros.
- Para nuevos usuarios jóvenes (10-13 años) un servicio especial para acompañarles o información sobre el trayecto del centro escolar a casa. Para que viajen de manera independiente sin acompañamiento y que el conductor tenga conocimiento de ello.
- Mediador para descargar al conductor.
- Informadores itinerantes en la flota asesorando a todos los colectivos de cómo viajar y sentirse seguros.
- La convivencia comienza con cada individuo. Es una responsabilidad personal. En caso de conflicto el conductor debe tener capacidad de contención y gestión de conflictos. El conductor no es un policía.
- Buen servicio de inspectores para mediar en conflictos.

Conducción suave

- Los conductores no den frenazos y tengan un ayudante con ellos por lo que pueda pasar dentro del bus. Figura de mediador fundamental tanto para la resolución de conflictos como para ayuda física cuando la mecánica o la tecnología no funcionan. También ayudaría a gente mayor y a que “menores” se sintieran más a gusto y seguros.
- Conducción “estable” o “tranquila”, evitando acelerones/frenazos para que el usuario se sienta seguro si tiene que moverse o estar de pie.

Accesibilidad

- Autobuses más amables y accesibles en su diseño interno y sostenibles medioambientalmente.
- El suelo del autobús suele tener una “topografía abrupta” supongo que es difícil de cambiar, pero un diseño más cómodo, con menos escalones y asientos más bajos estaría bien a medio y largo plazo.

- Acceso rampa. Sobre todo el acceso debería ser rampa en general, para todo el mundo. Sería una forma de que funcionara siempre.
- Accesibilidad del espacio interno (Más espacio para usos diversos en el interior).
- Validadora central para favorecer la accesibilidad.
- Que los autobuses se arrimen a las aceras para que las personas con dificultades puedan subir perfectamente.
- Fiabilidad, seguridad, accesibilidad (rampas), limpia (ecológica), limpieza interior, ergonomía (pulsadores, pasillos amplios), información a bordo (próxima parada, desvíos...) Confortable (aire acondicionado, sillones)

Asientos

- Prohibir expresamente el uso de los asientos reservados a las personas que no cumplan las condiciones de uso.
- Insuficientes asientos verdes o los destinados a personas mayores, señoras embarazadas o con algún tipo de trauma.
- Más señalización en los asientos verdes para que los ocupen las personas que les correspondan.
- Asientos verdes al principio del autobús y/o cerca de la puerta y a una altura adecuada a personas mayores/discapacitados...
- Que los asientos sean a la altura adecuada, abatibles para sillas de ruedas, cochecitos, etc. Agarres más bajos.

Espacios especiales

- Espacios especiales para maletas, bicis plegables y carritos plegados que no entorpezcan la posición de las sillas de ruedas y que estén convenientemente señalizados.

Agarres

- Los agarres están demasiado altos y la mayoría de las personas mayores no llegan y se caen al perder el equilibrio.
- Puntos de sujeción en el bus para sujetarse mientras se mueve en el autobús.

Información

- Información en los monitores de calles por las que transcurre el autobús.
- Wifi en autobuses y paradas

Renovación flota

- Toda la flota que se vaya renovando con autobuses ecológicos
- Flota de autobuses no contaminantes.
- Autobuses eléctricos que no contaminen.

Paradas

- Marquesinas en todas las paradas para resguardarse del calor, frío, lluvia. En estos momentos hay bastantes pero todavía faltan.
- Las paradas como parte de la flota. Cuidar los recorridos peatonales hasta las paradas, incorporando pasos de cebra, iluminación, sombra, bancos y árboles.

Calidad del aire

- Colocar medidores de calidad del aire en paradas de autobús o en las calles que tengan un número de líneas elevados y un ancho reducido para poder valorar el impacto ambiental del transporte público.



