



Análisis de movilidad

Ejercicio 2025



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA
SEGURETAT I MOBILITAT

Metodología de Análisis

Fuentes

El **tráfico privado** y el uso de los **carriles bici** se ha analizado a partir de la media de las intensidades diarias de lunes a viernes laborables obtenidas a través de los puntos de medida (espiras) publicadas por el Ayuntamiento.

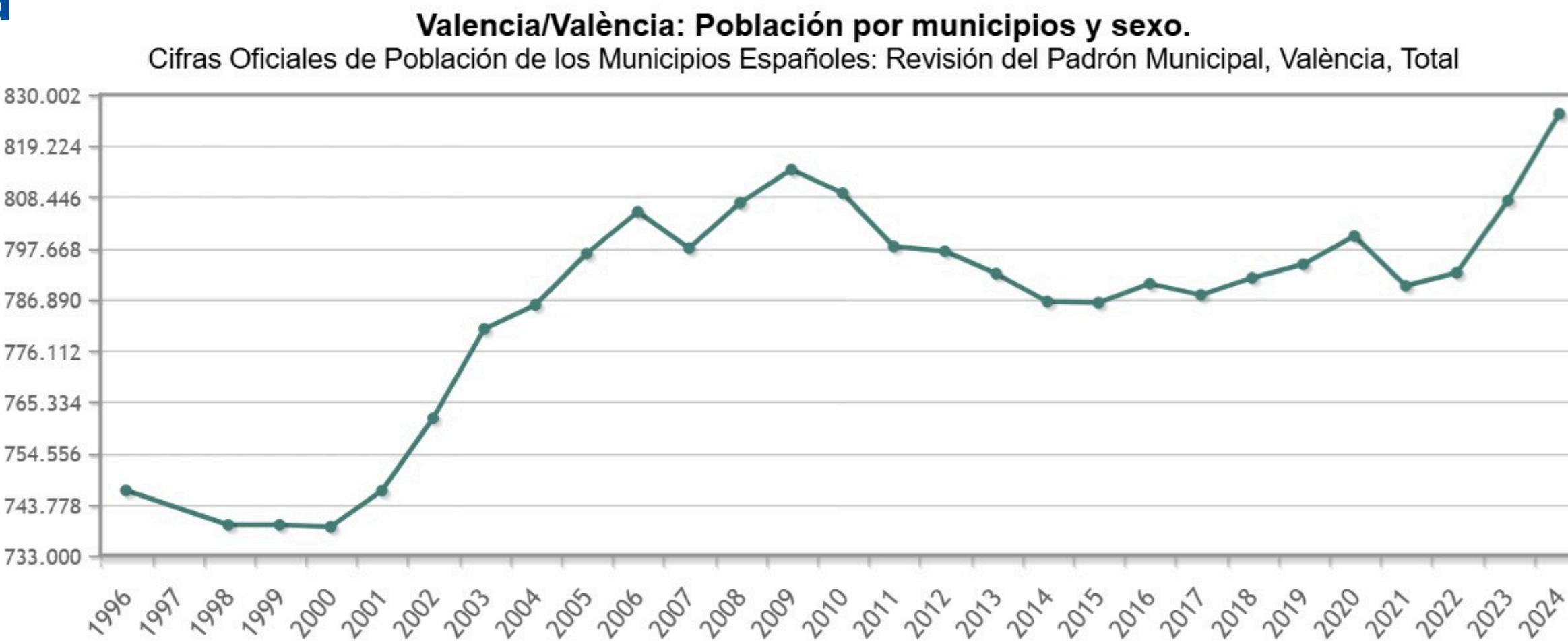
Para analizar la serie histórica de **tráfico** se ha tomado como referencia los accesos y vías principales (intensidad media diaria mayor de 30.000 veh/día) **publicados en el anuario estadístico de 2023**, con representación de todas las rondas de la ciudad. La falta de datos puntuales de alguna medición se ha suplido estimando el dato a partir de los porcentajes de variación mensual de algún tramo posterior o anterior de la misma vía. Se distingue entre accesos y vías principales para evaluar el impacto que tiene el tráfico que viene de fuera de la ciudad en el tráfico interno de la misma.

La evolución de la **intensidad de los carriles bici** se ha estudiado a partir del uso de los tramos de los carriles bici más representativos de la ciudad.

Finalmente, la tendencia del **transporte público** se ha examinado a través de las cifras de validación obtenidas directamente de sus operadores.

Aspectos a tener en cuenta en el análisis – conclusiones Plan Director EMT 2025-2030

Población ciudad

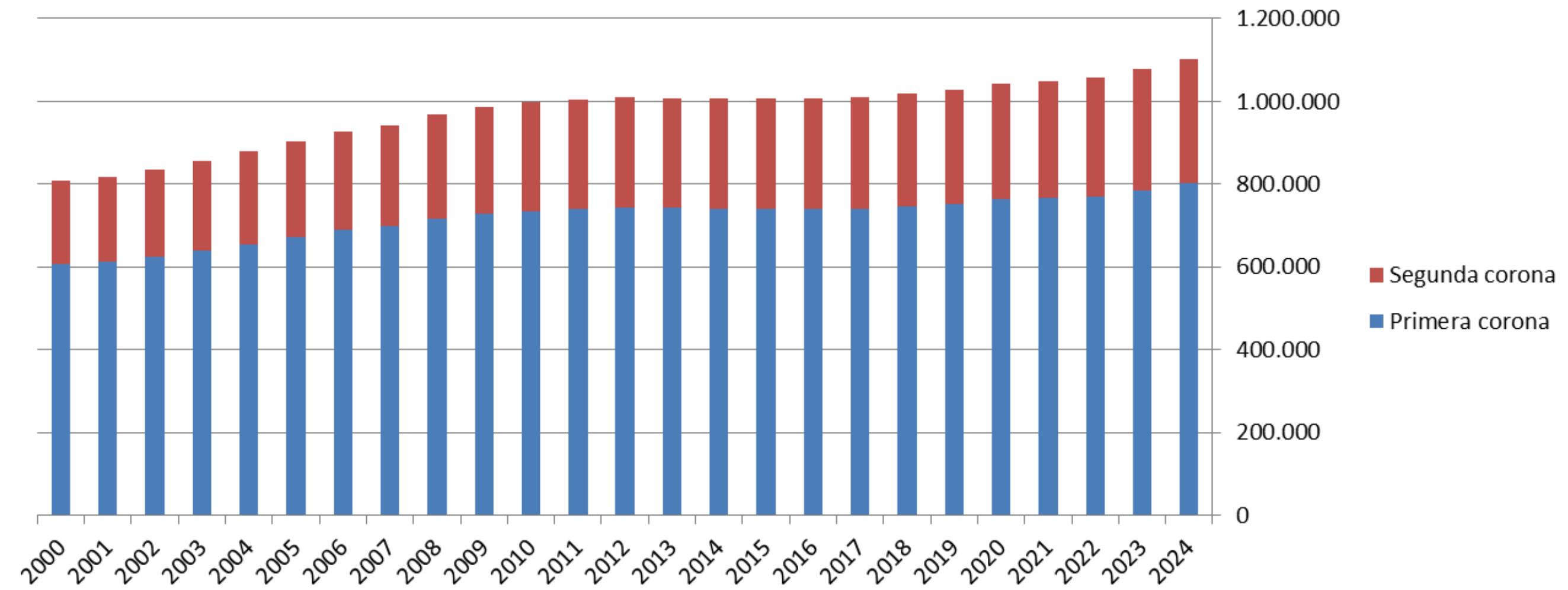


- La ciudad de València **sigue aumentando su población** tras el impacto que tuvieron los flujos poblacionales post-covid en las grandes ciudades, al igual que su **área metropolitana**.

