

**INFORME**  
**Propuesta de evaluación de contajes ciclistas en la**  
**ciudad de València**

*Esther Anaya Boig*  
*Consultora e investigadora de movilidad ciclista*

Para:



**AJUNTAMENT DE VALÈNCIA**



**23 de diciembre de 2019**



# ÍNDICE de contenidos

---

<b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>2. ANÁLISIS DEL CONTEXTO.....</b>	<b>1</b>
2.1. Los puntos de contaje en la dinámica ciclista territorial.....	1
2.2. Oferta y demanda de movilidad ciclista .....	3
2.2.1. <i>Oferta: Red de carriles bici y estaciones de Valenbisi</i> .....	3
2.2.2. <i>Demanda</i> .....	5
2.3. Atractores de movilidad .....	6
<b>3. PERFILES OBSERVADOS .....</b>	<b>8</b>
3.1. Bicicleta.....	8
3.1.1. <i>Género</i> .....	8
3.1.1.1. Franja horaria .....	8
3.1.1.2. Edad.....	10
3.2. Valenbisi.....	11
3.3. Vehículos eléctricos (patinetes) .....	12

## ÍNDICE de Figuras

<b>Figura 1.</b> Detalle del plano “Intensidades carril bici días laborables octubre 2019”.	
Fuente: Ayto València.....	2
<b>Figura 2.</b> Detalle de la localización de estaciones de Valenbisi. Fuente: Valenbisi .....	2
<b>Figura 3.</b> Ubicación de aparcamientos y estaciones Valenbisi en la zona centro. Fuente: GeoPortal València .....	3
<b>Figura 4.</b> Red de infraestructuras ciclistas en València (rojo: carril bici; azul: ciclo calle; naranja: zonas peatonales; verde: viejo cauce). .....	4
<b>Figura 5.</b> Red de estaciones de Valenbisi (rojo: carril bici; azul: ciclo calle; amarillo: zonas peatonales). Fuente: Valenbisi .....	5
<b>Figura 6.</b> Atracciones turísticas según Google Maps .....	6
<b>Figura 7.</b> Alojamientos turísticos según Google Maps.....	7
<b>Figura 8.</b> Centros educativos según Google Maps.....	7
<b>Figura 9.</b> Viajes por género y por franja horaria en los dos puntos.....	9
<b>Figura 10.</b> Rango de edad por género en Calle Alicante (n=1.592).....	11
<b>Figura 11.</b> Rango de edad por género en Pont de Fusta (n=1.785) .....	11

## 1. INTRODUCCIÓN

El presente informe tiene un como objetivo analizar los contajes ciclistas realizados en Pont de Fusta y Carrer Alicante los días 15 y 16 de octubre, con dos objetivos principales:

1. Representatividad del conteo, qué dimensión tienen y qué nos dan a entender estos datos sobre las dinámicas ciclistas de la población valenciana.
2. Visibilizar los diferentes usos de la infraestructura: a partir de las características observadas en los conteos, se realizan observaciones sobre los perfiles y las características de la movilidad ciclista.

Para realizar este informe se han consultado documentos como la información procedente de los contajes, el PMUS de València (2013), PMOME (2018) (incluyendo un extracto de datos para la ciudad de València por género), IMD Carril bici (Octubre 2019), Plano de estaciones Valenbisi (2019), información procedente del GeoPortal.

## 2. ANÁLISIS DEL CONTEXTO

### 2.1. Los puntos de contaje en la dinámica ciclista territorial

Los dos puntos de contaje se encuentran alrededor de la zona centro, formada por las calles Colón, Xàtiva, Guillem de Castro, Blanquerías. Esta zona incluye el anillo ciclista y es un conjunto de calles históricas, en las que, por su propio diseño y ciertas medidas de moderación de la velocidad, la circulación es más tranquila.