5.4. Sistemas de información y tecnología

Participantes:

Demetrio J. Pascual – EMT
Francesc La Roca – Universitat en Bici
Rocío Hortelano— EMT
Chantal Giner— Ayuntamiento de Valencia
Antonio Sanz — Ayuntamiento de Valencia
Josefa Mezquita—
Josep Enric García— EMT
Isabel Gadea— Centro Monteolivete
María Ángeles Tortajada – Coordinadora Femenina del Foro de Laicos
Amparo Torres— Coordinadora Femenina del Foro de Laicos
Cristina Quintilla—
Isabel Belmonte — Campanar
Juan Márquez — Encicle
Agustín Abarca — Federación Vecinos

Monitor:

Rafael González

Comentarios del monitor:

El grupo del taller dedicado a información, comunicación y tecnología fue muy diverso en su composición y muy participativo. Contó con la presencia de varios trabajadores de la EMT, representantes de algunas asociaciones vecinales y de movimientos sociales implicados en temas de movilidad, técnicos del Ayuntamiento de Valencia y varios ciudadanos a título individual. Los debates se orientaron a dos grandes bloques: la mejora y ampliación de la información de la EMT en los diversos dispositivos y plataforma, por un lado. Por otro, el impulso de una cultura cívica más profunda que contribuya al mejor uso del servicio.

Este grupo contó con la presencia del gerente actual de la EMT, lo que provocó que algunos participantes se centraran en preguntas directas a él o en críticas a su gestión y al funcionamiento general de la EMT. En una ocasión esto derivó en una discusión excesivamente técnica sobre los sistemas de geolocalización de la aplicación móvil de la EMT. Hubo dos personas que llegaron una vez empezada la dinámica, se marcharon antes y no contribuyeron con propuestas concretas al debate. No obstante, estas situaciones puntuales no fueron óbice para que el taller fuera productivo y se desarrollara con normalidad.

Propuestas del grupo presentadas al plenario para su votación

1. Mejor y mayor comunicación cívica: buen uso del servicio, educación de base, mejor información en la aplicación móvil y en el canal Bussi.

(Votos obtenidos: 18)

2. Información más clara y más intuitiva en marquesinas (planos y horarios), información más grande y clara en postes.

(Votos obtenidos: 4)

3. Más información sobre incidencias a tiempo real en la aplicación móvil, en la página web de la EMT, en el canal Bussi, postes y marquesinas.

(Votos obtenidos: 17)

4. Bussi en todos los autobuses que funcione bien y que dé más información y más clara.

(Votos obtenidos: 5)

5. Diseño participativo de la información en postes y marquesinas (información bilingüe).

(Votos obtenidos: 7)

Propuestas aportadas individualmente y debatidas en común:

Más allá de los consensos obtenidos para presentar a votación al plenario, como hemos visto surgieron diferentes líneas de debate y reflexión. Éstas son las más importantes.

Mejora de la información en marquesinas, postes, canal Bussi, aplicación móvil y página web

- Aunque cada uno de estos dispositivos y plataformas tiene sus peculiaridades y mejoras específicas, el grupo coincidió en la mejora generalizada a la hora de dar la información importante en el uso del servicio.
- Se demandó que la información fuera más clara (aumentando el tamaño de los carteles, sobre todo pensando en las personas mayores), más intuitiva, más interactiva, más dinámica, actualizada y que priorizara la información práctica relativa al servicio: paradas, planos, rutas, tiempos de espera, tiempos de recorrido, conexiones, transbordos, desvíos temporales, normativa, derechos y deberes, buenas prácticas, etc.
- Surgió la idea de que los contenidos del Bussi se centraran más en este tipo de información práctica del servicio y menos en temas de actualidad y cultura general.
- Secundariamente apareció la idea de información cultural y turística sobre actividades y lugares de interés próximos a las paradas del autobús.
- Otra idea importante fue la de la paulatina sustitución de los indicadores del próximo autobús y el tiempo de espera en marquesinas y postes con el nuevo modelo de textos en colores. En los casos de marquesinas y paradas que todavía no cuenten con este servicio, se impone la necesidad de instalarlo.

Información detallada a tiempo real sobre incidencias en el servicio

- Se hizo especial hincapié en información relativa a desvíos en las rutas por obras, manifestaciones ciudadanas, actividades puntuales, vías cerradas temporalmente al tráfico, retrasos, etcétera y la suspensión temporal de paradas.
- En este sentido, el canal Bussi, la aplicación móvil y la página web se contemplaron como especialmente idóneas, pero sin descuidar la cartelería en postes y marquesinas en la medida de lo posible. Se incidió en que los propios viajeros del autobús fueran conocedores de los cambios lo antes posible.

Cultura cívica

- Fueron muy interesantes los aportes que profundizaban en la cultura cívica como medio para mejorar el servicio y que implicaban por igual a trabajadores y usuarios.
- Entre las diversas propuestas que surgieron, destacó la información del buen uso del servicio por parte de todos los colectivos sociales implicados (conductores, niños, jóvenes, adultos, mujeres, personas con discapacidad, personas mayores, etc.), información relativa a derechos y deberes, y por último, educación cívica en los colegios de infantil y primaria.
- También destacó la propuesta de un diseño participativo con la ciudadanía de la información disponible en los diversos dispositivos y plataformas.