2025: 844.424 (+18.500 s/2024)

Aspectos a tener en cuenta en el análisis – conclusiones Plan Director EMT 2025-2030

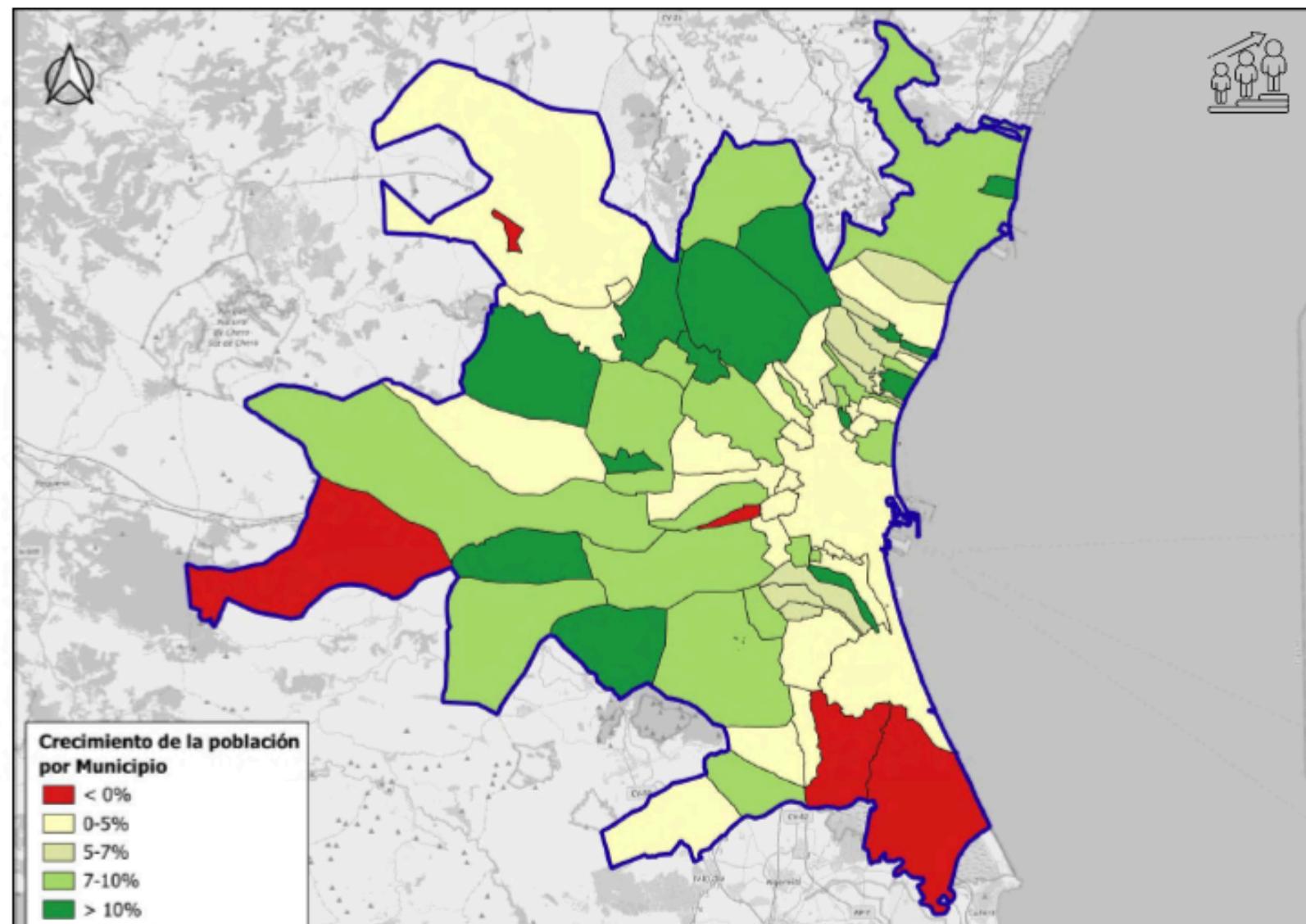
Población área metropolitana (sin València)



2024: 1.100.564 (+21.000 s/2023)

Aspectos a tener en cuenta en el análisis – conclusiones Plan Director EMT 2025-2030

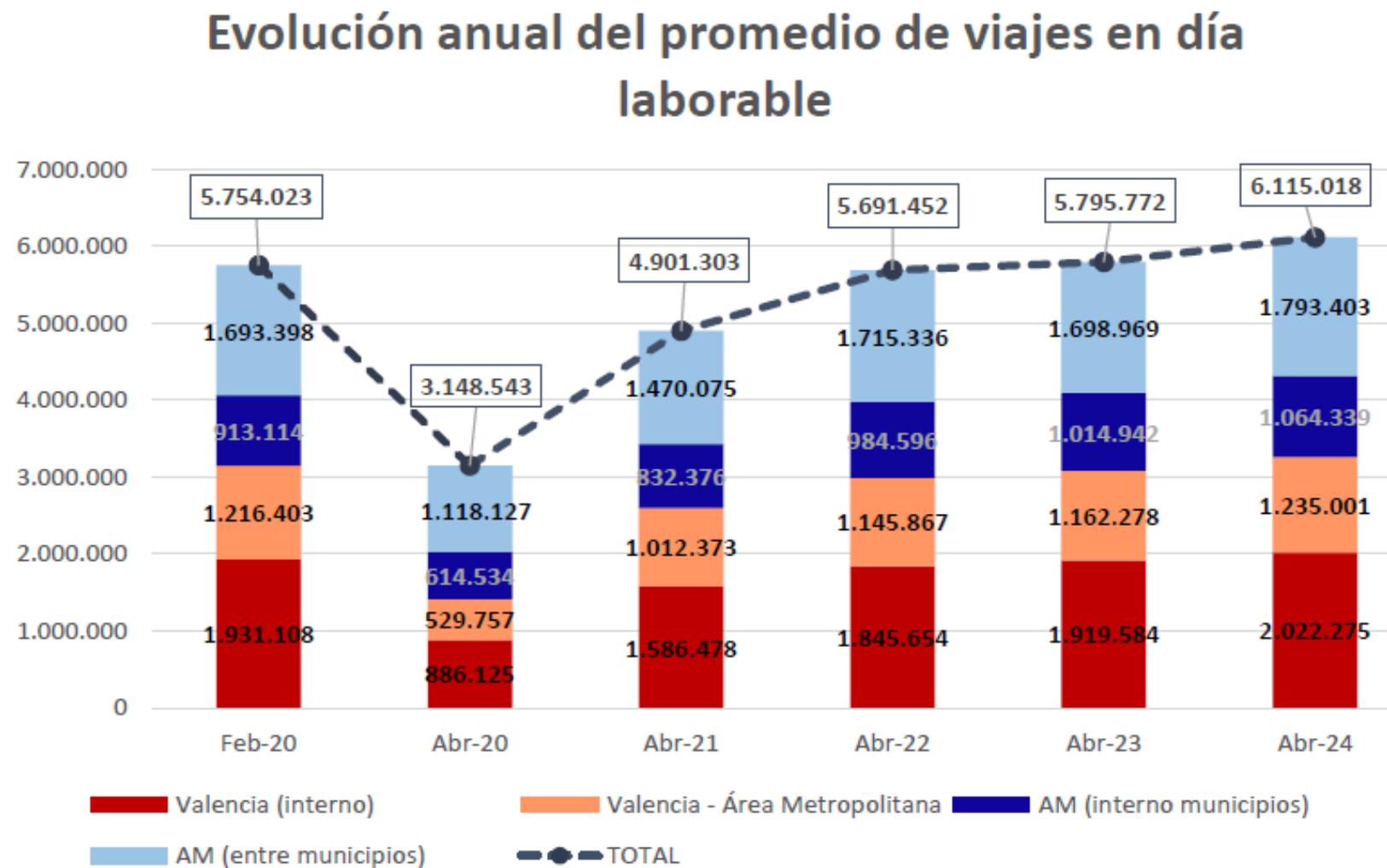
Población



- Los flujos entre Valencia y los municipios colindantes de la primera corona se han visto incrementados en este período.
- Esto indica que se ha producido un **fenómeno de centrifugación** desde la ciudad de Valencia a los municipios más cercanos.

Aspectos a tener en cuenta en el análisis – conclusiones Plan Director EMT 2025-2030

Movilidad en general



- En los últimos años la evolución anual en el área metropolitana de Valencia ha experimentado **una rápida recuperación** tras un descenso del 45% en los desplazamientos durante la crisis sanitaria.
- **En 2024 se han superado todas las expectativas** en términos de movilidad, teniendo el mes de abril de 2024 una media en día laborable que alcanza los **6 millones de desplazamientos**, esto es, un 5% de desplazamientos más que antes de pandemia.
- Aunque el **33% de los desplazamientos** se concentran en la **ciudad de Valencia**, existe un alto nivel de interconexión entre los municipios de la región. **Alrededor del 21% de los desplazamientos se realizan entre la capital y las localidades del área metropolitana**.