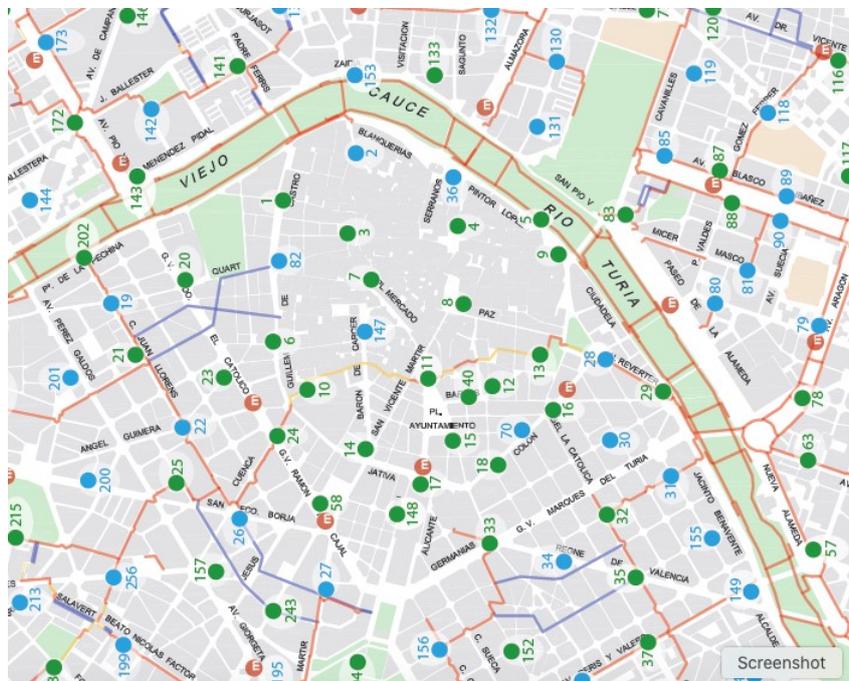
Ambos puntos se encuentran conectados a movilidad residencial, de trabajo/estudio, servicios y ocio. Quizás con la diferencia de que Calle Alicante conecta con zonas de la ciudad con menor provisión de infraestructura ciclista segregada (al oeste y al sur). En cuanto a intermodalidad, también ambos puntos tienen conexión con nodos de transporte público, en el caso de Calle Alicante se trata de una estación de ferrocarril con servicios de Cercanías, Media y larga distancia; y en el caso del Pont de Fusta, es más la de Tranvía, con conexión a municipios contiguos.

No existen medidas ni contajes dentro de la zona centro, tal y como muestra el siguiente detalle procedente de las IMDs ciclistas:



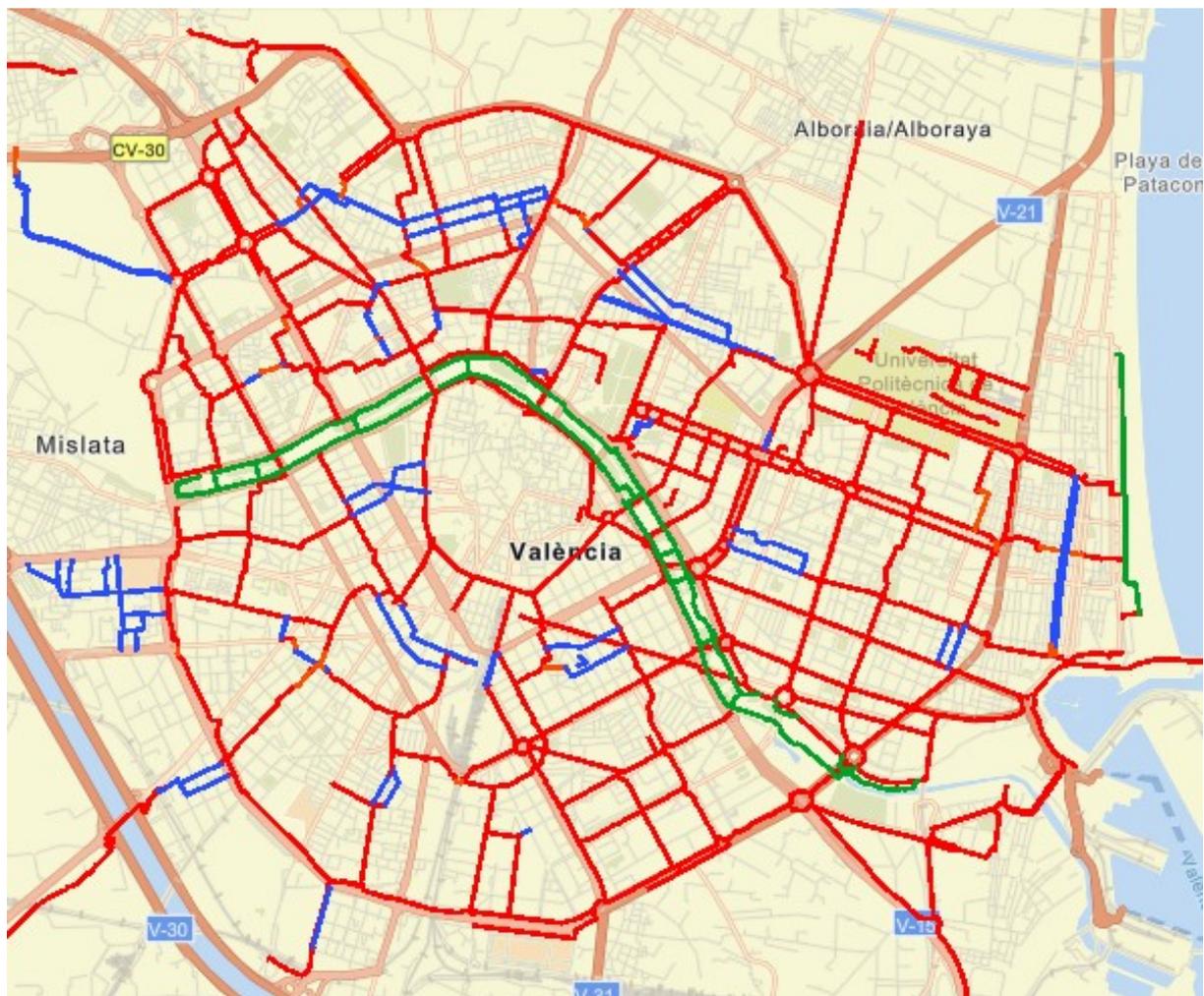
**Figura 1.** Detalle del plano “Intensidades carril bici días laborables octubre 2019”. Fuente: Ayto València

Sin embargo, todo apunta a que el uso ciclista de esta àrea es intenso, cómo ilustra el hecho de que haya provisión de aparcamientos y estaciones de Valenbisi.



