

INFORME
Evaluación de contajes ciclistas en la ciudad de València

Esther Anaya Boig
Consultora e investigadora de movilidad ciclista

Para:



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA



Marzo 2021

ÍNDICE de contenidos

1. INTRODUCCIÓN	1
2. CONTEXTO.....	2
2.1. Medidas de control de la infección por SARS-CoV-2.....	2
2.2. Localización de los aforos	4
3. FRACCIÓN MODAL	7
3.1. Fracción modal de los cinco puntos aforados en 2020	7
3.2. Comparativa en los dos puntos con datos de 2019 y 2020.....	7
3.2.1. <i>Calle Alicante</i>	8
3.2.2. <i>Pont de Fusta</i>	8
3.3. Individual para los tres puntos adicionales de 2020	8
4. PERFILES OBSERVADOS	10
4.1. Análisis para los cinco puntos 2020.....	10
4.1.1. <i>Bicicleta propia</i>	10
4.1.2. <i>Valenbisi</i>	12
4.1.2.1. Análisis de membresía a Valenbisi 2020	13
4.1.3. <i>Bicicleta total</i>	16
4.1.4. <i>VMP</i>	18
4.2. Comparativa en los dos puntos con datos de 2019 y 2020.....	19
4.2.1. <i>Bicicleta propia</i>	19
4.2.1.1. Calle Alicante	21
4.2.1.2. Pont de Fusta.....	22
4.2.2. <i>Valenbisi</i>	23
4.2.2.1. Calle Alicante	24
4.2.2.2. Pont de Fusta.....	25
4.2.3. <i>Bicicleta total</i>	26
4.2.4. <i>VMP</i>	29
4.2.4.1. Calle Alicante	30
4.2.4.2. Pont de Fusta.....	31

4.3.	Individual para los tres puntos adicionales en 2020	32
4.3.1.	<i>Reparto de género y edad</i>	32
4.3.1.1.	Bicicleta	32
4.3.1.2.	Valenbisi	33
4.3.1.3.	VMP	35
4.3.2.	<i>Reparto horario</i>	36
4.3.2.1.	Bicicleta	36
4.3.2.2.	Valenbisi	38
4.3.2.3.	VMP	40
5.	ANÁLISIS DIRECCIONALES	41
5.1.	Calle Alicante	42
5.2.	Pont de Fusta	43
5.3.	Avenida Peris y Valero	44
5.4.	Plaza del Ayuntamiento	46
5.5.	Avenida del Primado Reig.....	47
6.	CONCLUSIONES	48

FIGURAS

Figura 1.	Intensidades diarias promedio quincenal laborables de lunes a viernes - Carriles bici más representativos (I)	3
Figura 2.	Intensidades diarias promedio quincenal laborables de lunes a viernes - Carriles bici más representativos (II)	3
Figura 3.	Evolución del tráfico en los carriles bici del anillo ciclista por meses.....	4
Figura 4.	Localización de los cinco puntos de aforo en la red de infraestructuras ciclistas en València (en amarillo los dos puntos que se repiten del año anterior). Fuente: Adaptado de Geoportal.Valencia.es.....	6
Figura 5.	Reparto modal de micromovilidad en los cinco puntos aforados en 2020	7
Figura 6.	Reparto modal de micromovilidad en Alicante y Pont de Fusta en 2019 y 2020	7
Figura 7.	Reparto modal de micromovilidad en Alicante en 2019 y 2020.....	8
Figura 8.	Reparto modal de micromovilidad en Pont de Fusta en 2019 y 2020.....	8
Figura 9.	Reparto modal de micromovilidad en Av. Peris y Valero, 2020	9
Figura 10.	Reparto modal de micromovilidad en Plaza del Ayuntamiento, 2020	10
Figura 11.	Reparto modal de micromovilidad en Av. Primado Reig, 2020	10
Figura 12.	Ciclistas en bicicleta propia por hora en los cinco puntos, 2020.	11
Figura 13.	Porcentaje de mujeres en bicicleta propia por hora en los cinco puntos, 2020.	11
Figura 14.	Rango de edad de hombres y mujeres en bicicleta propia en los cinco puntos, 2020.....	12
Figura 15.	Ciclistas en Valenbisi por hora en los cinco puntos, 2020.....	12
Figura 16.	Porcentaje de mujeres en Valenbisi por hora en los cinco puntos, 2020.	13
Figura 17.	Rango de edad de hombres y mujeres en Valenbisi en los cinco puntos, 2020.	13
Figura 18.	Diferencia en el número de personas usuarias de Valenbisi entre enero 2020 y diciembre 2020. Fuente: Valenbisi	14
Figura 19.	Bajas de las personas usuarias de Valenbisi entre enero 2020 y diciembre 2020. Fuente: Valenbisi	14

Figura 20.	Altas de las personas usuarias de Valenbisi entre enero 2020 y diciembre 2020. Fuente: Valenbisi	15
Figura 21.	Renovaciones de las personas usuarias de Valenbisi entre enero 2020 y diciembre 2020. Fuente: Valenbisi	16
Figura 22.	Ciclistas (en bicicleta propia y en Valenbisi) por hora en los cinco puntos, 2020. 17	17
Figura 23.	Porcentaje de mujeres en bicicleta (propia y Valenbisi) por hora en los cinco puntos, 2020.....	17
Figura 24.	Rango de edad de hombres y mujeres en bicicleta (propia y Valenbisi) en los cinco puntos, 2020.	18
Figura 25.	Personas en VMP por hora en los cinco puntos, 2020.....	18
Figura 26.	Porcentaje de mujeres en VMP por hora en los cinco puntos, 2020.	19
Figura 27.	Rango de edad de hombres y mujeres en VMP en los cinco puntos, 2020. ...	19
Figura 28.	Reparto por edad de hombres y mujeres en bicicleta propia en 2019 (puntos en Alicante y Pont de Fusta)	20
Figura 29.	Reparto por edad de hombres y mujeres en bicicleta propia en 2020 (puntos en Alicante y Pont de Fusta)	20
Figura 30.	Ciclistas en bicicleta propia por hora en 2019 (Alicante)	21
Figura 31.	Ciclistas en bicicleta propia por hora en 2020 (Alicante)	21
Figura 32.	Ciclistas en bicicleta propia por hora en 2019 (Pont de Fusta)	22
Figura 33.	Ciclistas en bicicleta propia por hora en 2020 (Pont de Fusta)	22
Figura 34.	Reparto por edad de hombres y mujeres en Valenbisi en 2019 (puntos en Alicante y Pont de Fusta)	23
Figura 35.	Reparto por edad de hombres y mujeres en Valenbisi en 2020 (puntos en Alicante y Pont de Fusta)	23
Figura 36.	Ciclistas en Valenbisi por hora en 2019 (Alicante)	24
Figura 37.	Ciclistas en Valenbisi por hora en 2020 (Alicante)	24
Figura 38.	Ciclistas en Valenbisi por hora en 2019 (Pont de Fusta)	25
Figura 39.	Ciclistas en Valenbisi por hora en 2020 (Pont de Fusta)	25
Figura 40.	Reparto por edad de hombres y mujeres en bicicleta (propia y Valenbisi) en 2019 (puntos en Alicante y Pont de Fusta)	26

Figura 41.	Reparto por edad de hombres y mujeres en bicicleta (propia y Valenbisi) en 2020 (puntos en Alicante y Pont de Fusta)	26
Figura 42.	Evolución del perfil ciclista por edad y sexo (2019 y 2020).....	27
Figura 43.	Ciclistas (en bicicleta propia y en Valenbisi) por hora en 2019 (Alicante y Pont de Fusta) 27	
Figura 44.	Ciclistas (en bicicleta propia y en Valenbisi) por hora en 2020 (Alicante y Pont de Fusta) 28	
Figura 45.	Porcentaje de mujeres en bicicleta (propia y Valenbisi) por hora en 2019 (Alicante y Pont de Fusta).....	28
Figura 46.	Porcentaje de mujeres en bicicleta (propia y Valenbisi) por hora en 2020 (Alicante y Pont de Fusta).....	29
Figura 47.	Reparto por edad de hombres y mujeres en VMP en 2019 (puntos en Alicante y Pont de Fusta).....	29
Figura 48.	Reparto por edad de hombres y mujeres en VMP en 2020 (puntos en Alicante y Pont de Fusta).....	30
Figura 49.	Personas en VMP por hora en 2019 (Alicante)	30
Figura 50.	Personas en VMP por hora en 2020 (Alicante)	30
Figura 51.	Personas en VMP por hora en 2019 (Pont de Fusta)	31
Figura 52.	Personas en VMP por hora en 2020 (Pont de Fusta)	31
Figura 53.	Reparto por edad de hombres y mujeres en bicicleta propia en 2020 (Peris y Valero) 32	
Figura 54.	Reparto por edad de hombres y mujeres en bicicleta propia en 2020 (Plaza del Ayuntamiento).....	32
Figura 55.	Reparto por edad de hombres y mujeres en bicicleta propia en 2020 (Primado Reig)	33
Figura 56.	Reparto por edad de hombres y mujeres en Valenbisi en 2020 (Peris y Valero) 33	
Figura 57.	Reparto por edad de hombres y mujeres en Valenbisi en 2020 (Plaza del Ayuntamiento).....	34
Figura 58.	Reparto por edad de hombres y mujeres en Valenbisi en 2020 (Primado Reig) 34	

Figura 59.	Reparto por edad de hombres y mujeres en VMP en 2020 (Peris y Valero) .35
Figura 60.	Reparto por edad de hombres y mujeres en VMP en 2020 (Plaza del Ayuntamiento).....35
Figura 61.	Reparto por edad de hombres y mujeres en VMP en 2020 (Primado Reig)..35
Figura 62.	Personas en bicicleta propia por hora en Peris y Valero, 2020.....36
Figura 63.	Personas en bicicleta propia por hora en Plaza del Ayuntamiento, 202037
Figura 64.	Personas en bicicleta propia por hora en Primado Reig, 202037
Figura 65.	Personas en Valenbisi por hora en Peris y Valero, 202038
Figura 66.	Personas en Valenbisi por hora en Plaza del Ayuntamiento, 2020.....38
Figura 67.	Personas en Valenbisi por hora en Primado Reig, 202039
Figura 68.	Personas en VMP por hora en Peris y Valero, 202040
Figura 69.	Personas en VMP por hora en Plaza Ayuntamiento, 202040
Figura 70.	Personas en VMP por hora en Primado Reig, 202041
Figura 71.	Diagrama de localización y flujos en bicicleta y Patinetes (VMP) en Calle Alicante, 202042
Figura 72.	Personas en bicicletas y patinetes por hora en Calle Alicante, 2020.....42
Figura 73.	Diagrama de localización y flujos en bicicleta y patinetes (VMP) en Pont de Fusta, 2020 43
Figura 74.	Personas en bicicletas y patinetes por hora en Pont de Fusta, 2020.....43
Figura 75.	Diagrama de localización y flujos en bicicleta y Patinetes (VMP) en Peris y Valero, 2020 44
Figura 76.	Personas en bicicletas y patinetes por hora en Peris y Valero, 2020.....45
Figura 77.	Diagrama de localización y flujos en bicicleta y Patinetes (VMP) en Plaza del Ayuntamiento, 202046
Figura 78.	Personas en bicicletas y patinetes por hora en Plaza del Ayuntamiento, 2020 46
Figura 79.	Diagrama de localización y flujos en bicicleta y Patinetes (VMP) en Primado Reig, 2020 47
Figura 80.	Personas en bicicletas y patinetes por hora en Primado Reig, 202047

TABLAS

Tabla 1.	Puntos de medición de las intensidades de tráfico ciclista.....	4
-----------------	---	---

1. INTRODUCCIÓN

El presente informe tiene como objetivos:

- Analizar los contajes ciclistas realizados en cinco puntos de Valencia en varios días de octubre y noviembre de 2020.
- Comparar los resultados de este año con los contajes realizados en 2019 en dos de los puntos, Pont de Fusta y Carrer Alicante.