Aspectos a tener en cuenta en el análisis – afecciones a la movilidad

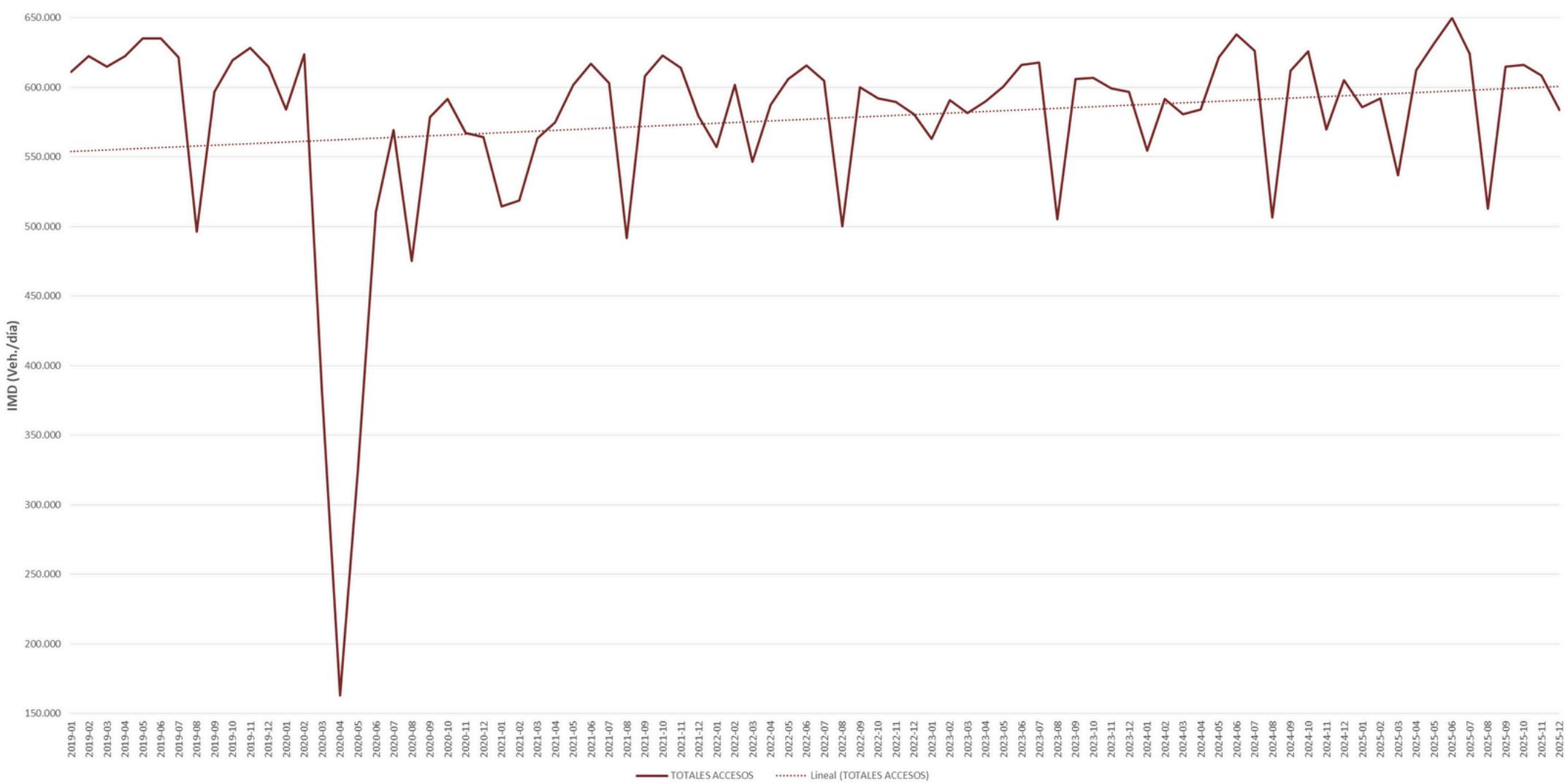
2024

- **Octubre:** episodio DANA
- En **noviembre** y parte de **diciembre** las líneas de FGV estuvieron sin servicio. Se recuperaron con menor frecuencia de lo habitual.
- También se recuperaron en **diciembre** las líneas de Renfe Cercanías afectadas.

2025

- **Febrero:** se ponen en marcha nuevos servicios de lanzadera en autobús que conectan municipios con València SUD y también municipios con Valencia. Estas lanzaderas mueven 25.000 personas pero los mismos trayectos en metro movían 40.000. En los trayectos de FGV origen y/o destino Valencia en funcionamiento están al 60% de la demanda pre DANA.
- **Julio:** se recuperan las líneas 1 y 2 de FGV en todo su trayecto. Comienzan las obras en la Avenida Pérez Galdós Giorgeta.
- **Agosto:** se cierran los túneles de FGV del Marítim por obras de mantenimiento de la infraestructura. Se reduce el servicio de las líneas afectadas 1, 5 y 7.
- **Septiembre:** el día 28 se decretó alerta roja por lluvias en la ciudad. Se eliminan del análisis los datos de ese día para que no afecte la disminución del tráfico. puntual a la media mensual.
- **Diciembre:** varios días de lluvia.