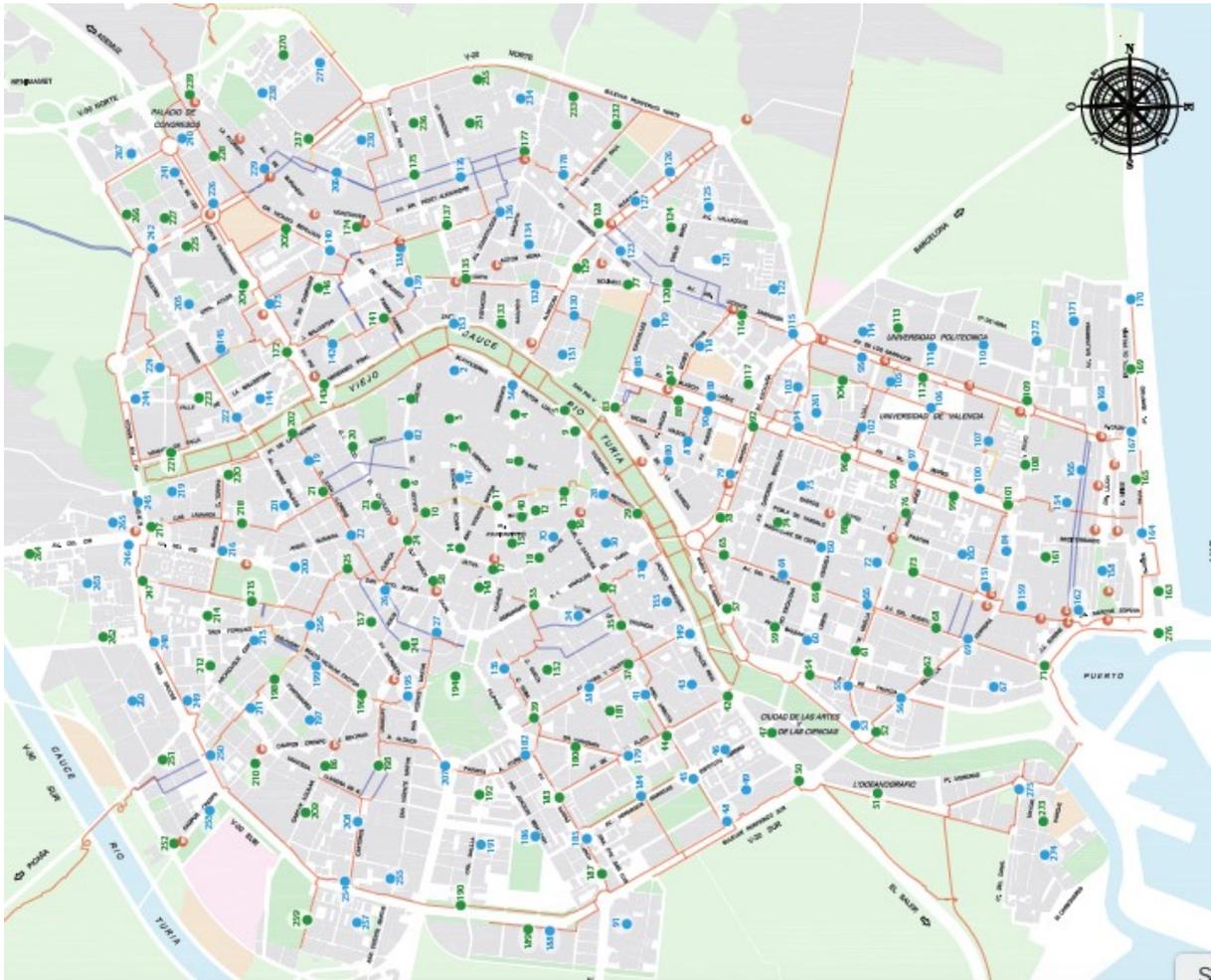
**Figura 2.** Detalle de la localización de estaciones de Valenbisi. Fuente: Valenbisi





**Figura 4.** Red de infraestructuras ciclistas en València (rojo: carril bici; azul: ciclo calle; naranja: zonas peatonales; verde: viejo cauce).

La red ciclista se solapa casi perfectamente con la de estaciones de Valenbisi, generando un área de infraestructura y servicios ciclistas. Si bien se aprecia una menor densidad de carriles bici en la periferia y el centro de esa área (la zona centro ya se ha comentado antes), sin embargo, la cobertura de estaciones es más uniforme.