Gracias a este análisis, el informe contiene:

1. Interpretación del conteo, qué representatividad tienen los datos y qué nos dan a entender sobre las dinámicas ciclistas de la población valenciana.
2. Visibilizar los diferentes usos y usuarios-as 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.
3. Recomendaciones para futuros contajes

Para realizar este informe se han consultado los siguientes documentos y fuentes de información:

- Aforos realizados en 2020 y 2019 por Etra, S.A.
- Encuestas de movilidad ciclista realizadas anteriormente, como el Barómetro de la Bicicleta de España 2019.
- Información relativa a Valenbisi proporcionada por el Ayuntamiento de Valencia.
- Información relativa a los contajes automáticos en las vías motorizadas y las vías ciclistas proporcionada por el Ayuntamiento de Valencia.

2. CONTEXTO

2.1. Medidas de control de la infección por SARS-CoV-2

Este informe analiza datos tomados durante un período de tiempo en el que se habían instaurado medidas de control de la infección por SARS-CoV-2. Estas medidas se enfocaban principalmente a evitar el contacto entre personas y se concretaban en una reducción de la movilidad la población, con diversos grados de confinamiento, salvo en casos específicos, como la realización de desplazamientos esenciales.

Durante este período de tiempo, que va desde marzo de 2020 hasta el momento en que se publica este informe, la situación de la movilidad es excepcional, y esto incluye la llamada micromovilidad (movilidad ciclista y VMP). La red de infraestructuras ciclistas acoge tanto tanto la movilidad ciclista como la de VMP. Los datos en los que se basan los siguientes datos proceden de los contajes automáticos instalados en diversos puntos de la red ciclista, y cuentan tanto ciclos como VMP.

El contexto general es que los niveles de motorizado privado, público y micromovilidad disminuyen drásticamente en los primeros meses de confinamiento, que fueron los más restrictivos. En los meses siguientes el crecimiento más importante fue el de la micromovilidad, mientras que la movilidad motorizada y el transporte público permanecían marcadamente por debajo de sus niveles habituales en las mismas épocas del año. En la segunda quincena de octubre de 2020, período que coincide con la mayoría de los aforos en este estudio, el tráfico motorizado en los accesos y vías principales de la ciudad de Valencia estaba más de un 8% por debajo de los niveles registrados en las mismas fechas del año anterior, mientras que la disminución en el tráfico en las vías ciclistas era solo de un 2%. Los dos siguientes gráficos muestran promedios de las intensidades de tráfico en diversos puntos de la red ciclista de Valencia, comparando la segunda quincena de octubre de 2019 con la de 2020, fechas en las que se realizaron los aforos que se analizan en este informe. En general, se observa que los valores son muy similares, en algunos puntos ligeramente por encima o por debajo de los valores del año anterior.

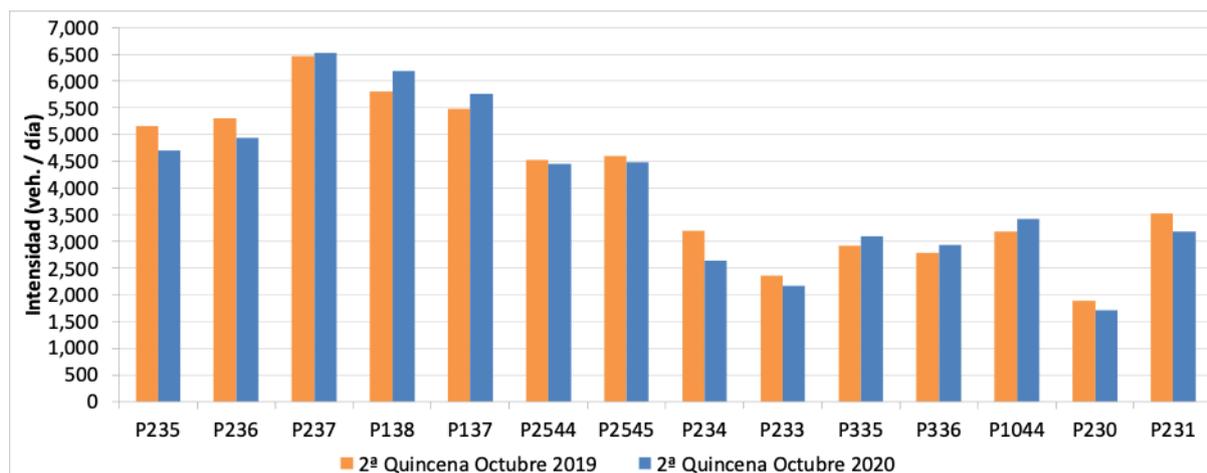


Figura 1. Intensidades diarias promedio quincenal laborables de lunes a viernes - Carriles bici más representativos (I)

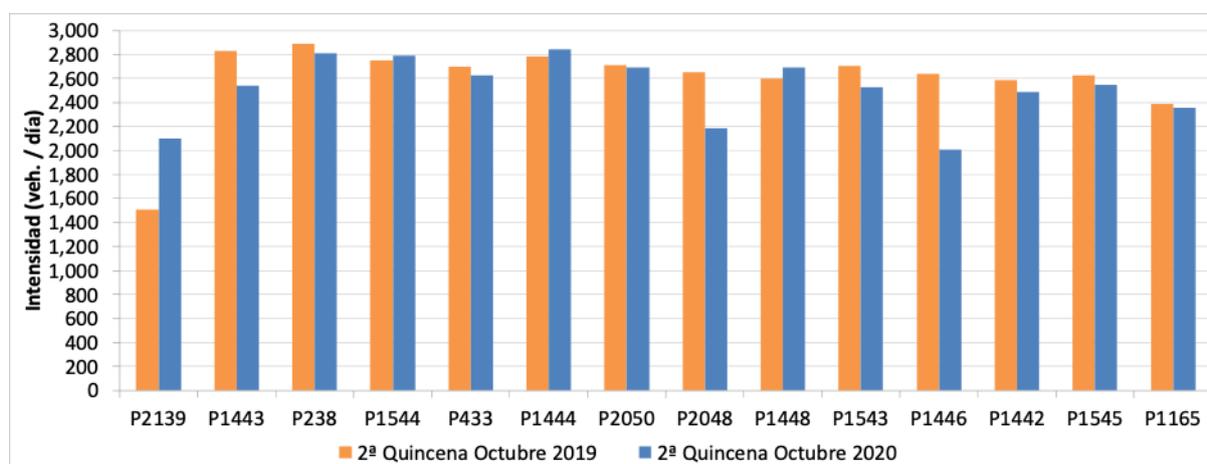


Figura 2. Intensidades diarias promedio quincenal laborables de lunes a viernes - Carriles bici más representativos (II)

Los puntos presentados en los dos gráficos anteriores corresponden a:

P235	CARRIL BICI COLÓN - CONDE SALVATIERRA
P236	CARRIL BICI COLÓN - FÉLIX PIZCUETA
P237	CARRIL BICI JÁTIVA - RUZAFÁ
P138	CARRIL BICI JÁTIVA - CONVENTO JERUSALÉN
P137	CARRIL BICI GUILLEM DE CASTRO - JESÚS
P2544	CARRIL BICI GUILLEM DE CASTRO - LEPANTO
P2545	CARRIL BICI GUILLEM DE CASTRO - SANCHIS BERGÓN
P234	CARRIL BICI CONDE DE TRÉNOR - PONT DE FUSTA
P233	CARRIL BICI PL. TETUÁN Nº 8
P335	CARRIL BICI RUZAFÁ nº 20
P336	CARRIL BICI C/ALICANTE nº23
P1044	CARRIL BICI PUENTE DE LAS ARTES
P230	CARRIL BICI PUENTE DEL REAL
P231	CARRIL BICI NAVARRO REVERTER nº 16 (Pl. América)

P2139	CARRIL BICI PADRE TOMÁS DE MONTAÑANA – ASTURIAS
P1443	CARRIL BICI BLASCO IBÁÑEZ - CATALUÑA
P238	CARRIL BICI PONT DE FUSTA (CONTADOR BICICLETAS)
P1544	CARRIL BICI PUENTE DE ARAGÓN (Entre Pl. Zaragoza y Pl. América)
P433	CARRIL BICI PERIS Y VALERO - REINO DE VALENCIA
P1444	CARRIL BICI GENERAL ELIO nº 6
P2050	CARRIL BICI BLASCO IBÁÑEZ nº 59
P2048	CARRIL BICI AV. LOS NARANJOS, s/n Arq. Técnica (Entrada Principal Politécnico)
P1448	CARRIL BICI LLANO DEL REAL - GENERAL ELIO (CONTADOR DE BICICLETAS)
P1543	CARRIL BICI AV. DEL PUERTO, ESQUINA ANTONIO SUAREZ
P1446	CARRIL BICI BLASCO IBÁÑEZ – DR. GÓMEZ FERRER (CONTADOR BICICLETAS)
P1442	CARRIL BICI CAVANILLES - BLASCO IBÁÑEZ
P1545	CARRIL BICI PUENTE ÁNGEL CUSTODIO
P1165	CARRIL BICI LLANO DE ZAIDÍA, 14 – CONSTITUCIÓN

Tabla 1. Puntos de medición de las intensidades de tráfico ciclista

En el siguiente gráfico, se puede observar la evolución del tráfico en diversos puntos de la red ciclista de Valencia, mes a mes, según su Intensidad Media Diaria (IMD). En él se puede ver cómo en octubre 2020 se alcanzaron valores muy altos de tráfico en los diferentes puntos de la red ciclista; en algunos casos, los valores más altos registrados hasta la fecha.

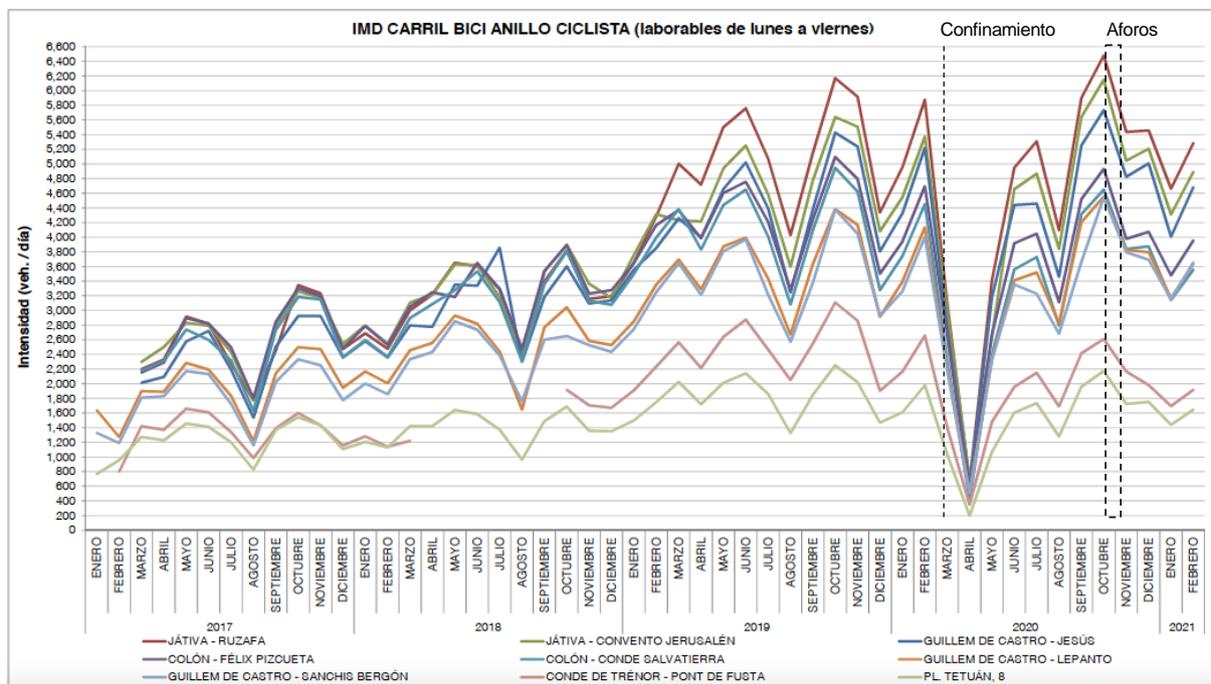


Figura 3. Evolución del tráfico en los carriles bici del anillo ciclista por meses.