Vehículo privado

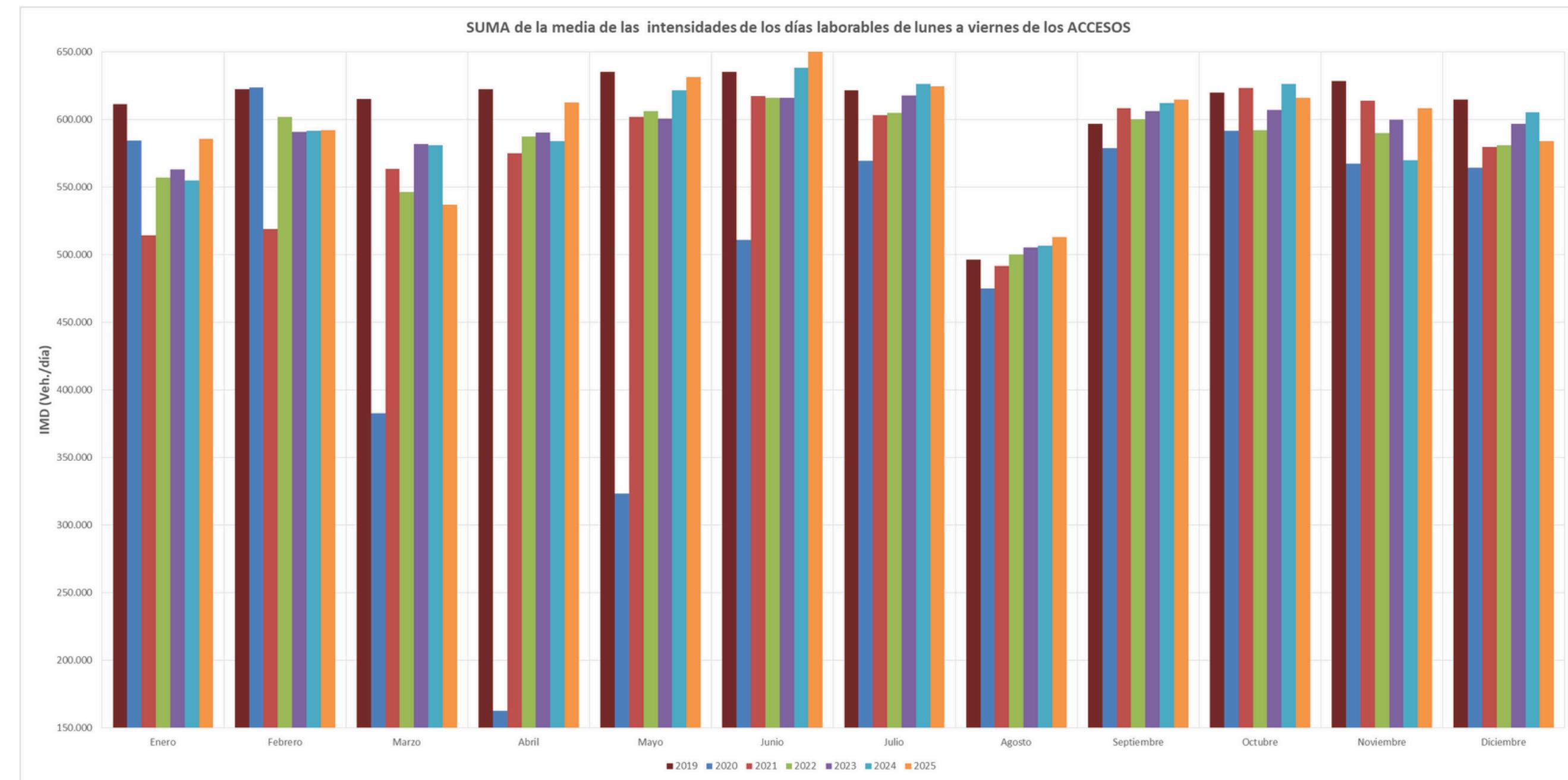


Análisis de accesos

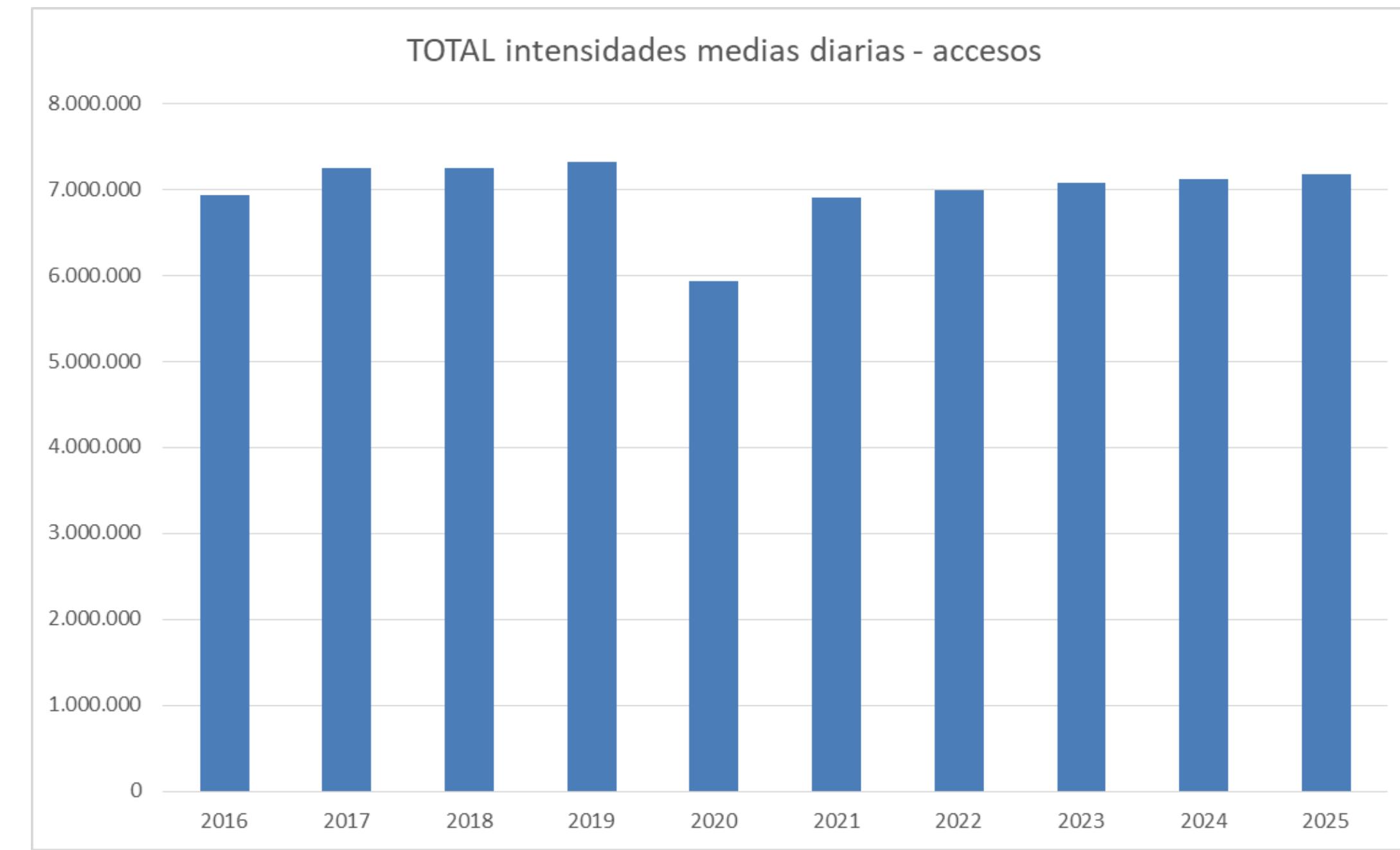
En este gráfico se representa la evolución de la **suma de la media de las Intensidades Diarias de los accesos** a la ciudad en días laborables (L-V).

Se puede observar una **tendencia creciente** con un patrón irregular, en particular a partir del episodio de la DANA.