**Figura 5.** Red de estaciones de Valenbisi (rojo: carril bici; azul: ciclo calle; amarillo: zonas peatonales). Fuente: Valenbisi

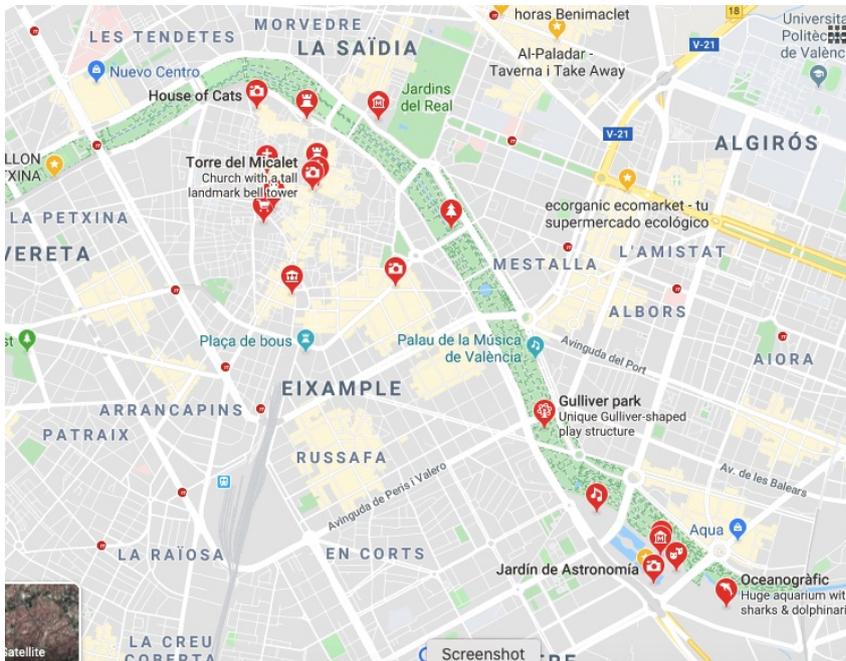
### 2.2.2. Demanda

Como se comenta en el apartado de Oferta, se espera que los puntos de contaje tengan un nivel notable de circulación ciclista con relación a toda la red y así parece que se muestran en la araña de IMD ciclista; según la Figura 1, 2.956 y 2.747 respectivamente. Aunque no son los puntos de mayor afluencia, ya que los tramos con mayor intensidad parecen ser Xàtiva, Colón, Guillén de Castro, se encuentran próximos (se podría pensar que alimentan) a estos puntos calientes.

### 2.3. Atractores de movilidad

Parece que en la zona centro, dentro del anillo ciclista, como se describe anteriormente, se encuentran puntos de atracción turística, de restauración, de ocio, etc. Mientras que fuera de esta zona los usos son mixtos y cuanto más lejos de ella, más residencial.

El corredor del antiguo cauce sigue disponiendo de puntos de atracción y alojamiento turísticos y en dirección hacia el mar, las zonas de L'amistat, Albors y Aiora, enmarcadas por Blasco Ibáñez, siguen disponiendo de bastante movilidad ciclista, como muestra la Figura 1 de IMDs ciclistas.



**Figura 6.** Atracciones turísticas según Google Maps

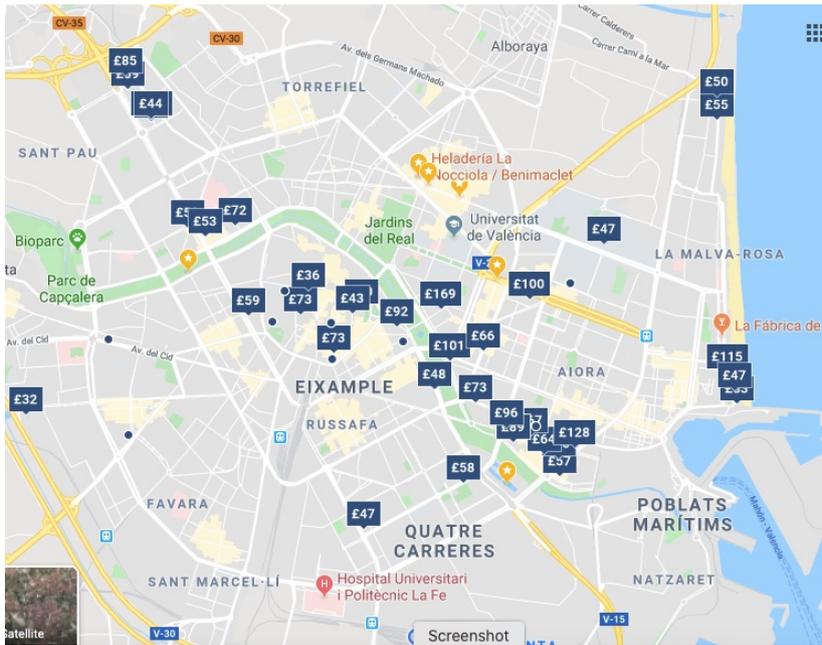


Figura 7. Alojamientos turísticos según Google Maps

Tanto Pont de Fusta como el punto de Calle Alicante se sitúan cerca de diversos Centros educativos, que podrían ayudar a explicar la movilidad por franjas horarias y género.