2.2. Localización de los aforos

Durante los meses de octubre y noviembre de 2020 se han realizado contajes ciclistas en cinco ubicaciones del ámbito urbano de València. Estos puntos reúnen una diversidad de

tipologías de infraestructura ciclista. De este modo, se puede observar qué perfiles atraen cada tipo de infraestructuras.

De dos de los puntos hay información recabada en dos años: 2019 y 2020.

- Calle Alicante entre Calle Castellón y Segorbe (2019 y 2020)
 - Tipología de infraestructura: Carril bici bidireccional protegido con piezas de cemento, con un segmento elevado. Sin aparcamiento de motorizados en lateral.
 - Caracterización de la ubicación: Se trata de una vía de conexión con el centro de la ciudad, así pues, con una movilidad relacionada con el trabajo y el ocio.
- Pont de Fusta del lado de la Calle del Conde Trénor (2019 y 2020)
 - Tipología de infraestructura: carril bici bidireccional en calzada protegido con piezas de caucho. Sin aparcamiento de motorizados en lateral.
 - Caracterización de la ubicación: esta ubicación conecta zonas residenciales, así como, en menor medida, conecta con el centro.
- Avenida Peris y Valero con Reino de Valencia (2020)
 - Tipología de infraestructura: carril bici bidireccional con tramos de acera bici en intersecciones. Incluye aparcamiento de motorizados en lateral.
 - Caracterización de la ubicación: infraestructura ciclista en una zona con poca alternativa. Su movilidad conecta con el centro y une áreas residenciales.
- Alrededores de la Plaza del Ayuntamiento, confluencia con Calle de San Vicente Martir y Avenida María Cristina (2020)
 - Tipología de infraestructura: Calzada compartida en vía con velocidad máxima a 30 km/h
 - Caracterización de la ubicación: Zona centro, primordialmente centros de trabajo, servicios y ocio.
- Avenida del Primado Reig entre Calle Alemania y Calle Villa de Muro (2020)

- Tipología de infraestructura: Carril bici bidireccional en calzada separado por piezas de cemento (eje completado en marzo 2020). Sin aparcamiento de motorizados en lateral.
- Caracterización de la ubicación: zona residencial de conexión con centros de estudio.

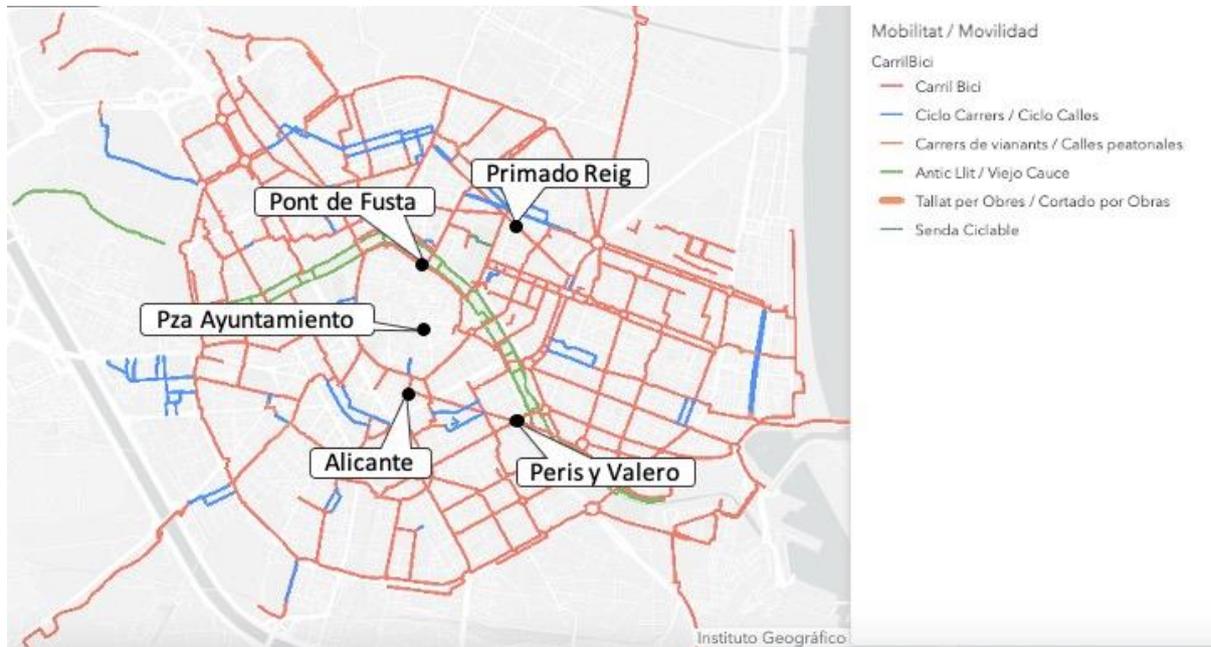


Figura 4. Localización de los cinco puntos de aforo en la red de infraestructuras ciclistas en València (en amarillo los dos puntos que se repiten del año anterior). Fuente: Adaptado de Geoportal.Valencia.es

En cada uno de estos puntos se ha aforado la cantidad de ciclistas, tanto en bicicleta propia como en Valenbisi, personas en vehículos de movilidad personal (VMP) y otros vehículos que comparten infraestructura. Dentro de la categoría de ciclistas con bicicleta propia, se ha anotado una categoría adicional para las bicicletas con remolque y sillita y los vehículos de mensajería.

Este año, se han grabado en video las ubicaciones entre las 6 y las 22h para poder visionar y extraer información más completa, lo cual ha permitido separar los flujos según su dirección para todas las categorías de vehículos.

3. FRACCIÓN MODAL

3.1. Fracción modal de los cinco puntos aforados en 2020

Agregando la información recabada en los cinco puntos aforados en 2020, el reparto modal que se obtiene es uno en la que predomina la bicicleta con un 71% de observaciones, siendo los VMP un 28% (comparado con los 74% y 25% respectivamente obtenidos al año pasado). El hecho de que haya dos veces y media más observaciones de VMP que de Valenbisi es un hecho peculiar.

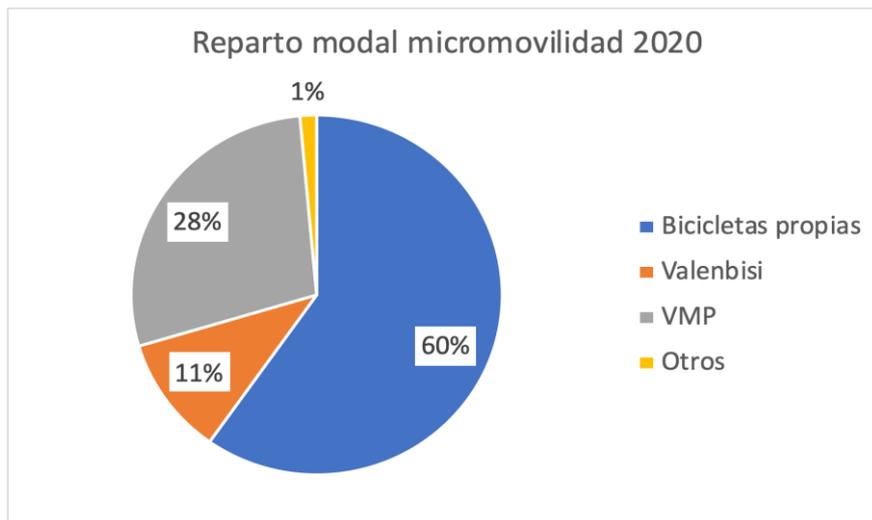


Figura 5. Reparto modal de micromovilidad en los cinco puntos aforados en 2020

3.2. Comparativa en los dos puntos con datos de 2019 y 2020

Recordamos que el año pasado, la fracción modal obtenida del total de aforos de los dos puntos era la siguiente:

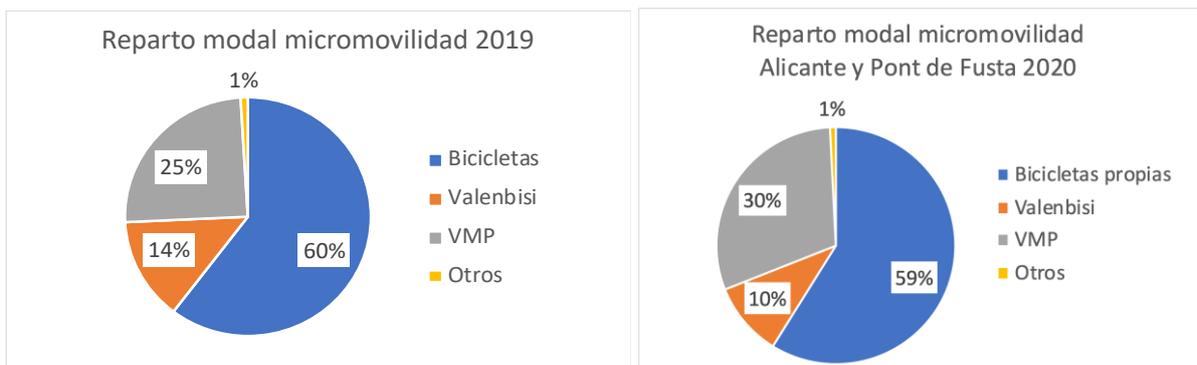


Figura 6. Reparto modal de micromovilidad en Alicante y Pont de Fusta en 2019 y 2020

Como se muestra seguidamente, en ámbos puntos se observan disminuciones en Valenbisi y aumentos en VMP. Con respecto a la bicicleta propia, los efectos son ligeramente diferentes en cada uno de los puntos.

3.2.1. Calle Alicante

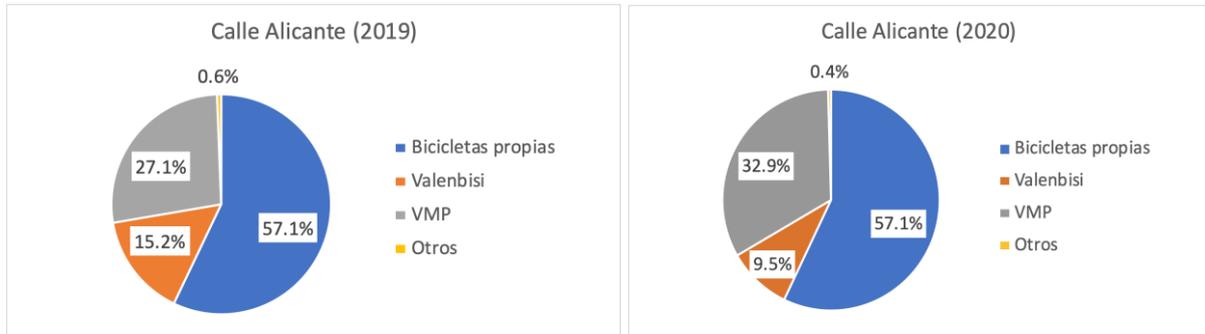


Figura 7. Reparto modal de micromovilidad en Alicante en 2019 y 2020

En Calle Alicante, la fracción de bicicleta propia se mantiene intacta. Sin embargo, se aprecia una disminución de personas usuarias de Valenbisi y un aumento de VMP.