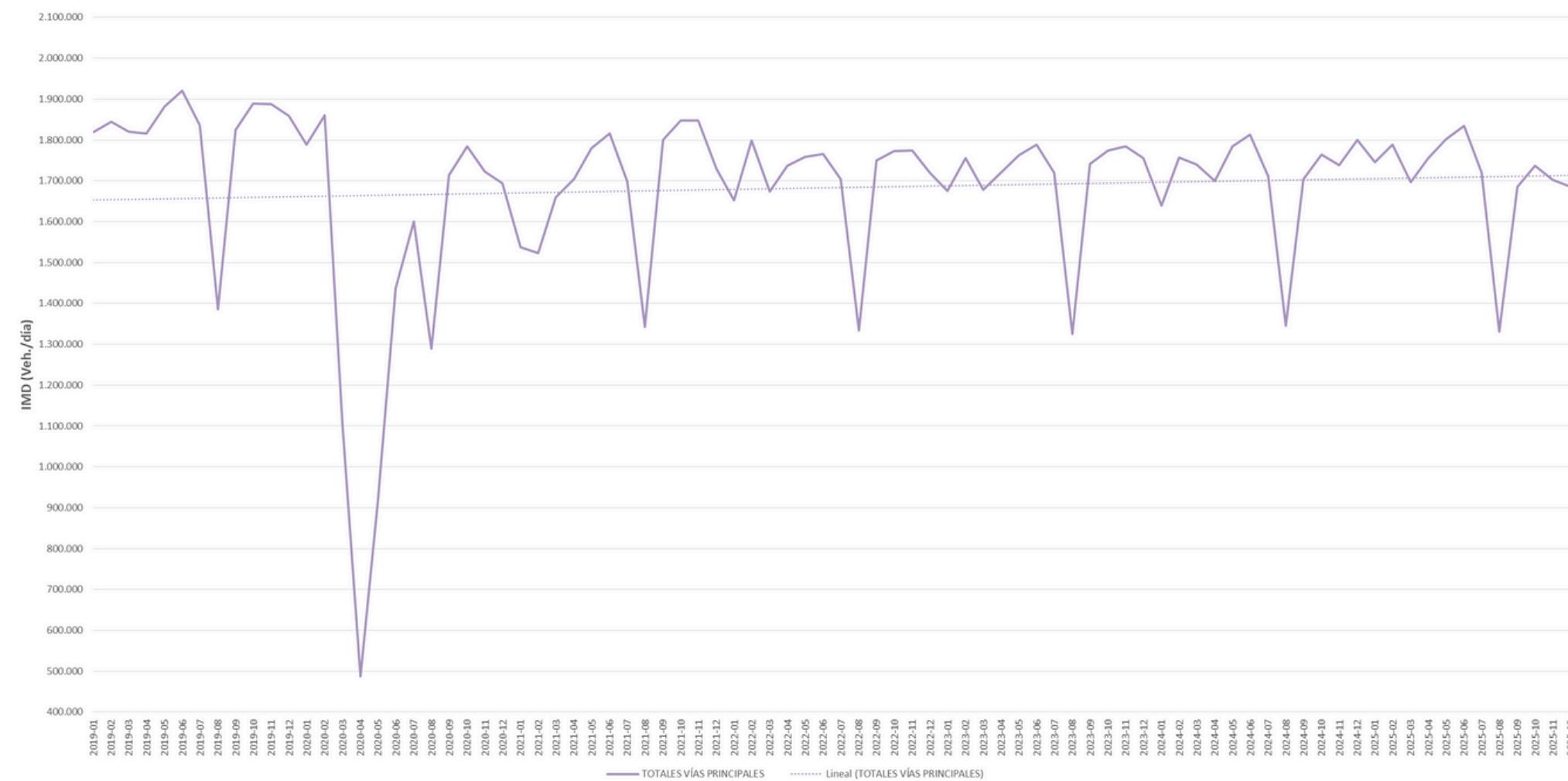
Vehículo privado



Vehículo privado



Vehículo privado



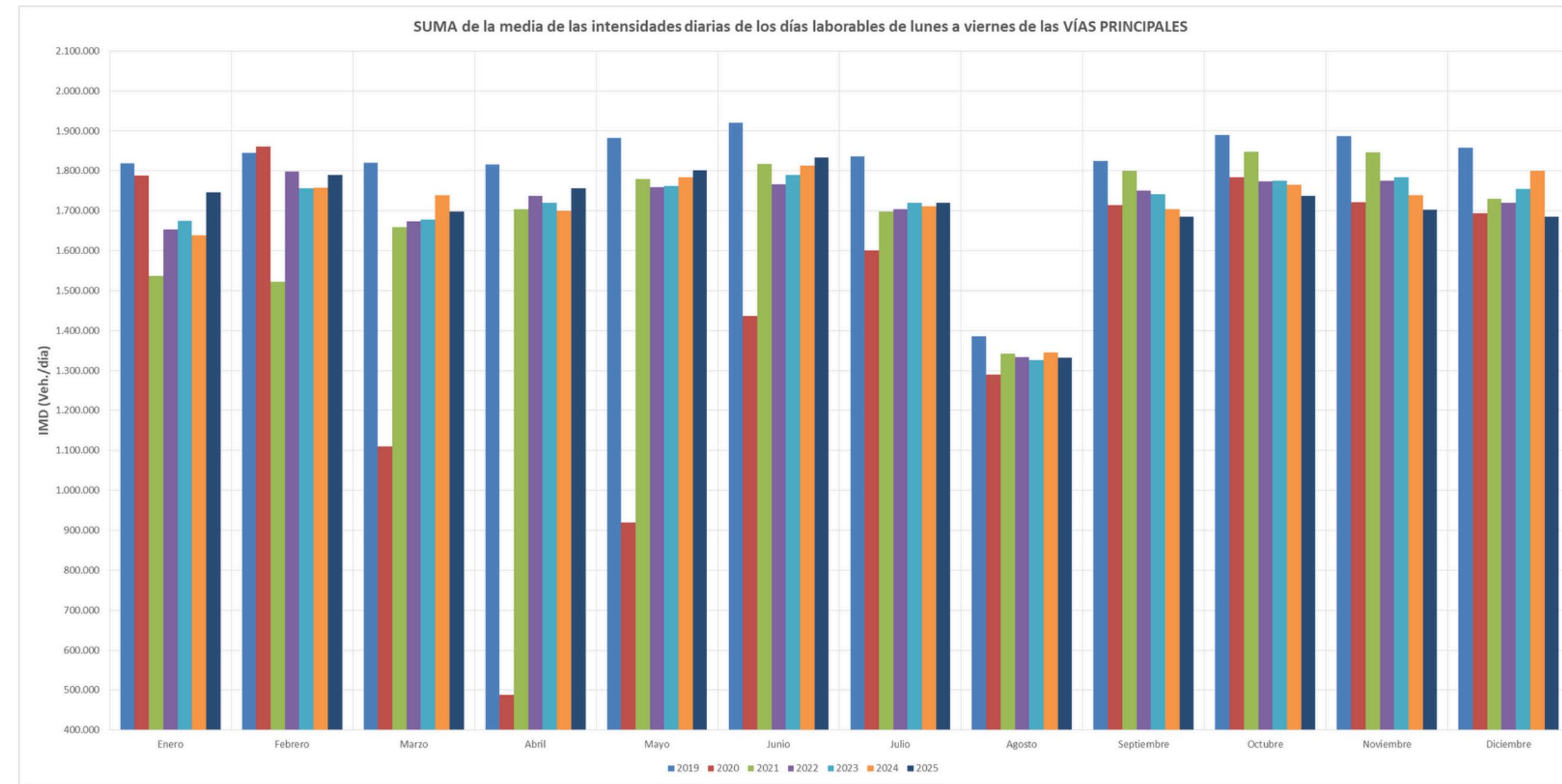
Análisis de tráfico interno

En este gráfico se representa la evolución de la **suma de la media de las Intensidades Diarias** de las vías principales de la ciudad en días laborables (L-V).

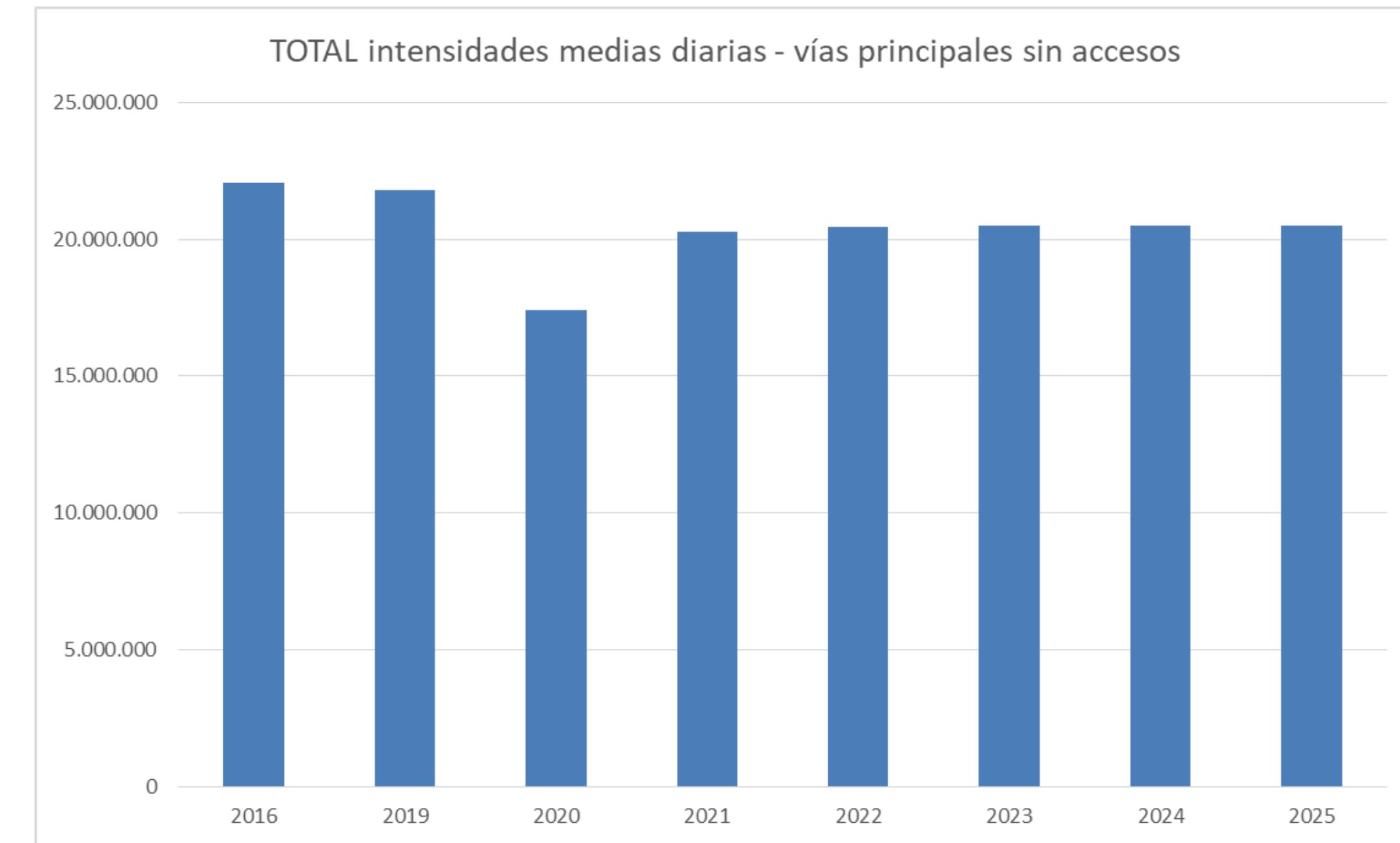
Se puede observar que el comportamiento del tráfico interno tiene una **tendencia constante, sin superar los valores de 2019.**

La irregularidad en el patrón en el último periodo coincide con los meses post-DANA.