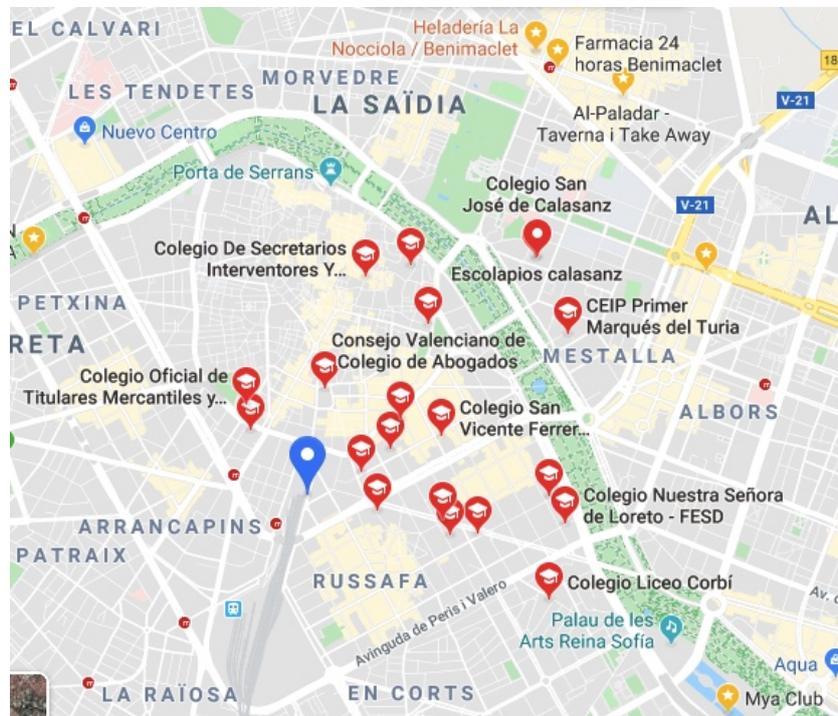


Figura 8. Centros educativos según Google Maps

### 3. PERFILES OBSERVADOS

En general, se aprecia una mayor diversidad de perfiles en el punto de Calle Alicante que en Pont de Fusta. Esto podría ser debido a que la población alrededor de esa área se muestre más abierta a la diversidad de personas ciclistas y en VMPs y otros aparatos. Esto podría ser percibido positivamente y permitir que perfiles más diversos se sientan cómodos utilizando la bicicleta/VMP a los ojos de los demás. Este constructo psicológico forma parte de las normas sociales, es decir, es un caso en que la percepción de lo que piensen los demás influye en nuestro comportamiento.