3.2.2. Pont de Fusta

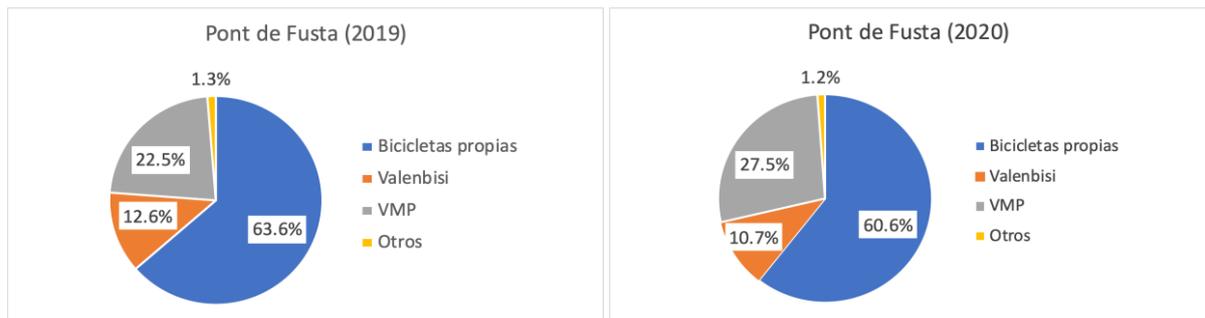


Figura 8. Reparto modal de micromovilidad en Pont de Fusta en 2019 y 2020

En Pont de Fusta disminuye la fracción ciclista, tanto de Valenbisi como de bicicleta propia, en números absolutos y relativos. El aumento del uso de los VMP es similar al de Calle Alicante, ámbos entre 5 y 6 puntos de porcentaje.

3.3. Individual para los tres puntos adicionales de 2020

Se puede observar una cierta asociación de los repartos modales con el tipo de infraestructura en los que se han realizado los contajes:

- Los carriles bici bidireccionales protegidos en calzada muestran un reparto similar del 70% de movilidad ciclista frente a un 30 % o menos de VMP; 60% (bicicleta propia), 30% (VMP), 10% (Valenbisi). Es el caso de Alicante, Pont de Fusta (con algo menos de VMP) y Primado Reig.
- La vía ciclista de Peris y Valero, a pesar de sus deficiencias de diseño, muestra la mayor fracción de VMP, posiblemente por percibirse como la infraestructura que ofrece mayor sensación de seguridad a las personas que conducen patinete. Se da también un porcentaje de Valenbisi algo mayor que en el resto de las infraestructuras, podría darse el mismo efecto llamada de este tipo de infraestructura a las personas que usan bicicletas compartidas, que suelen ser menos experimentadas en el uso de la bicicleta que las que usan bicicleta propia.
- Plaza del Ayuntamiento, un entorno de cohabitación en calzada, es dónde hay más fracción de bicicleta propia, quizás por el mismo efecto de la percepción de inseguridad que desplaza personas en VMP y Valenbisi a infraestructuras más protegidas del tráfico motorizado.

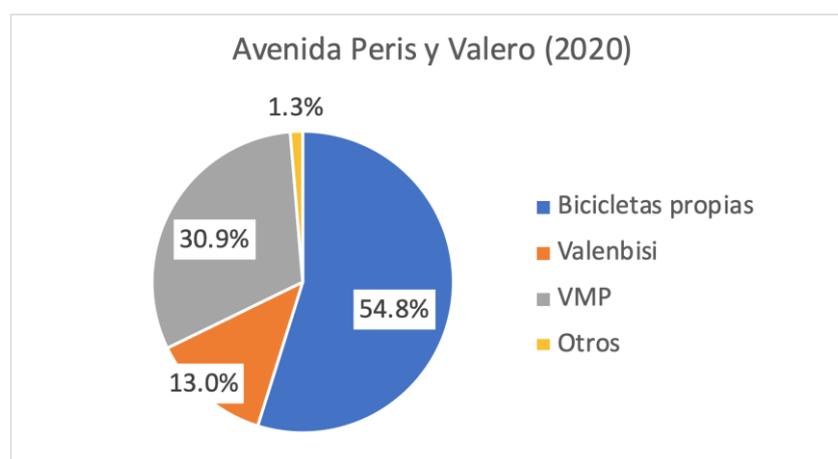


Figura 9. Reparto modal de micromovilidad en Av. Peris y Valero, 2020

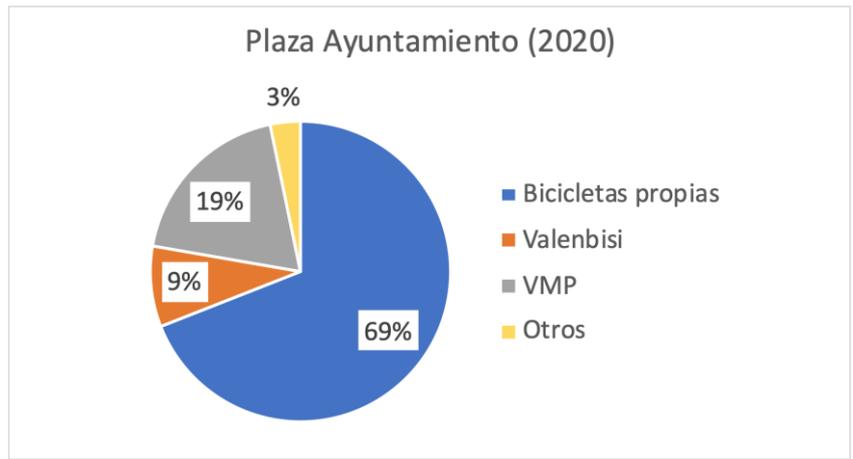


Figura 10. Reparto modal de micromovilidad en Plaza del Ayuntamiento, 2020

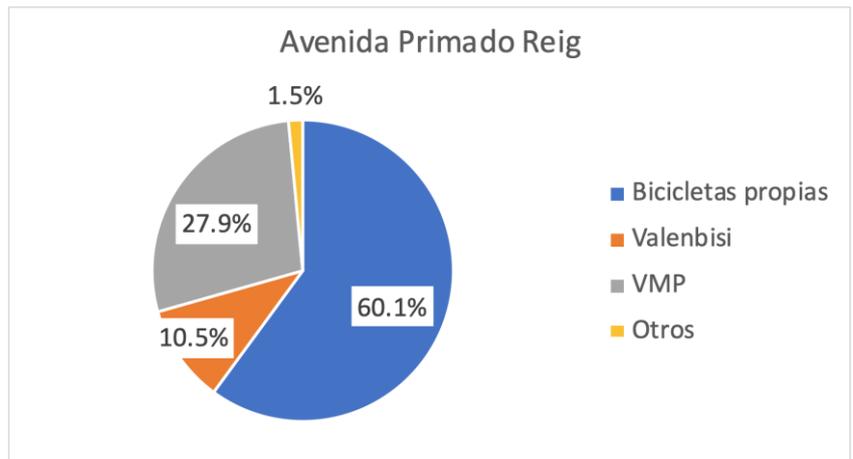


Figura 11. Reparto modal de micromovilidad en Av. Primado Reig, 2020

4. PERFILES OBSERVADOS

4.1. Análisis para los cinco puntos 2020

4.1.1. Bicicleta propia

Cuando se agregan los cinco puntos, en bicicleta propia se observa un patrón bastante “clásico” en la movilidad cotidiana: tres picos que corresponden a la salida de casa por la mañana, a la doble dirección hacia casa y de salida de casa al mediodía, y la vuelta a casa por la tarde-noche.

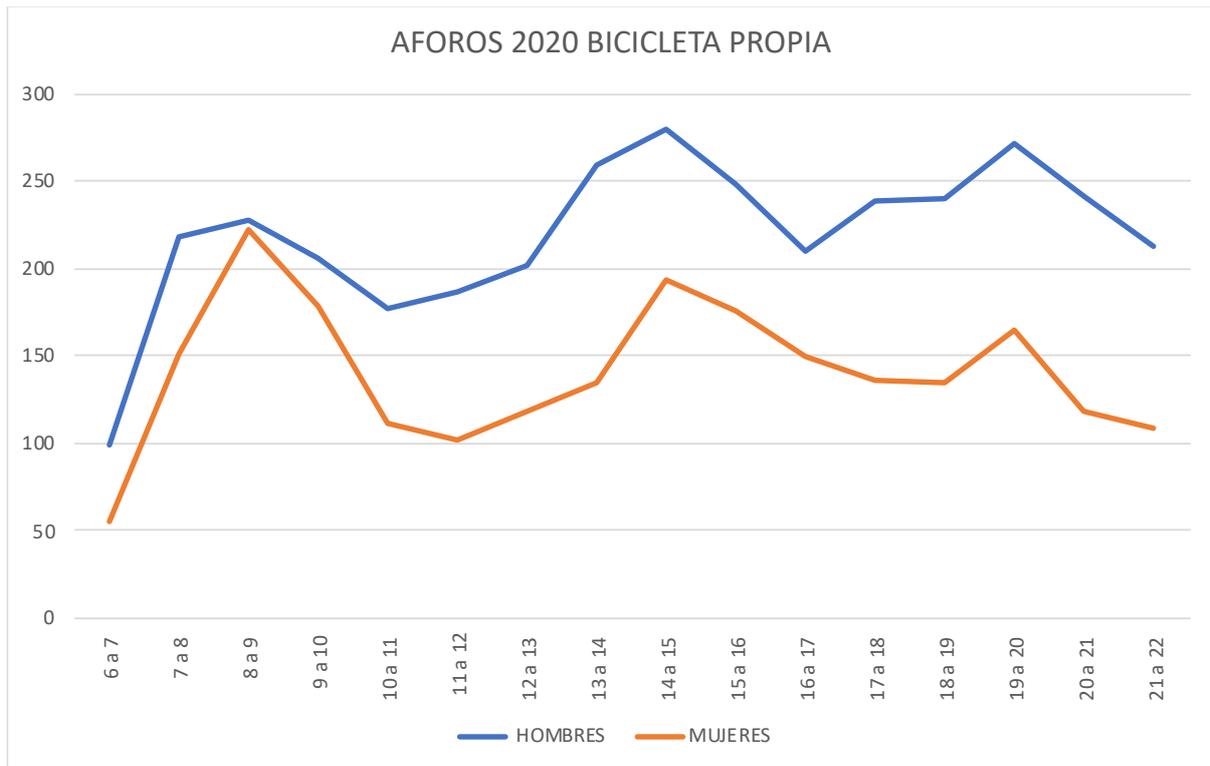


Figura 12. Ciclistas en bicicleta propia por hora en los cinco puntos, 2020.

En el pico de la mañana (de 8 a 9 y, en menor medida, de 9 a 10) se observa casi paridad entre hombres y mujeres. A lo largo del día los porcentajes de mujeres quedarán bajo el 40% salvo en la franja del mediodía, en la que lo superarán ligeramente.

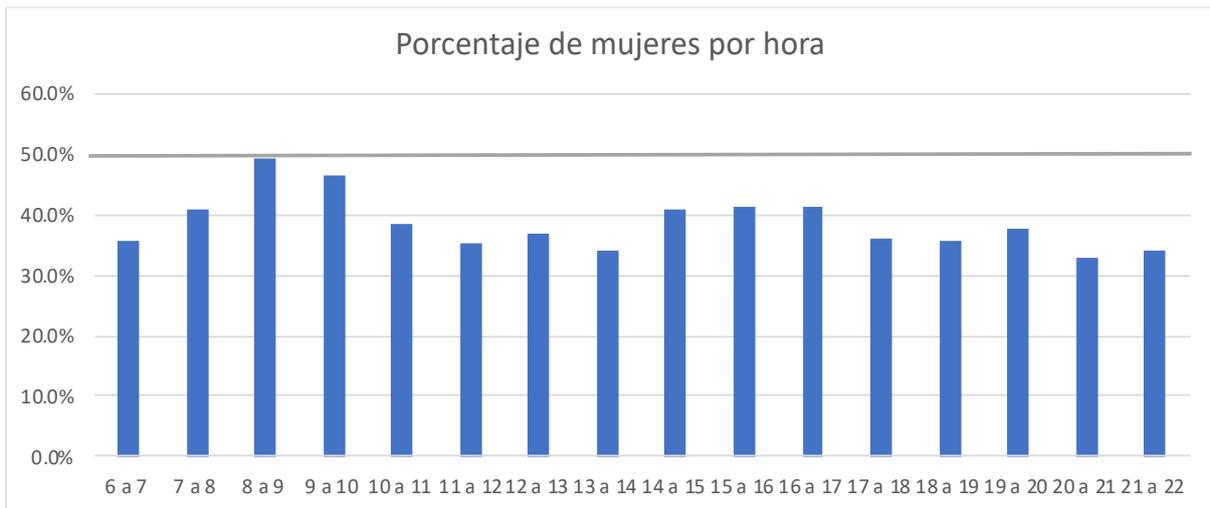


Figura 13. Porcentaje de mujeres en bicicleta propia por hora en los cinco puntos, 2020.