Información bilingüe

- Con información en valenciano y castellano.

Promoción de la red nocturna de autobuses

- Mayor información sobre el servicio nocturno en todos los dispositivos y plataformas.

6. RESUMEN DE LAS PROPUESTAS

A continuación se incluyen las propuestas ordenadas por los votos obtenidos

PROPUESTA	VOTOS
Materializar la prioridad del transporte público sobre el privado: máximo 30Km, parkings disuasorios, carriles exclusivos, plataformas para autobuses, tiempos de los semáforos, etc.	21
Mejor y mayor comunicación cívica: buen uso del servicio, educación de base, mejor información en la aplicación móvil y en el canal Bussi.	18
Mejorar el funcionamiento de la red: diseño circular y radial, mayor frecuencia, adaptación de la flota al viario y a las necesidades de los barrios, ampliación de horarios nocturnos.	17
Más información sobre incidencias a tiempo real en la aplicación móvil, en la página web de la EMT, en el canal Bussi, postes y marquesinas	17
Carriles prioritarios para el Autobús. Crear carriles específicos y segregados que eviten los cruces indebidos de los automovilistas y serpentear al autobús en su recorrido por los barrios. También se ha de incluir en este punto la prioridad semafórica.	16
Impulsar la “ educación de la calle ”, el civismo, el respeto del carril bus, la seguridad vial, la convivencia de peatones, bicis, coches, autobuses, etc.	14
Modelo radio-concéntrico con trayectos cortos e intercambiadores que prioricen transbordos en puntos de la ciudad, así como en aparcamientos disuasorios.	12
Servicios para las personas en el que se prioricen las frecuencias de ciertas rutas en horas punta como a los hospitales, al aeropuerto o en fin de semana y que se coordine el diseño de los recorridos del autobús con el mapa sanitario de la ciudad	12
Sistema de validación en el acceso central para sillas de ruedas, carritos de bebé y compra, bicicletas plegables y andadores.	12
Red fiable de horarios y frecuencias , en la que la información del servicio esté actualizada y fácilmente accesible al usuario.	11

Crear un equipo de mediación en movilidad con las funciones de información, formación y asesoramiento. Proyecto piloto que se evalúe posteriormente y que vaya seleccionando temas, líneas y/o momentos para actuar e intervenir.	8
Diseño participativo de la información en postes y marquesinas (información bilingüe).	7
Integrar las paradas en el diseño del viario , unir a los accesos peatonales, eliminar obstáculos, reverdecer.	7
Conexión centro histórico en sentido amplio (tanto para residentes como no residentes) que permita cubrir las necesidades de los residentes con servicios especiales a demanda (convenio taxi) y la plaza del ayuntamiento con las zonas marítimas	6
Instalar un sistema de información sonora y visual para favorecer el buen uso. Puede ser accionado por el conductor o mostrarse a través del Bussi. Los temas que debe informar y recordar: uso de asientos preferentes, distribución de pasajeros en los pasillos, accesos, etc.	6
Reequilibrar Valencia con servicios de proximidad en todos los barrios y conectividad entre ellos	5
Renovación de la flota con vehículos ecológicos y revisando y mejorando el diseño con criterios de ergonomía y accesibilidad.	5
Bussi en todos los autobuses que funcione bien y que dé más información y más clara.	5
Información más clara y más intuitiva en marquesinas (planos y horarios), información más grande y clara en postes.	4
Garantizar la regularidad de los servicios para mejorar el sistema y como forma de favorecer una conducción tranquila .	2

ANEXO: ESCENARIOS DE FUTURO ELABORADOS PARA ANIMAR EL DEBATE

Tecnología punta a lomos del autobús en el 2020

Hola María:

Ahora puedo hablar contigo desde el móvil porque estoy cargando la batería en uno de los enchufes del autobús. La verdad es que entre la conexión wifi, los enchufes, el aire acondicionado y los asientos ergonómicos, no podría estar mejor en otro lugar. Lejos han quedado esas tartanas de cuando éramos pequeñas ¿Te acuerdas? Éramos jóvenes y no nos importaba nada pero hay que ver qué apretadas íbamos y qué calor pasábamos. Ahora voy como una reina, pero a veces echo de menos esa vidilla que había a lomos del autobús... La gente se hablaba y se miraba. Ahora cada uno vamos con la nariz metida en el móvil o con los casquitos escuchando música y te puedes sentir muy aislada estando rodeada de gente. ¿Recuerdas la cantidad de cosas que pasaban dentro del autobús? Como esos amigos que nos hicimos de Elche o cuando Juani ligó con Joan? ¿Será un tema de nuestra edad o es que la sociedad ha cambiado?