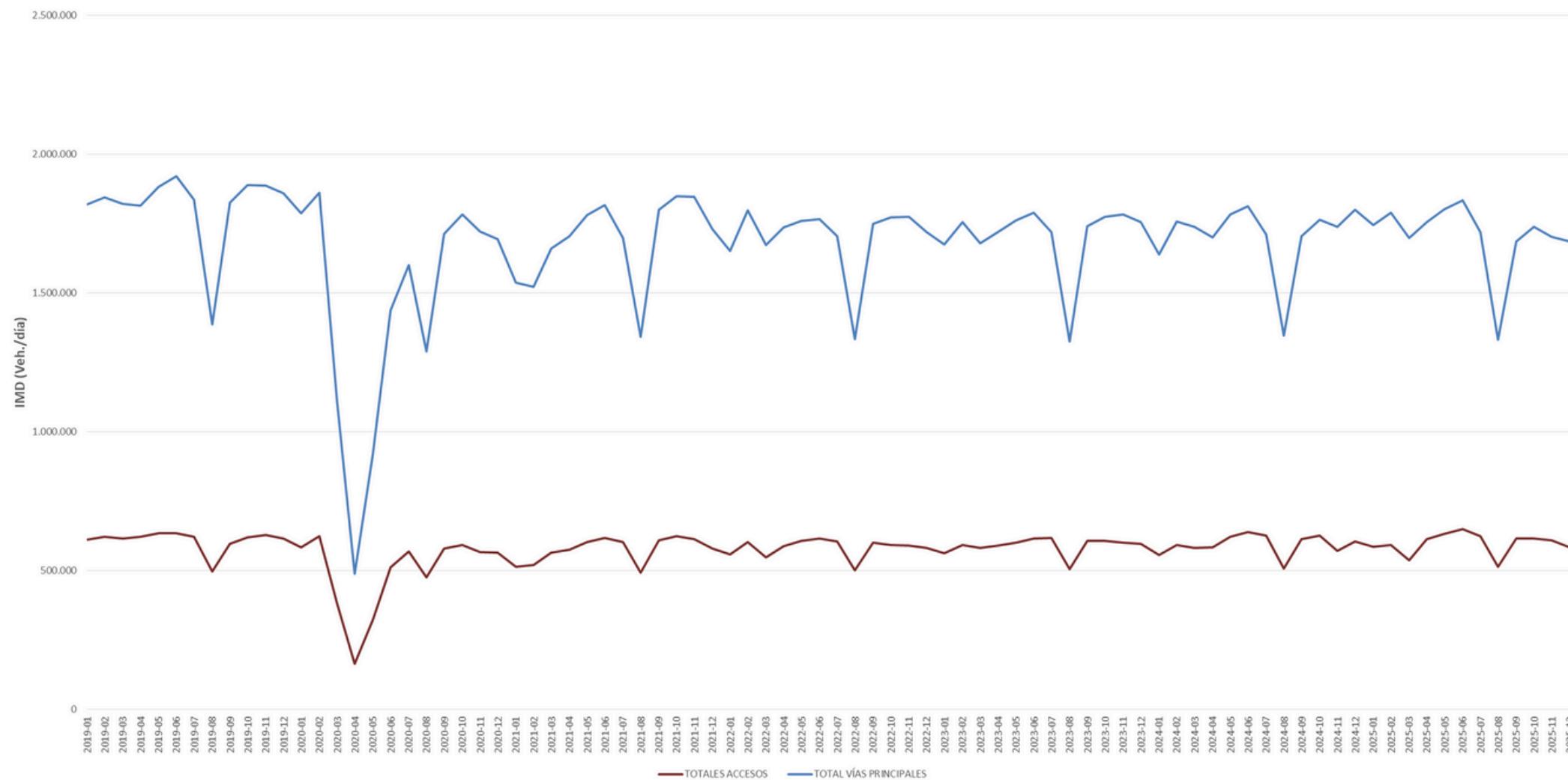
Vehículo privado



Vehículo privado



Vehículo privado



Análisis de tráfico interno VS accesos

La comparativa de la evolución del tráfico en los accesos y del tráfico interno muestra que el tráfico de dentro de la ciudad está claramente influenciado por los vehículos que vienen de fuera.

Como ejemplo, en el mes de noviembre de 2024 (episodio DANA), el descenso de las intensidades de los accesos supuso una disminución significativa del tráfico interno.

Vías consideradas

Accesos

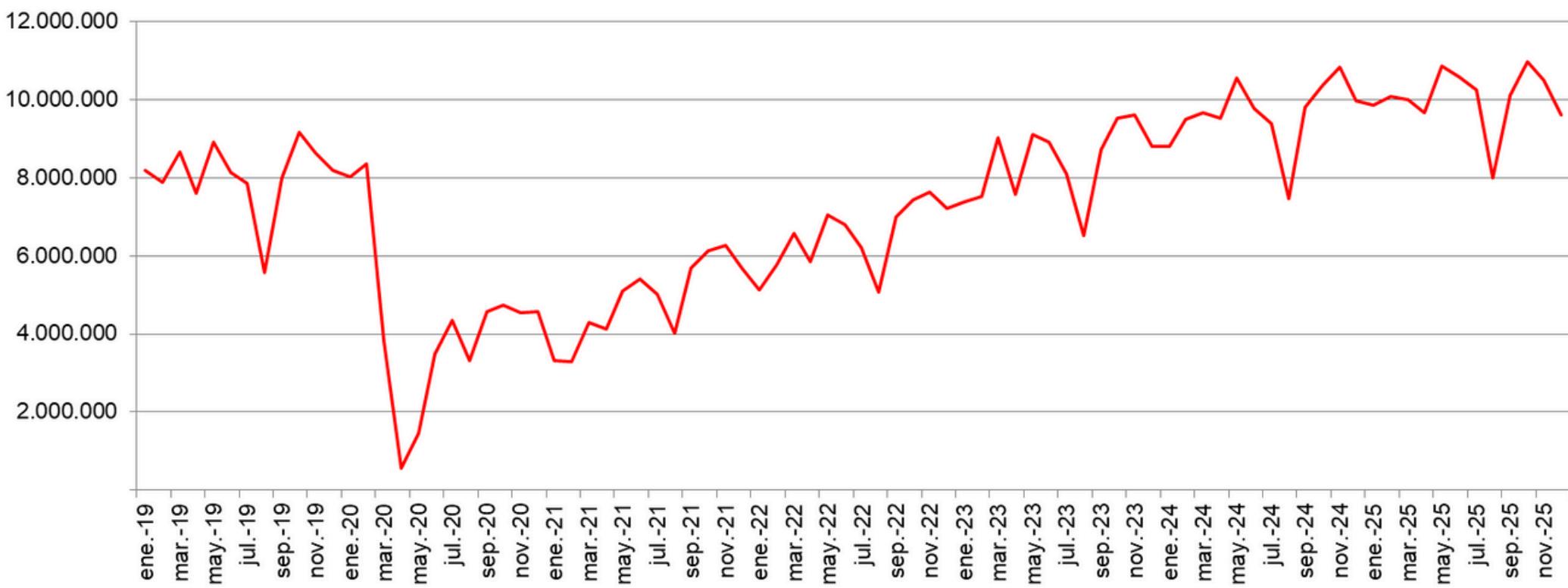
- Acceso por Av. del CID (A-3)
- Acceso por AUSIAS MARCH (V-31)
- Acceso por HERMANOS MACHADO (CV-30)
- Acceso por CORTES VALENCIANAS (CV-35)
- Acceso por Av. CATALUÑA (V-21)
- Acceso por CAMINO NUEVO de PICANYA (CV-36)
- Acceso por AUTOPISTA DEL SALER (V-15)

Vías principales

- CORTES VALENCIANAS
- AUSIAS MARCH
- PUENTE NUEVE de OCTUBRE
- TRES CRUCES
- RONDA NORTE
- RAMON Y CAJAL
- TRES CRUCES
- Av. de ARAGON
- GERMANIAS
- FERNANDO EL CATOLICO
- MARQUES del TURIA
- DOCTOR PESET ALEIXANDRE
- DOCTOR PESET ALEIXANDRE
- P.I. GERMANIAS