La fracción de edad más avanzada es más importante en hombres; siendo las jóvenes las mujeres más representadas.

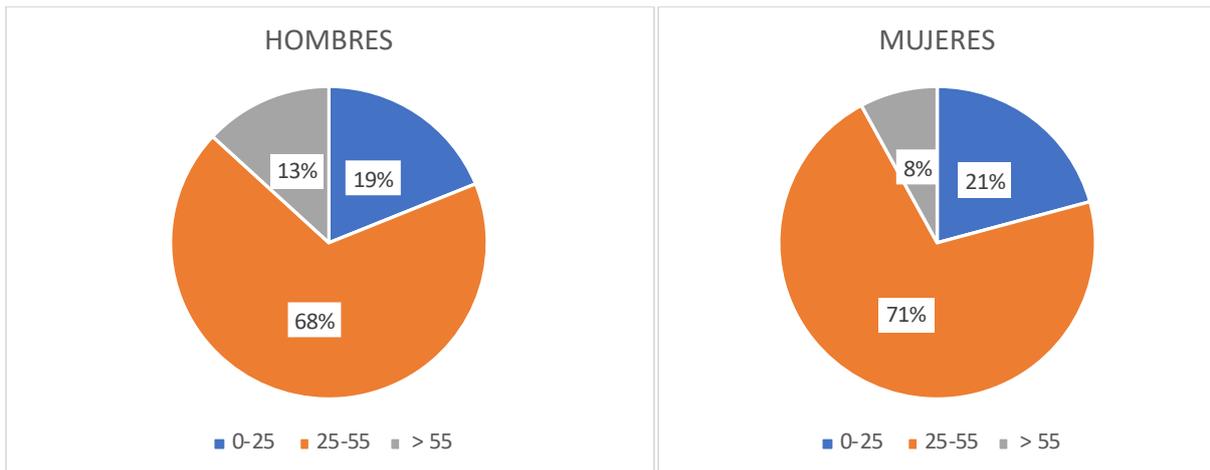


Figura 14. Rango de edad de hombres y mujeres en bicicleta propia en los cinco puntos, 2020.

4.1.2. Valenbisi

En el uso de Valenbisi, los picos son menos suaves que en la bicicleta propia en los hombres, pero el uso se reparte más a lo largo del día en el caso de las mujeres.

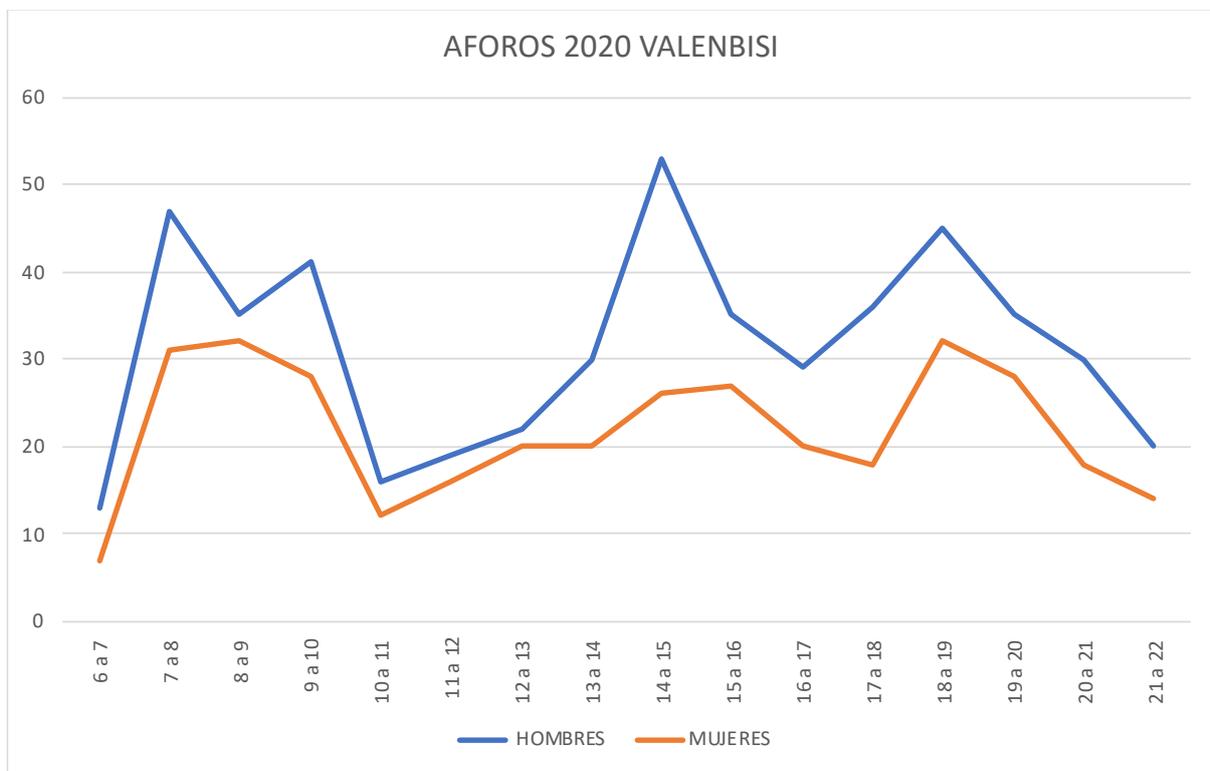


Figura 15. Ciclistas en Valenbisi por hora en los cinco puntos, 2020.

El máximo porcentaje de mujeres, aunque no llega al 50% se da antes de las 9h de la mañana y hacia el mediodía. La fracción de mujeres en Valenbisi es algo mayor que en la bicicleta propia en las horas de la tarde-noche.

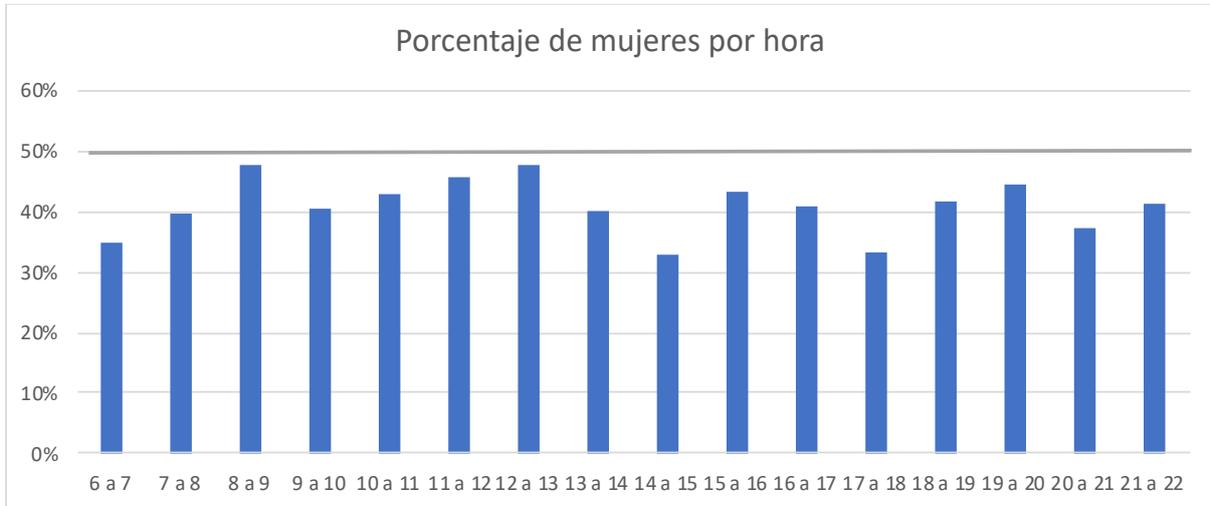


Figura 16. Porcentaje de mujeres en Valenbisi por hora en los cinco puntos, 2020.

Valenbisi tiene más baja representación de personas mayores de 55 años, pero más representación de mujeres, sobretodo jóvenes, cuyo reparto supera al de los hombres y alcanza el 25%.

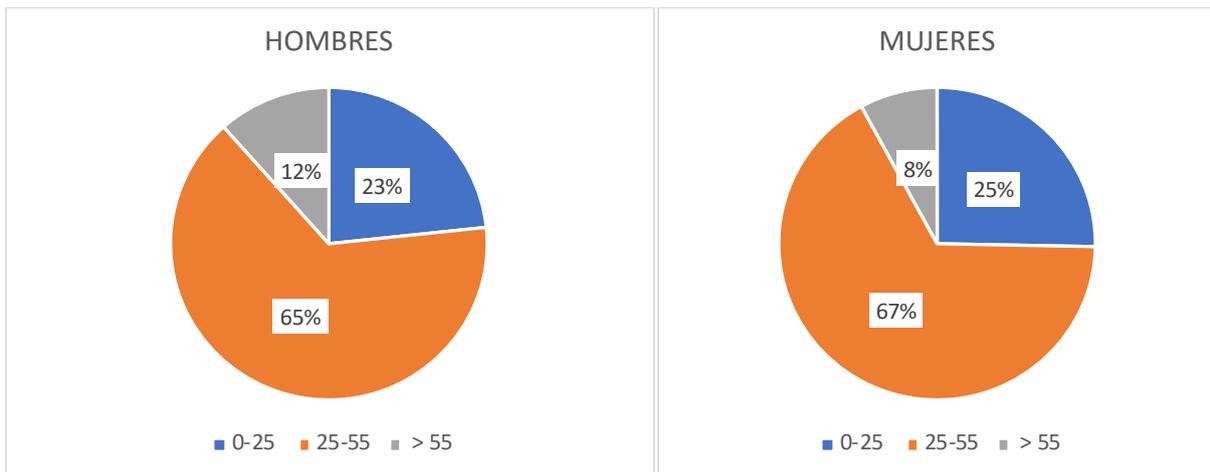


Figura 17. Rango de edad de hombres y mujeres en Valenbisi en los cinco puntos, 2020.

4.1.2.1. Análisis de membresía a Valenbisi 2020

La consulta específica a las cifras de membresía de Valenbisi durante el año 2020 nos muestran que las pérdidas de miembros del sistema de bicicletas compartidas han sido

mayoritariamente hombres, salvo en la categoría de edad de 18 a 25 años en la que se ha perdido un número considerable de mujeres, aunque menos que de hombres.

La proporción de mujeres socias de Valenbisi asciende del 54% en enero de 2020 al 62% en diciembre de 2020, rebasando significativamente la paridad.