Ahora la EMT funciona como un reloj. Con los nuevos sistemas Big Data saben dónde estás y te indican el itinerario adecuado para tu destino. La EMT reajusta los servicios en tiempo real, esto parece ciencia- ficción. Los autobuses van sin conductor y en cuanto el sistema percibe que hay o va a haber más gente, se incrementa el número de servicios. Ahora incluso en las horas punta sueles ir cómodamente sentada. Creo que los taxistas no están muy contentos porque el transporte colectivo funciona tan bien que ya muy poca gente los utiliza.

La verdad es que a mi madre tampoco le gusta nada este sistema porque no se hace con él. Le da miedo eso de que se mueva sin conductor, no se fía y prefiere ir andando, así que ya casi no sale de su barrio. Ella dice que quiere que vuelva el sistema de horarios fijos y que echa de menos a los magníficos conductores con quienes tenía una relación casi de amistad. Ayer, cuando iba en el autobús, un hombre mayor empezó a gritar para que parara el autobús porque se iba alejando de su destino. Nadie hizo nada ni le dijo nada y parecía un loco. Yo me acerqué, pensando en mi madre, y le expliqué que tenía que haber avisado con antelación de su destino o parada y que cuando estaba en marcha el sistema no se podía parar más que pulsando el botón de emergencia, que no era el caso. Estaba tan enfadado y enervado que no atendía a razones. Bueno, se bajo en la siguiente parada y no sé qué habrá sido de él.

Mis hijas, por el contrario, están felices. Por la noche se habilita un sistema de parada a demanda que las deja más cerca de casa y que consideran una medida que mejora su seguridad. Te dejo que ya he llegado a mi destino. Tengo que concentrarme ahora con la máquina de la farmacia para que me den el medicamento de mi madre. Desde que también han desaparecido las farmaceuticas, mi madre se niega a ir a la farmacia y me toca a mi hacerle todos los recados. Paradójicamente la tecnología que se supone facilita mi vida en algunos aspectos, por otros, me la está complicando enormemente porque tengo que hacer de puente con mi madre. Nos vemos pronto.

Joven regala su coche en el 2020

Hola Joan, he decidido que te voy a dar el coche que me regalaron mis padres para que te lo lleves a tu finca de Busot. Sí, tío, te lo voy a regalar porque he hecho números y he visto que me sale muy caro tenerlo aparcado en mi barrio. He comprobado que estudiando y haciendo mi vida en Valencia, no voy a ninguna parte con el coche.

No creas que no me ha costado dar este paso. Mi cambio comenzó con un programa de la EMT dirigido a estudiantes universitarios. Por cada día que dejábamos de utilizar coche, nos daban unos puntos para un sorteo y a mi me tocó gratis la tarjeta integrada por un año. Yo prefería el viaje al Caribe y al principio me cabreó mucho el premio, pero ahora, subido al autobús, veo que me ha cambiado la vida. Estoy feliz porque tengo tiempo para preparar trabajos de la universidad, dormir en el bus tras una noche de juerga, leer y, además, puedo ahorrar parte del dinero de las clases que doy.

Sí, al as del coche tuneado le ha cautivado la tarjeta integrada de bici+coche+bus y ahora soy como un converso, pesadísimo intentando que otros la prueben. Sí, tío, no tiene ningún sentido tener un trasto propio cuando el Ayuntamiento te lo pone tan fácil. Ahora puedo coger el medio que quiera por un precio diez veces menor de lo que pagaba yo por la gasolina, los arreglos, las multas, el aparcamiento o la propia amortización del coche. ¡En algo se tiene que notar que soy economista! Además, me he dado cuenta de la cantidad de horas que pasaba atascado hirviéndome la sangre y de verdad que ahora vivo mucho más tranquilo.