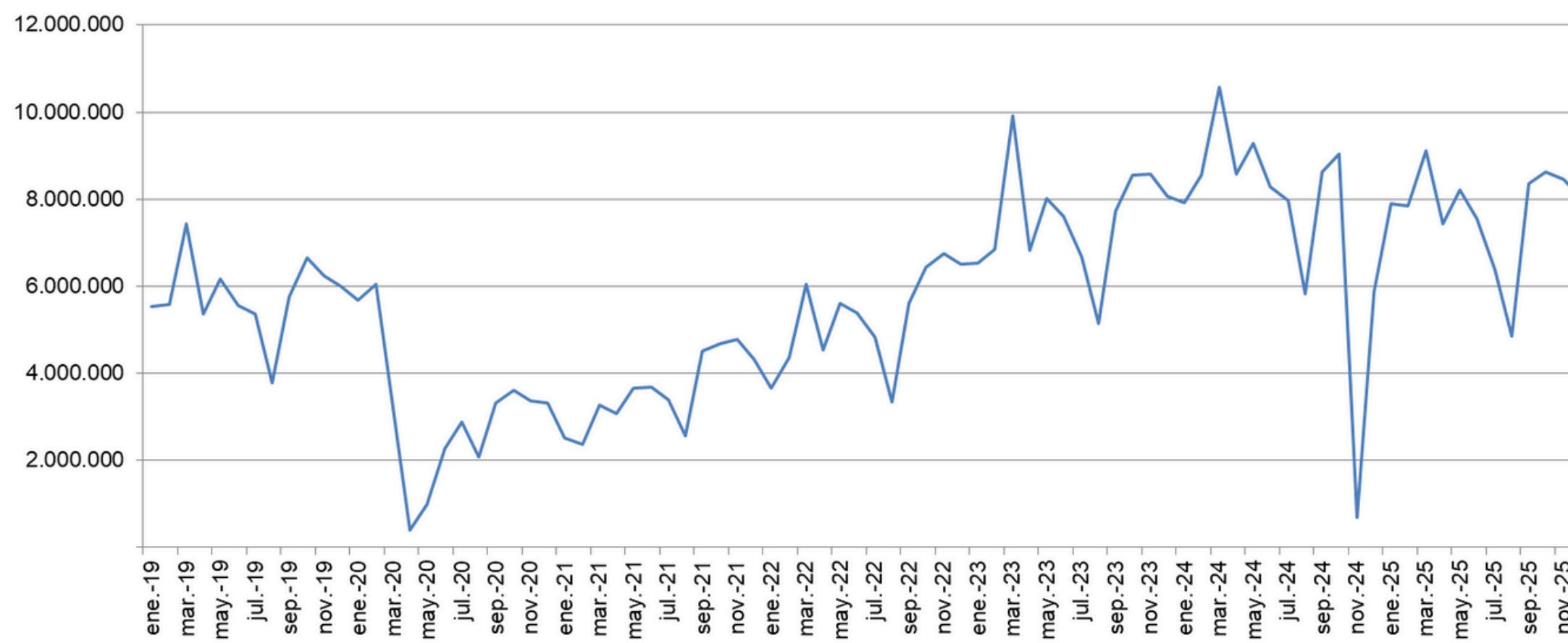
- P.E. GIORGETA
- CONDE TRÉNOR
- AUSIAS MARCH
- PRIMADO REIG
- GENERAL AVILES
- Av. de los NARANJOS
- BLASCO IBAÑEZ
- ALCALDE REIG
- PEREZ GALDOS
- PERIS Y VALERO
- DOCTOR MANUEL CANDELA
- BLASCO IBAÑEZ
- BLANQUERIAS
- EDUARDO BOSCA

- MAESTRO RODRIGO
- GUILLEM de CASTRO
- GIORGETA
- MAESTRO RODRIGO
- FERNANDO ABRIL MARTORELL
- CARDENAL BENLLOCH
- PUENTE de MONTEOLIVETE
- LUIS PEIXO
- PINTOR LOPEZ



Análisis de validaciones de EMT

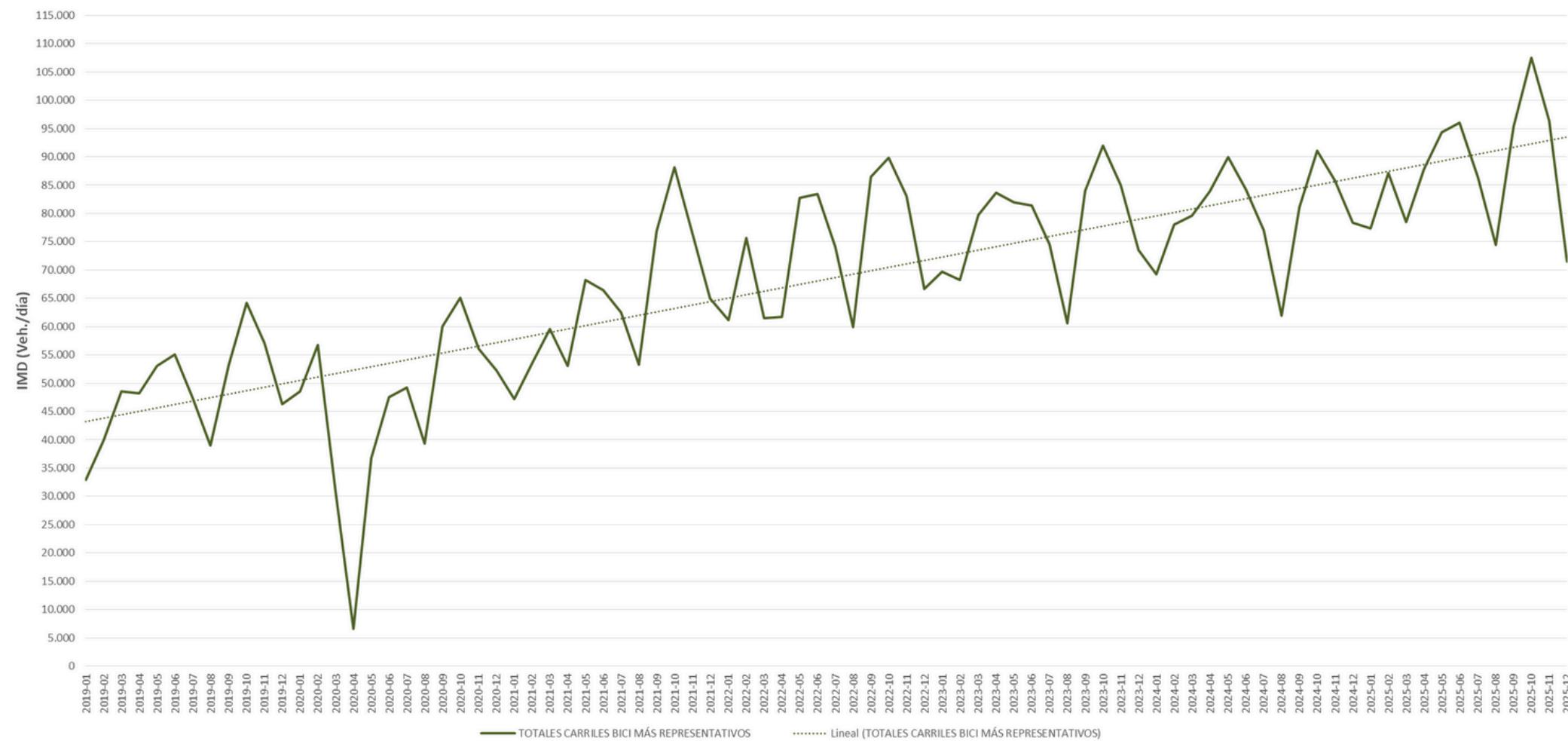
La tendencia de la evolución de las validaciones de EMT es **creciente** con récord históricos de viajeros.



Análisis de validaciones de Metrovalencia

La evolución de las validaciones de Metrovalencia evidencia la **pérdida de viajeros** como consecuencia de los daños ocasionados en las infraestructuras por la **DANA** (nov-24) y su **paulatina recuperación**.