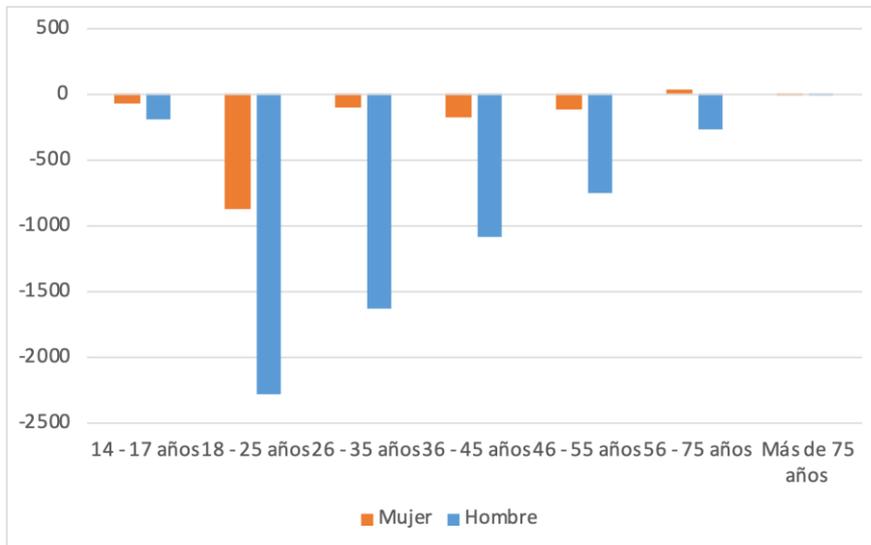


Figura 18. Diferencia en el número de personas usuarias de Valenbisi entre enero 2020 y diciembre 2020. Fuente: Valenbisi

Las bajas de personas usuarias en el sistema muestran que ha habido más bajas en mujeres que en hombres. Sin embargo, las bajas de mujeres se han dado mayoritariamente en los meses de noviembre y diciembre de 2020 y sobretodo en la franja de mujeres de 18 a 25 años, en la que hubo más de 8 veces más bajas que en el mismo mes del año anterior.

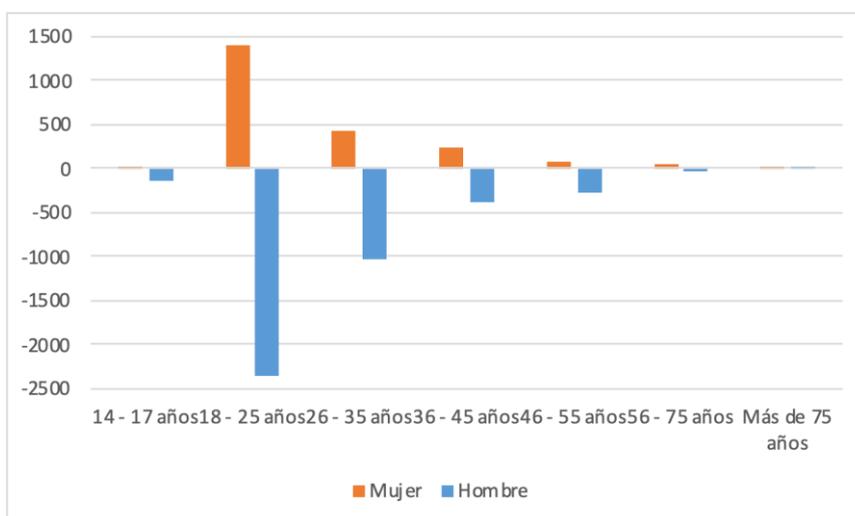


Figura 19. Bajas de las personas usuarias de Valenbisi entre enero 2020 y diciembre 2020. Fuente: Valenbisi

Las altas de personas usuarias muestran un decrecimiento generalizado, pero menos pronunciado en mujeres. En algunos meses se dieron crecimientos en las altas de todos los grupos de edad de mujeres, mientras todos los grupos de edad de hombres decrecían en relación con el mismo mes de 2019, como fue junio y, menos pronunciadamente, en julio. En agosto pasó lo contrario, altas en todos los grupos de edad de hombres y bajas en mujeres. En toda la segunda mitad del año las altas de mujeres fueron mucho más numerosas que las de los hombres en los dos años, pero con menos intensidad en el 2020.

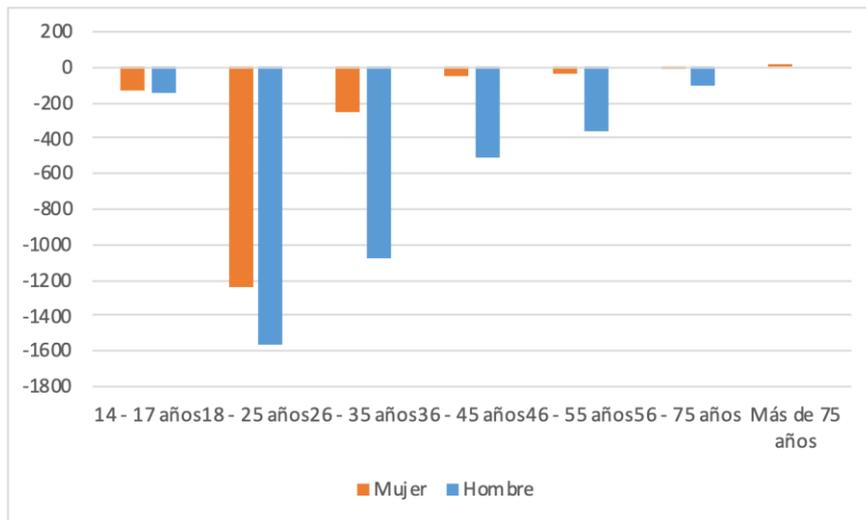


Figura 20. Altas de las personas usuarias de Valenbisi entre enero 2020 y diciembre 2020.
Fuente: Valenbisi

Por último, en las renovaciones es dónde se ve más claramente el aumento de las mujeres y un descenso de hombres. Mientras que, tanto altas como bajas son procesos iniciados por las personas usuarias, las renovaciones son automáticas y afectan a todas las personas usuarias por igual. Los grupos de edad de mujeres que más crecen son aquellas en edad previa o posterior a la realización de los cuidados de hijos e hijas.

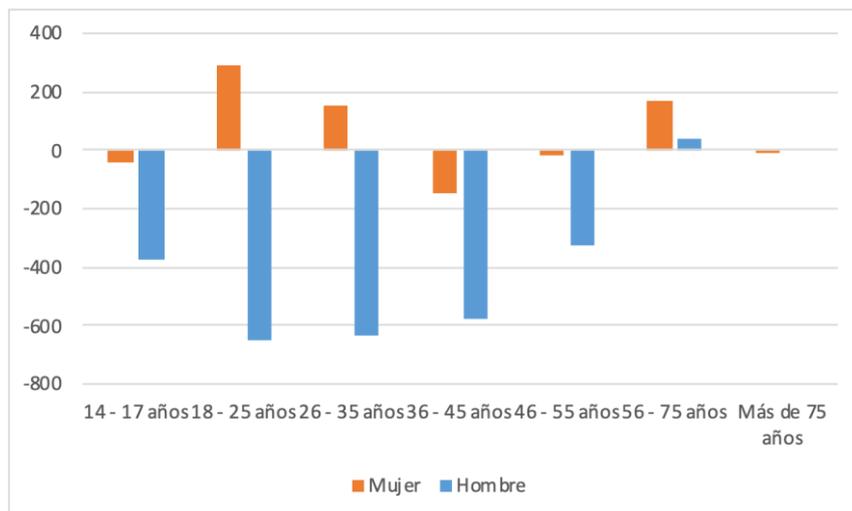


Figura 21. Renovaciones de las personas usuarias de Valenbisi entre enero 2020 y diciembre 2020. Fuente: Valenbisi

4.1.3. Bicicleta total

En la agregación para el total de los desplazamientos en bicicleta, se puede observar un patrón claro que vincula la movilidad de las mujeres con momentos clave a lo largo del día: las mujeres se mueven más en las horas de realizar cuidados: el pico más acentuado es por la mañana, momento en que los porcentajes se asimilan más a la paridad. También se observa otro pico al mediodía, relacionado con la hora de la comida.

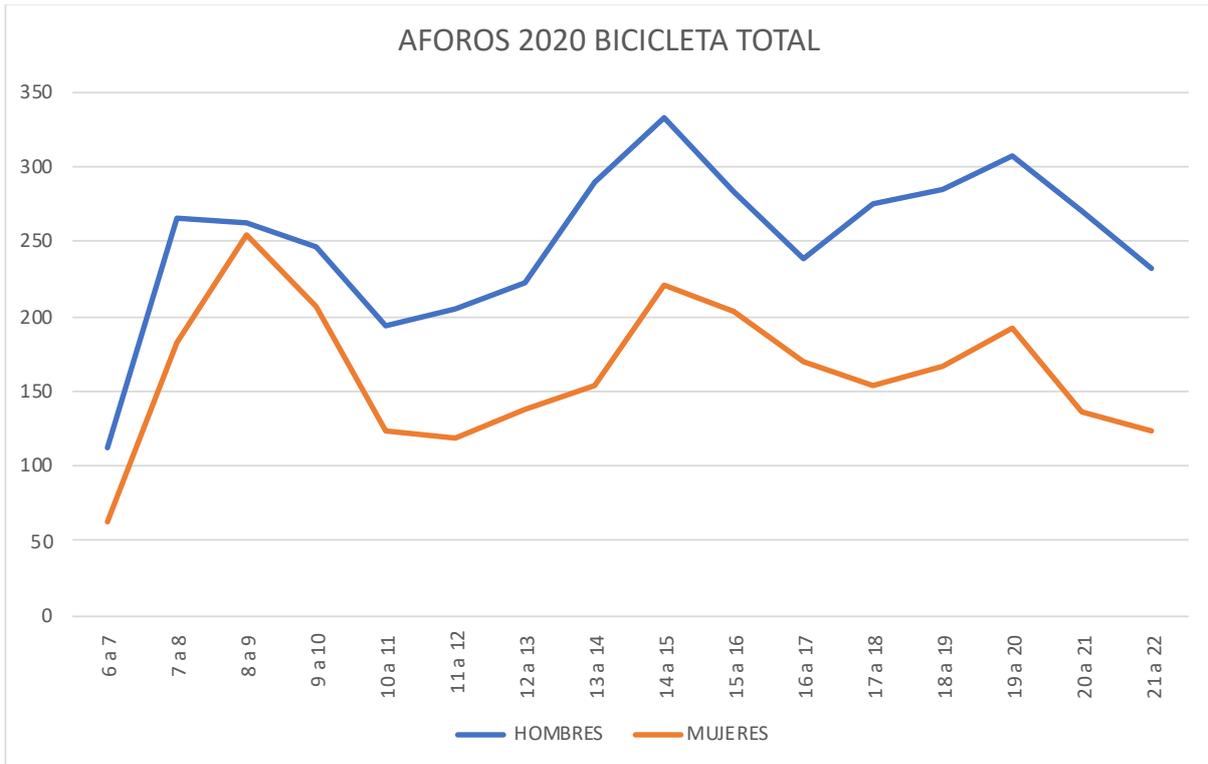


Figura 22. Ciclistas (en bicicleta propia y en Valenbisi) por hora en los cinco puntos, 2020.

En la agregación ciclista se destaca una única franja horaria con paridad, la de 8 a 9h, una franja que está relacionada con la entrada a los centros de estudio y trabajo.

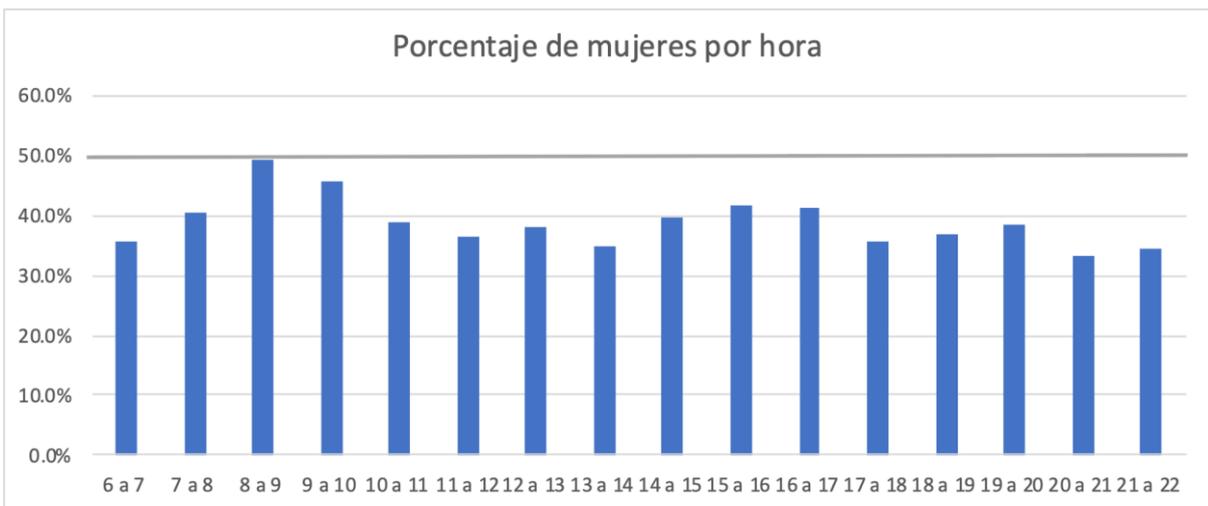


Figura 23. Porcentaje de mujeres en bicicleta (propia y Valenbisi) por hora en los cinco puntos, 2020.