¿Qué qué es esto del sistema integrado? Por una cantidad muy razonable tengo a mi disposición la bicicleta pública, unos coches eléctricos compartidos y, claro está, el autobús que funciona la mayor parte del tiempo de forma fluida por unas vías segregadas. Es verdad que el coche eléctrico es difícilísimo de conseguir porque hay muy pocos disponibles y el día que lo necesitas casi es un milagro conseguir uno.

Cuando tengo que ir a recoger a alguien o llevar bultos, sí que echo en falta mi coche, pero como son días contados, por ahora he tenido suerte y alguien me lo ha dejado. Ahora intento ir a la universidad en bici, pero si voy a un lugar más lejano o llueve, me cojo el autobús. Cuando miro desde allá arriba a los que están, como estaba yo hace unos meses, atascados me dan ganas de bajarme y decirles que están haciendo el gamba gastando dinero y tiempo a lo tonto. Algunas personas se quejan porque se ha incrementado el coste del transporte público, sobre todo quienes utilizan solo el autobús que ven que ahora tienen que contribuir a todo el sistema.

Dejar el coche no solo ha mejorado mi propio bolsillo sino que también veo que la cosa funciona mejor para la ciudad. Ahora en las antiguas explanadas de aparcamiento de la Universidad y en otros lugares se han creado plazas públicas y jardines preciosos que, además, son una forma de revegetar la ciudad para mitigar el cambio climático. También, en el recinto que antes se usaba para aparcamiento, se ha construido un edificio para emprender proyectos laborales y allí estoy con un grupo intentando montar una empresa. Por favor, ven a Valencia a decirme y comprobar que no me estoy volviendo loco defendiendo yo el transporte público.

Atracción turística

Dear Fred:

Acabo de regresar de mi viaje a Valencia. Hay muchas cosas que van a quedar en mi memoria desde sus deliciosas paellas, la alegría que sentí en la playa de Malvarrosa, el fresco paseo en bicicleta por el cauce del Turia o la magnífica lonja de la Seda, un edificio civil de estilo gótico. Pero no te vas a creer que teniendo ese patrimonio y esa historia, el sistema de transportes se está convirtiendo en una de las mayores atracciones turísticas de la ciudad.

Las paradas de autobús son cada una distinta y tienen muchísimo encanto. Empezaron a diseñarlas artistas jóvenes locales, pero ahora se ha convertido en un elemento de tanto prestigio que artistas conocidos de fama internacional también quieren tener su propia parada en Valencia. Te voy a describir las que más me han llamado la atención:

Una está en el barrio del Cabanyal y tiene librerías de madera y cómodos sofás donde leer. Parece ser que la gente de allí se intercambia libros y se ha convertido en una extensión de la biblioteca del barrio. Otra preciosa está cerca del Oceanográfico y sus laterales son un acuario acristalado con peces de colores, en verano tiene unos aspersores con agua vaporizada y música new age ¡Qué experiencia! La de las sillas de Enea está en el barrio de El Carmen y tiene una guitarra protegida por una funda y alguna persona esperando o que pasa por allí la puede coger y tocar. Ayer escuché a una joven tocando a Turina y me pareció una experiencia mágica.

Cuando he preguntado por el mantenimiento y cuidado, me han comentado que los artistas trabajaron en colaboración con vecinos y vecinas de cada barrio y cada parada fue “adoptada” por una asociación vecinal que se encarga de vigilarla y cuidarla un poco. No es tanto que la limpien los vecinos, sino que estos “echan un ojo” para garantizar que no hay vandalismo y que la gente la utiliza bien. Además, te tengo que decir que son totalmente accesibles y para personas que van en silla de ruedas como yo. Es una maravilla poder recorrer toda una ciudad sin tener que estar llamando, vigilando o preguntando por su accesibilidad.

El principal problema parece que lo estamos generando los propios turistas. Se han puesto tan de moda no solo las paradas sino también los autobuses que funcionaban estupendamente, que están siendo colapsados por los turistas. Los asientos están dispuestos de tal forma que las personas pueden seguir charlando en sus trayectos. Viniendo de la fría Europa, es una maravilla ver un autobús lleno de vida con personas diversas que hablan y bromean. Ya no queremos subirnos en los autobuses turísticos de dos pisos con un guía hablando sino que nos encanta sentir la vida vibrando y hacerlo en directo. No sé qué decirte, si que vengas a Valencia o no. Ahora mismo creo que personas de fuera como tú o yo podemos hacer peligrar este logro colectivo.