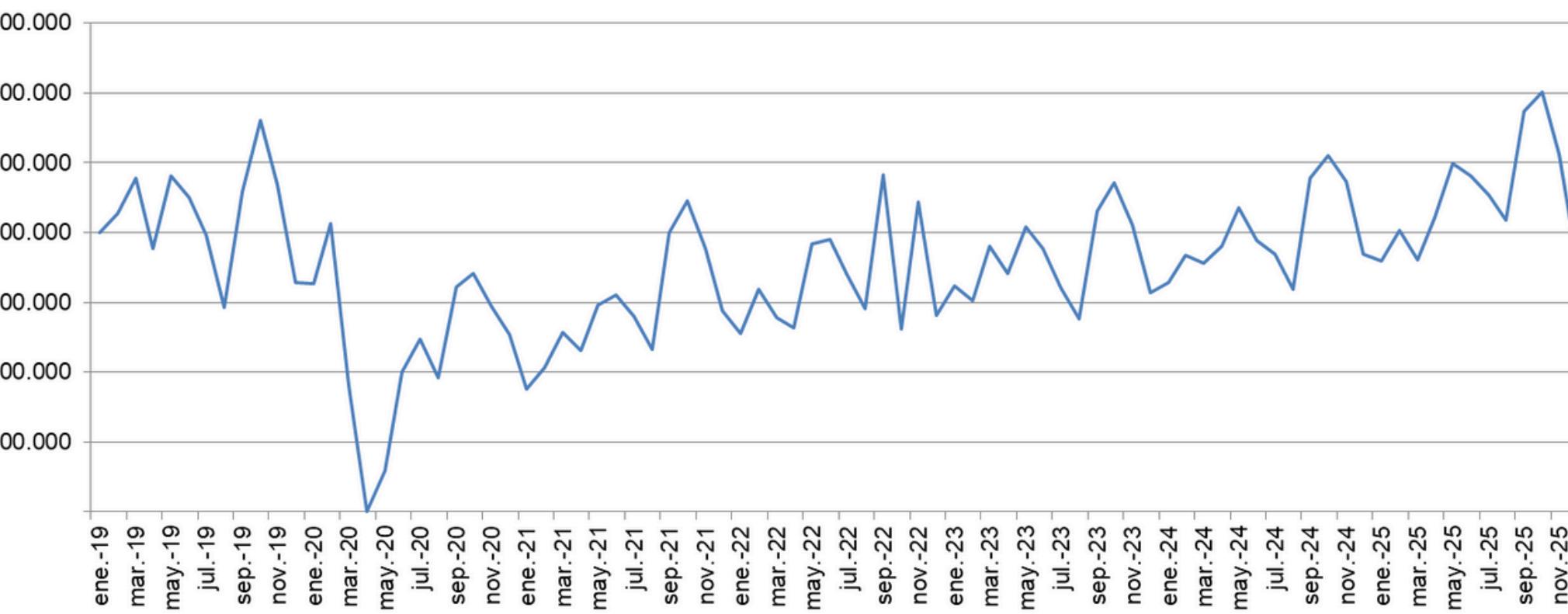
Carries bici



Análisis de las intensidades de los carriles bici

La evolución de las intensidades de los carriles bici muestra una **tendencia claramente creciente** debido a la construcción de nuevos km de carriles bici en los últimos años.

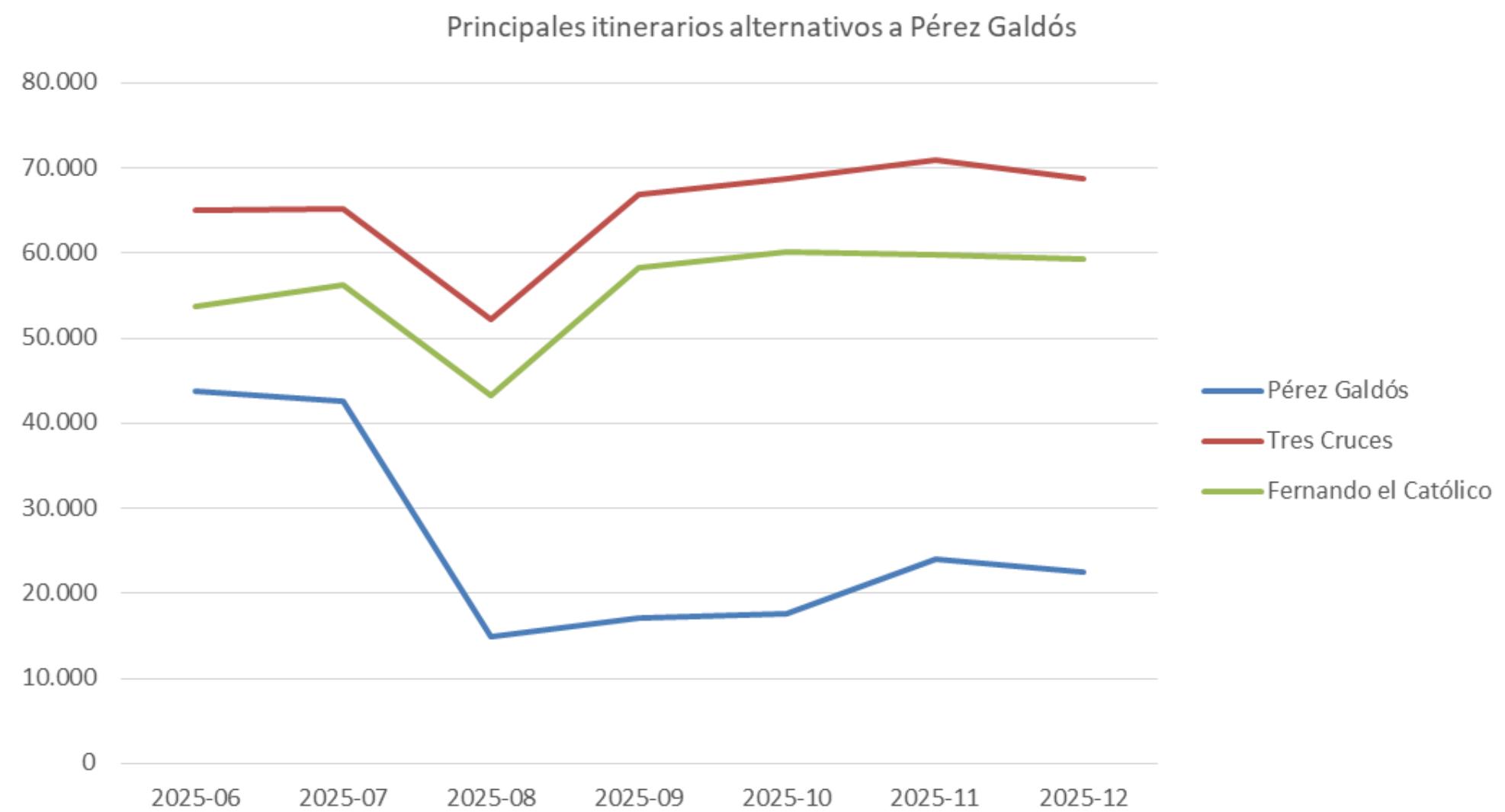
Servicio público de bicicleta - Valenbisi



Utilización de Valenbisi

En el caso de Valenbisi, también existe una tendencia creciente en la utilización del servicio, en línea con el incremento de las intensidades de los carriles bici.

Pérez Galdós – Giorgeta



Afección obras Pérez Galdós

Las obras en la Avenida Pérez Galdós – Giorgeta iniciadas en junio de 2025 están provocando un **traspase del tráfico** hacia **Gran Vía Fernando El Católico y Tres Cruces** (Bulevar Sur).

Se trabaja de **manera coordinada con Policía Local** para gestionar los puntos conflictivos donde se producen las mayores congestiones:

- Pío Baroja – Manuel de Falla
- Puente de Campanar – Maestro Rodrigo
- Giorgeta – San Vicente
- Pío XII – Campanar
- Fernando el Católico – giro a Borrull y Lepanto
- Plaza España – San Vicente

También se han puesto en marcha una serie de medidas para **mejorar el funcionamiento de la EMT**.



Conclusiones

La movilidad en **vehículo privado interna en la ciudad** se mantiene **estable** a pesar de los daños y afecciones en las infraestructuras del metro como consecuencia de la DANA, (cuyo servicio no se restableció totalmente hasta julio de 2025) y del **aumento** generalizado de la **movilidad**, de las **intensidades de los accesos** a la ciudad y de la **población**.

Es de destacar que **no se han alcanzado las intensidades internas al municipio de 2019**.

Por su parte, el **transporte público y los carriles bici** presentan una evolución de uso con **tendencia positiva**. En **2025 se ha** experimentado **récord de viajeros** en **EMT (120,5 millones)** y en **Metrovalencia (92,7 millones)**.

En consecuencia, el análisis de los datos muestra que en la **movilidad interna** en la ciudad se está **produciendo un cambio modal hacia medios más sostenibles** y **transporte público** y se está reduciendo la dependencia del vehículo privado.

Principales indicadores



**Aumento de km de carriles bici
desde 2023
(finalizados y en ejecución)**



Plan de inversiones de EMT

Renovación y electrificación de la flota