La agregación de modos ciclistas muestra la mayor diferencia en el reparto de la franja de edad mayor de 55 años, con solo un 8% de mujeres y un 13% de hombres.

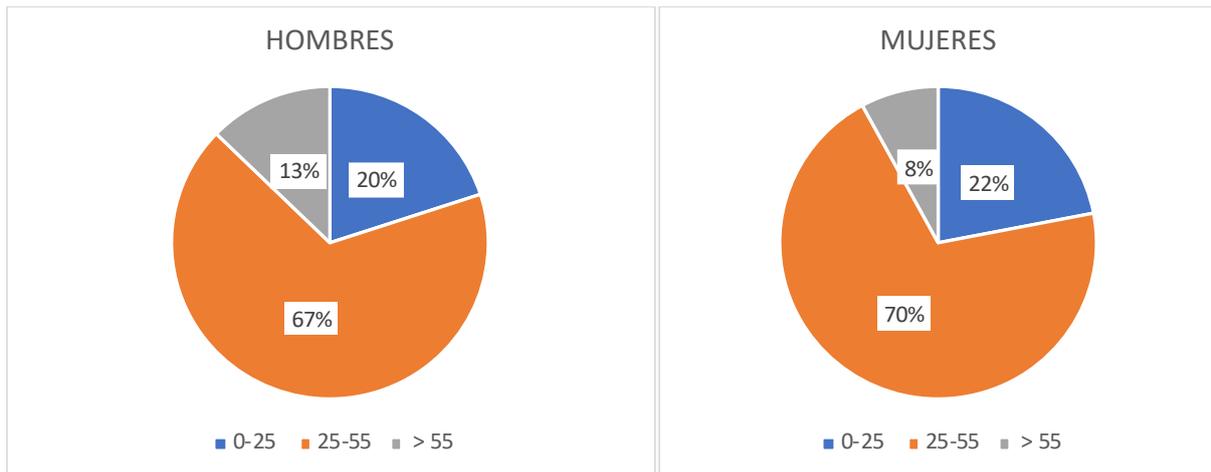


Figura 24. Rango de edad de hombres y mujeres en bicicleta (propia y Valenbisi) en los cinco puntos, 2020.

4.1.4. VMP

En los VMP, el pico tarde-noche no es tan apreciable, quizás debido a que la falta de luz aumenta la sensación de inseguridad en estos vehículos. Es destacable que, en el pico de la mañana, hay más mujeres que hombres en números absolutos y relativos, como mostrará la Figura 26 del porcentaje de mujeres por hora.

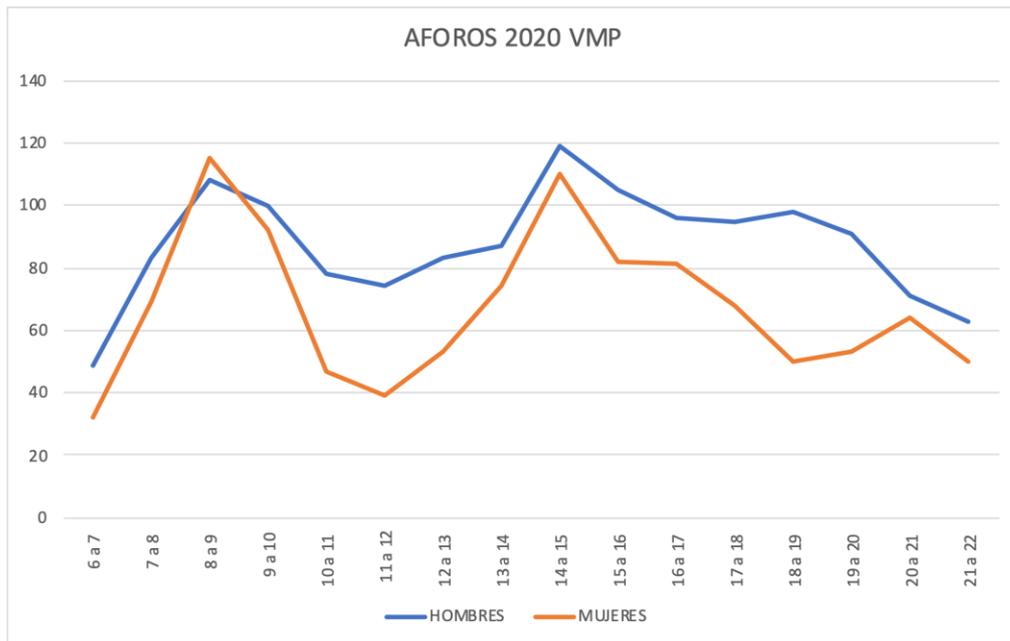


Figura 25. Personas en VMP por hora en los cinco puntos, 2020.

A parte del pico de la mañana, solamente se acercan a la paridad en las franjas de 14h a 15h y de 20h a 21h.

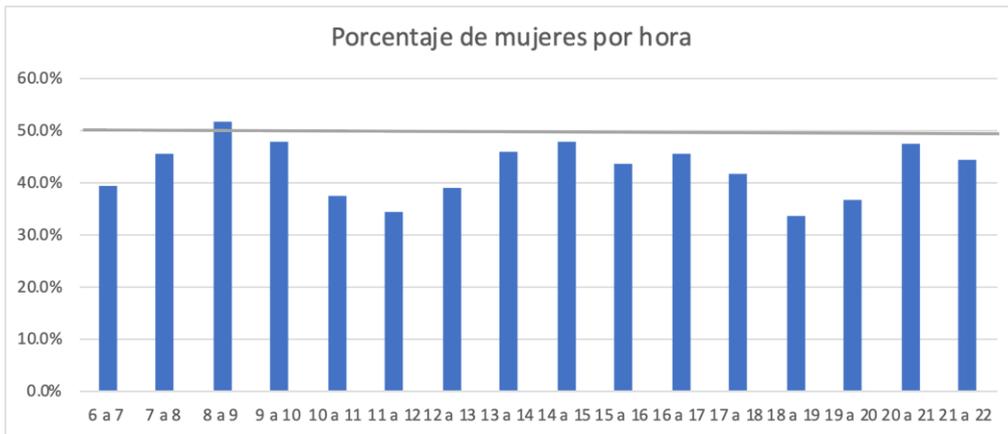


Figura 26. Porcentaje de mujeres en VMP por hora en los cinco puntos, 2020.

La fracción de personas mayores de 55 años es muy escasa, casi inexistente en mujeres. Sin embargo, la fracción de menores de 25 años es mayor en mujeres que en hombres, con un 35%.

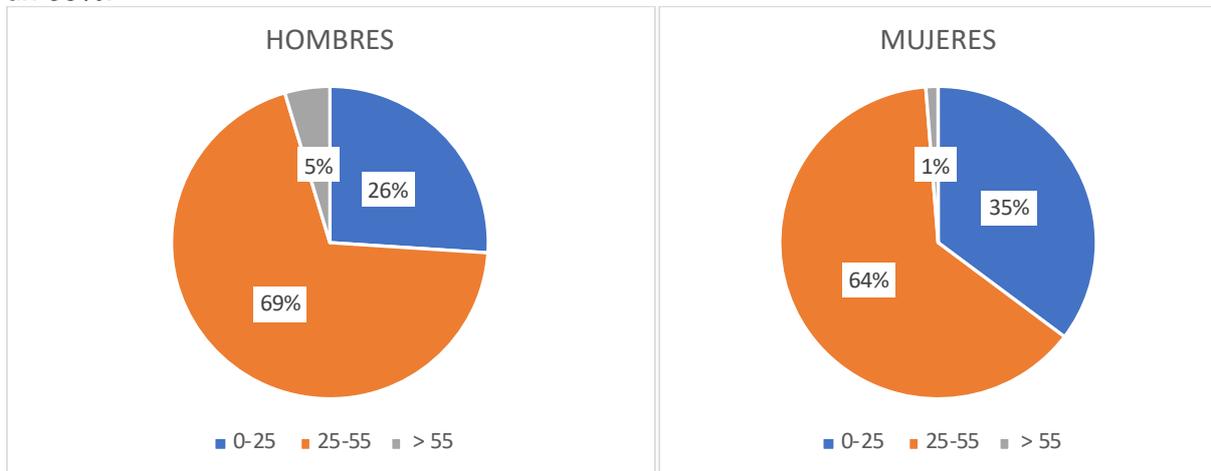


Figura 27. Rango de edad de hombres y mujeres en VMP en los cinco puntos, 2020.

4.2. Comparativa en los dos puntos con datos de 2019 y 2020

4.2.1. Bicicleta propia

En 2019, el porcentaje de mujeres en los dos puntos de medición (C. Alicante y Pont de Fusta) era de 39.5%, en 2020, disminuyó ligeramente a 38.7%. Este descenso global de las mujeres es leve teniendo en cuenta la reducción drástica de mujeres mayores de 55 años en el uso de la bicicleta propia (de las 228 en 2019 a las 83 en 2020).

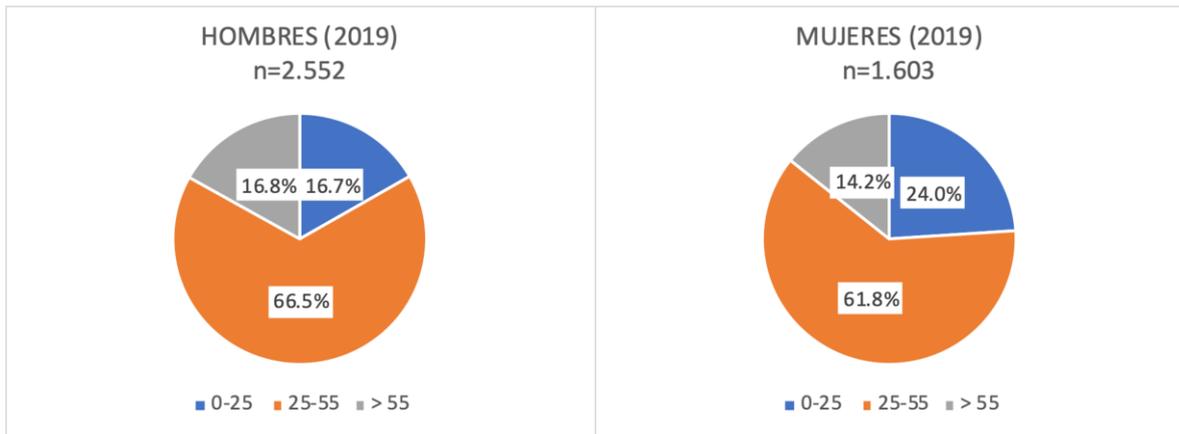


Figura 28. Reparto por edad de hombres y mujeres en bicicleta propia en 2019 (puntos en Alicante y Pont de Fusta)