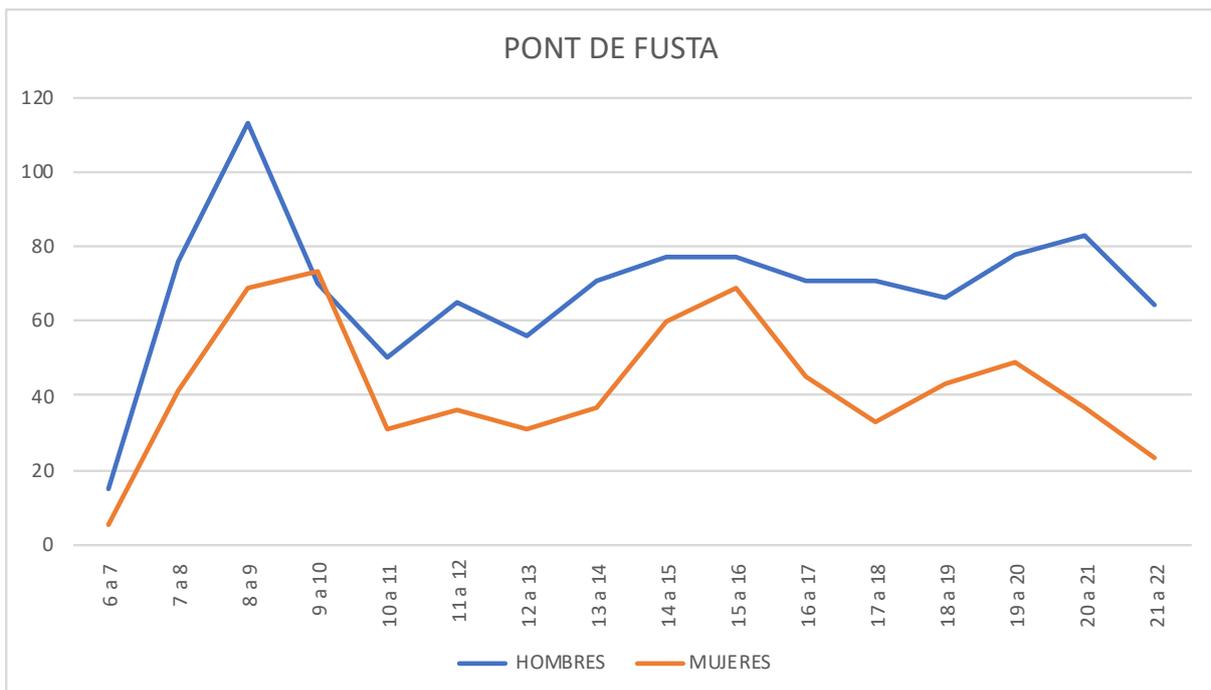
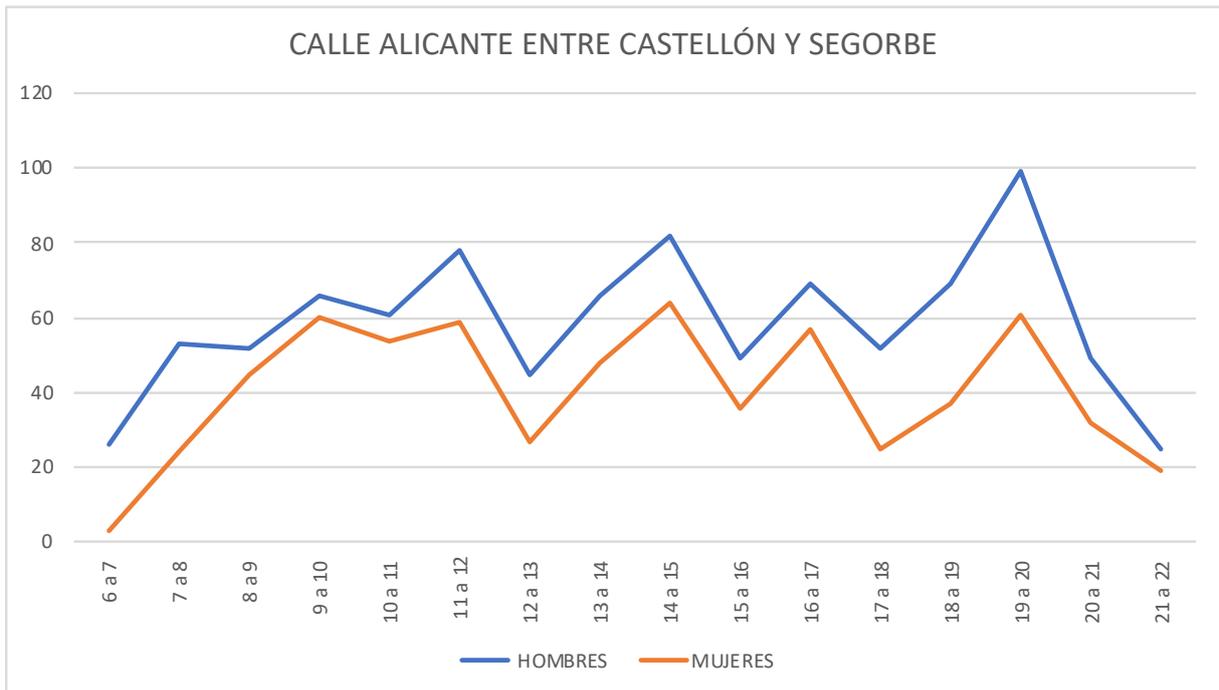
#### 3.1. Bicicleta

##### 3.1.1. Género

Los resultados a pie de carril bici son más positivos que los datos extraídos del PMOME, que mostraba una brecha mayor con solo un 30% de mujeres. En Pont de Fusta, 38% son mujeres y en Calle Alicante, un 41%. El porcentaje de mujeres sobre la muestra total de ciclistas es del 39%. Si comparamos con los datos del Barómetro de la bicicleta para toda España en 2019, el porcentaje de mujeres que utilizan la bicicleta con alguna frecuencia (incluye Semanalmente, Sólo los fines de semana, Alguna vez al mes y Menor frecuencia) es del 43%. Incluidas en este grupo está el porcentaje de mujeres que usan la bicicleta entre semana (Semanalmente, según la encuesta, que se refiere a mujeres que usan la bicicleta una o más de una vez de por semana), éstas suponen solamente un 15% de todas las mujeres participantes en el Barómetro de la bicicleta, frente al 30% de los hombres.

##### 3.1.1.1. Franja horaria

En los siguientes gráficos se ve cómo se reparten los viajes por género y por franja horaria en los dos puntos:



**Figura 9.** Viajes por género y por franja horaria en los dos puntos

En primer lugar, salta a la vista que el pico de movilidad en Pont de Fusta es matutino y quizás relacionado con la entrada a las escuelas y/o al trabajo, mientras que en Calle Alicante el pico se da justo antes de cenar, al volver a casa. La movilidad de ocio en ambos casos (Ruzafa desde Calle Alicante y Zona centro desde ámbos puntos) es la que pudiera

motivar que aun a horas tardías hay movimientos ciclistas en los dos contajes, mayor para hombres en Pont de la Fusta.

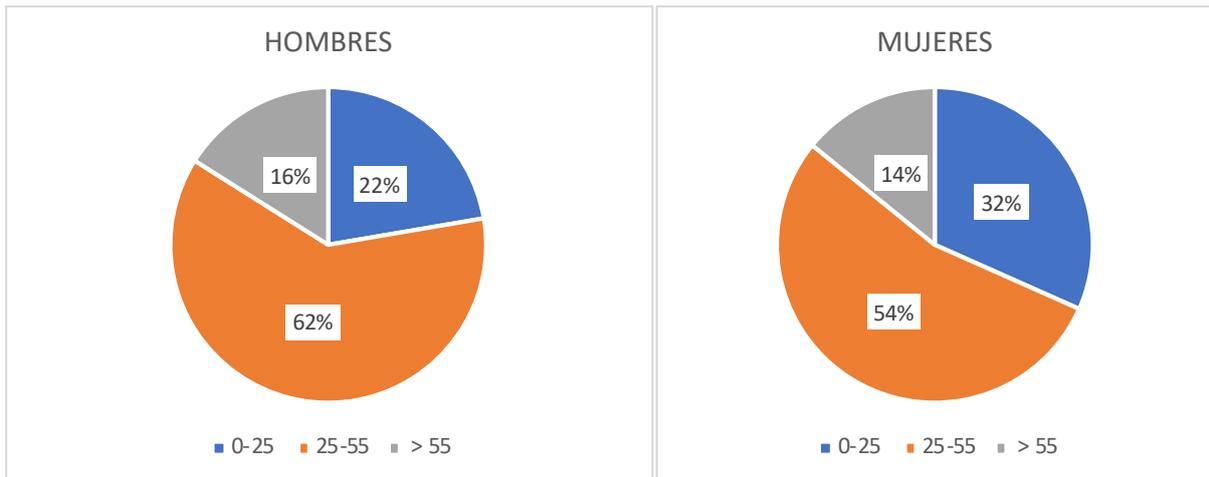
En cuanto a las mujeres, en Pont de la Fusta parece más evidente la movilidad de cuidados, ya que las mujeres se mueven más justo después de la hora de dejar a los niños en el colegio que los hombres, y también tienen otro pico más pronunciado que los hombres a las 15-16h. En Pont de la Fusta hay más movilidad nocturna masculina que femenina. En Calle Alicante los picos van más acompasados en los dos géneros, pero en las franjas 8-11h y 16-17h el número de mujeres supera el promedio (alrededor de un 40%) y se aproxima más a la paridad. A horas más tempranas de la mañana parece que hay más diferencia entre géneros en Calle Alicante que en Pont de la Fusta, pero la submuestra es tan pequeña que no se podrían extraer conclusiones de este dato.

#### 3.1.1.2. Edad

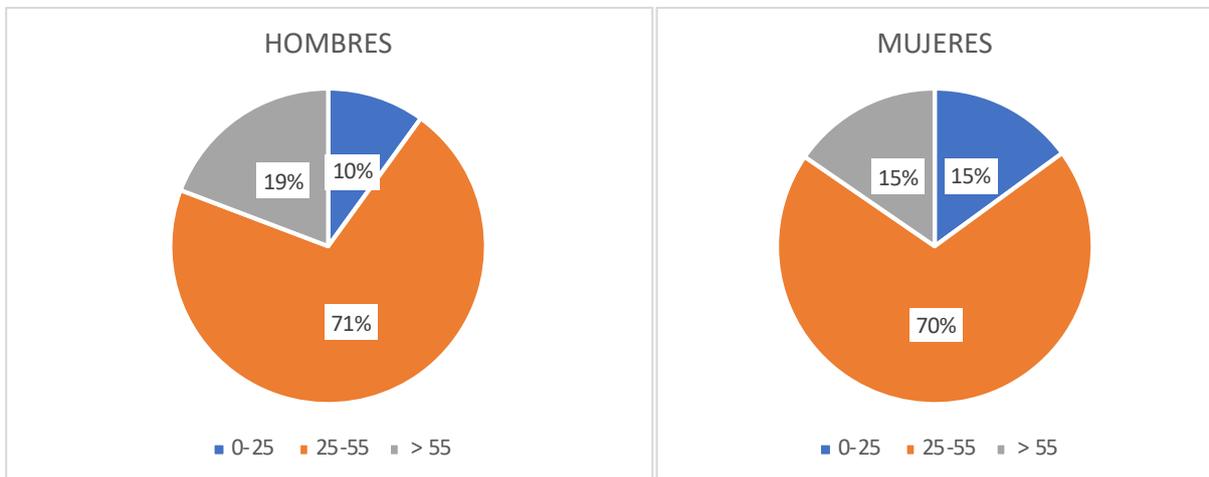
Como es común en otras encuestas ciclistas, el rango de edad más común es el de las personas en edad activa 25-35 y en buena forma física.

En ambos puntos de contaje, la proporción de mujeres jóvenes es parecida a la de hombres de jóvenes, lo cual podría parecer prometedor, pero podría deberse también a que las mujeres con más de 25 años pueden tener descendencia o mayores a su cargo y esto hace que se retiren del uso de la bicicleta. También podría deberse a razones culturales, por las cuales es menos aceptable socialmente que una mujer de más de 35 años se desplace en bicicleta.

El reparto muestra una menor fracción de personas mayores en general, y de hombres mayores en particular (quizás de nuevo se da un aspecto cultural); con ambas tendencias más pronunciadas en el Pont de la Fusta, posiblemente porque Pont de la Fusta tenga una percepción de riesgo ligeramente más elevada que Calle Alicante.



**Figura 10.** Rango de edad por género en Calle Alicante (n=1.592)



**Figura 11.** Rango de edad por género en Pont de Fusta (n=1.785)

Sobre el total de la muestra de ciclistas, un 17% son mayores de 55 años. De todos los ciclistas mayores de 55 años, 35% son mujeres. El Barómetro de la Bicicleta 2019, en este caso, muestra un 23% de mayores de 55 años, no se ofrece la separación por género en este caso.

### 3.2. Valenbisi

En primer lugar, es interesante ver que hay más personas en VMP que usuarias de Valenbisi en ambos puntos de contaje (en Pont de Fusta: Valenbisi, n=354 y VMPs=632; en Calle Alicante: Valenbisi=424 y VMPs=755).

Los pesos de usuarios de bicicleta pública sobre el total de ciclistas es del 19% en toda la muestra (21% en Alicante y 17% en Pont de la Fusta).

Pont de Fusta registraba mayor número de ciclistas con bici de propiedad (1.785 frente a 1.592 en Calle Alicante), pero tanto en lo que se refiere a Valenbisi y a los VMPs, es Calle Alicante la que tiene un mayor número de ambos. Esto puede ser debido a las características de la infraestructura y señalización, cuya percepción de seguridad pudiera ser mayor en Calle Alicante. Esto haría que ciclistas no frecuentes (las personas usuarias de bicicleta pública acostumbran a usarla con menor frecuencia que los de bicicleta propia) o personas en VMP que son físicamente más vulnerables y se puedan sentir más expuestas, prefirieran desplazarse en infraestructuras ciclistas cómo la de Calle Alicante (nueva, complemente segregada y recta) que por el Puente. El aspecto de la novedad (se abrió hace aproximadamente un año) de un carril bici direccional semisegregado dónde antes no había infraestructura ciclista dedicada, puede ejercer una atracción añadida a la población de alrededor, que encuentre la nueva infraestructura atractiva y desee probarla. Esto aplicaría a bicicleta pero también especialmente a vehículos compartidos, que permiten que se pueda “probar” el vehículo si no se dispone de uno propio para circular por una infraestructura recientemente implementada. Además, puede que los usuarios de Valenbisi y de VMP de Calle Alicante estén conectando con otros modos de transporte público (estación de tren), ya que es más frecuente la intermodalidad con estos modos que con la bicicleta propia.

Existen diferencias horarias en las que se podría apreciar unos picos algo diferentes que con la bicicleta privada: con Valenbisi, el pico de Calle Alicante para mujeres es a las 12-13h, mientras que para hombres es a las 15h y luego de nuevo sube a las 18h en una dinámica bastante diferente entre géneros. En Pont de fusta, los picos de mañana y noche son de volúmenes bastante similares. Sin embargo, estas diferencias hay que tomarlas con precaución, ya que los números son muy bajos (en muchos casos, por debajo de la decena para las mujeres en muchos rangos horarios).

En cuanto a la edad, en Calle Alicante, la fracción de usuarios en la franja de edad intermedia es mayor que en Pont de la Fusta. Parece ser que en Calle Alicante se da una mayor movilidad de las personas en edad laboral activa que en Pont de la Fusta, la proximidad a la estación de ferrocarril podría reforzar esta idea.

### **3.3. Vehículos eléctricos (VMPs)**

Los VMPs suponen un 25% del total de usuarios utilizando vehículos y aparatos en los dos puntos de contaje, un 27% en Alicante y un 23% en Pont de la Fusta.

A pesar de que en otras ciudades el uso de los VMPs es más paritario, en València aun observamos la fractura de género muy similar a la ciclista, se contaron menos mujeres que hombres usando VMPs (41% en Pont de Fusta y 37% en Calle Alicante).

A pesar de ello, la fracción de mujeres jóvenes era mucho mayor que la de de hombres jóvenes, y lo es en números absolutos.

Hay unos cinco o seis momentos del día en que la fracción de hombres y mujeres es casi paritaria lo cual podría apuntar a que estos aparatos se utilizan por parte de ambos sexos para hacer desplazamientos cortos o etapas de viajes combinados (como recados o desplazamientos de trabajo) a lo largo del día, más que para desplazamientos de ida y vuelta al trabajo/estudio. De nuevo, la muestra no es lo suficientemente grande como para extraer conclusiones.