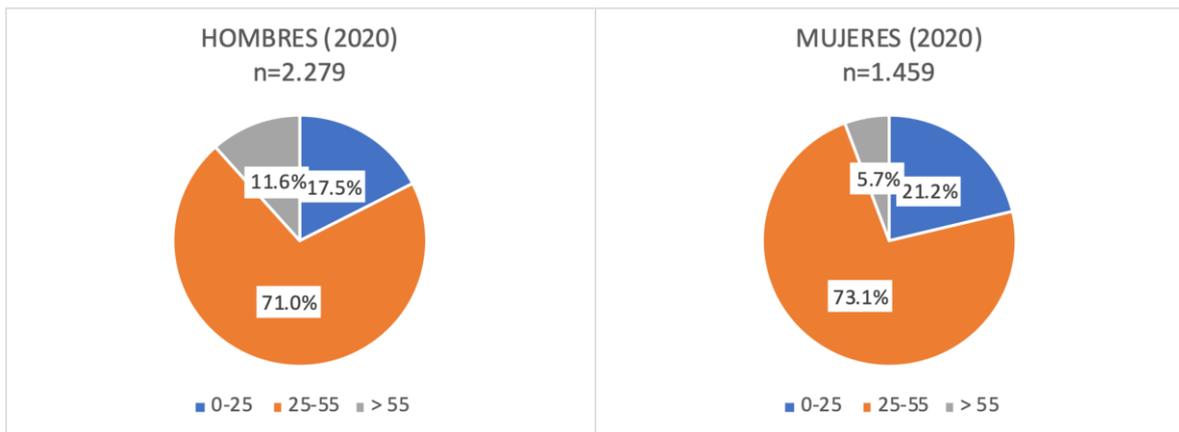


Figura 29. Reparto por edad de hombres y mujeres en bicicleta propia en 2020 (puntos en Alicante y Pont de Fusta)

Tanto en hombres como en mujeres, se observa una disminución de la fracción de edad más mayor, pero en mujeres es más pronunciada. A diferencia de lo que pasa con los hombres, la fracción de mujeres menores de 25 años disminuye. La predominancia de la fracción de edad central aumenta, llegando casi a los tres cuartos en el caso de las mujeres.

4.2.1.1. Calle Alicante

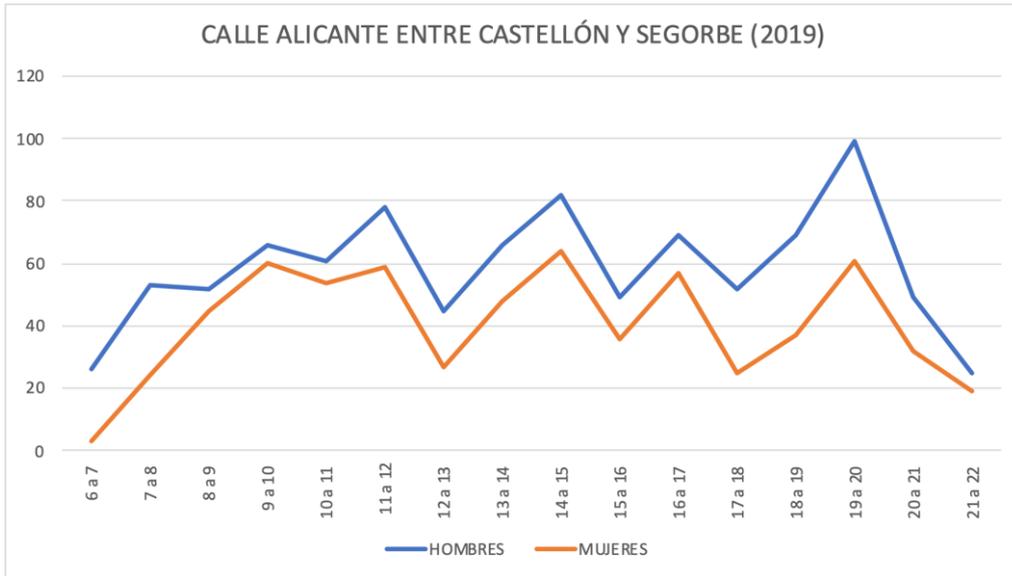


Figura 30. Ciclistas en bicicleta propia por hora en 2019 (Alicante)

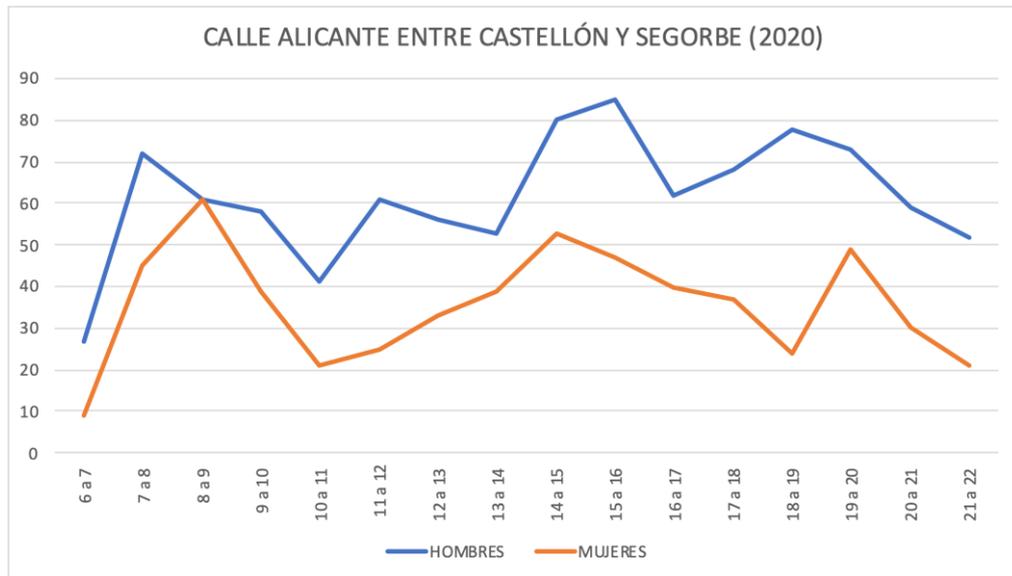


Figura 31. Ciclistas en bicicleta propia por hora en 2020 (Alicante)

A pesar de que los números absolutos muestran que los niveles de movilidad ciclista se mantienen, parece que los hábitos de movilidad han variado. Se ha creado un pico de movilidad en la hora punta de la mañana en Calle Alicante, a la vez que se han reducido los picos más tardíos en el día. La hora valle de la mañana se acentúa, para acentuar un poco más los movimientos pendulares. Hay más movilidad a la hora de comer o justo después.

En cuanto a diferencias de género, la movilidad ciclista de las mujeres disminuye en este punto, y se vuelve más pendular aun que la de los hombres, concentrándose en las entradas y salidas del trabajo y los centros educativos, lo que puede indicar que los cambios debidos a COVID influyen más en las mujeres.

4.2.1.2. Pont de Fusta

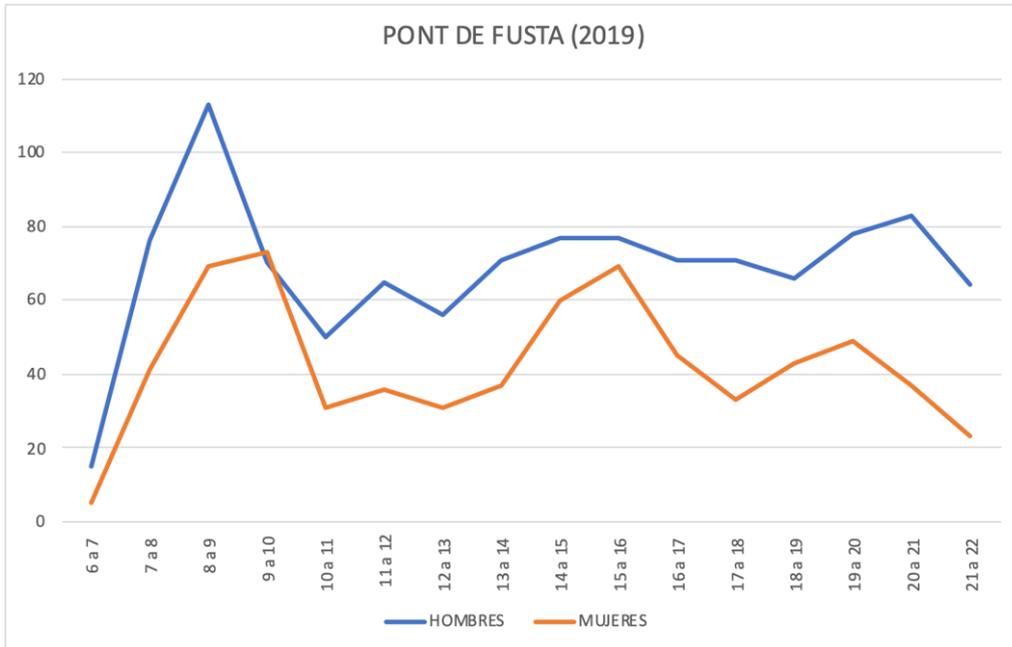


Figura 32. Ciclistas en bicicleta propia por hora en 2019 (Pont de Fusta)

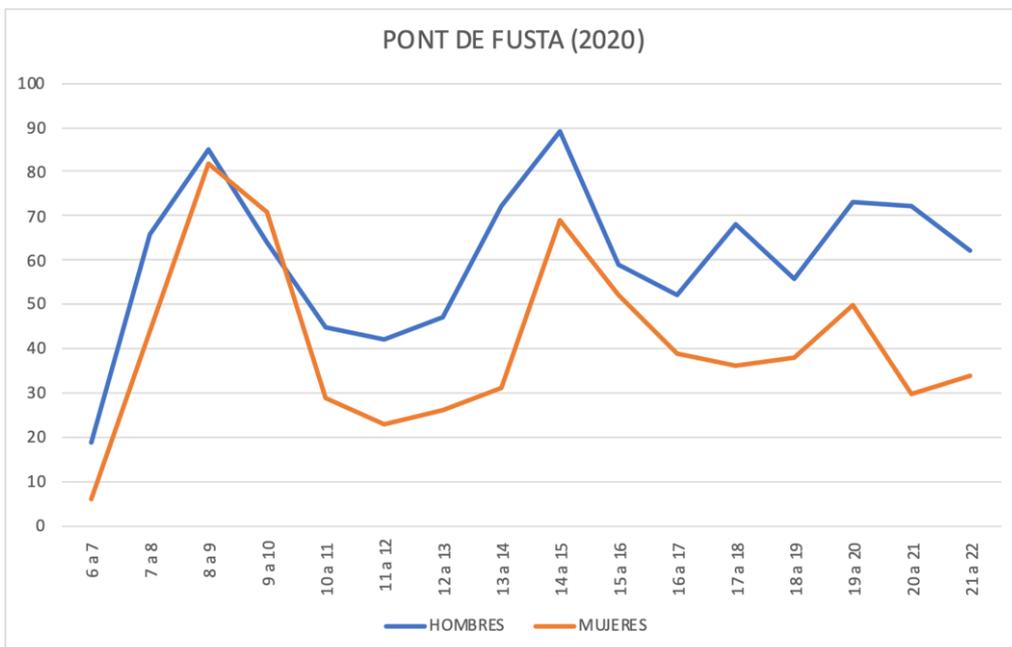


Figura 33. Ciclistas en bicicleta propia por hora en 2020 (Pont de Fusta)

De nuevo se observan picos pendulares más acentuados, centrados en la mañana y en la hora de comer, con menos movilidad en el resto del día. Con la pandemia, los desplazamientos de ocio y sociales que se podían dar durante la tarde y noche se han reducido drásticamente, sobretodo para las mujeres.

4.2.2. Valenbisi

Al contrario de lo que ocurre con la bicicleta propia, en Valenbisi, la fracción de mujeres ha aumentado de 34.7% a 41.2%. El uso de Valenbisi ha disminuido en general, pero podría ser que hubiera disminuido más en hombres y que las mujeres se hayan fidelizado más.

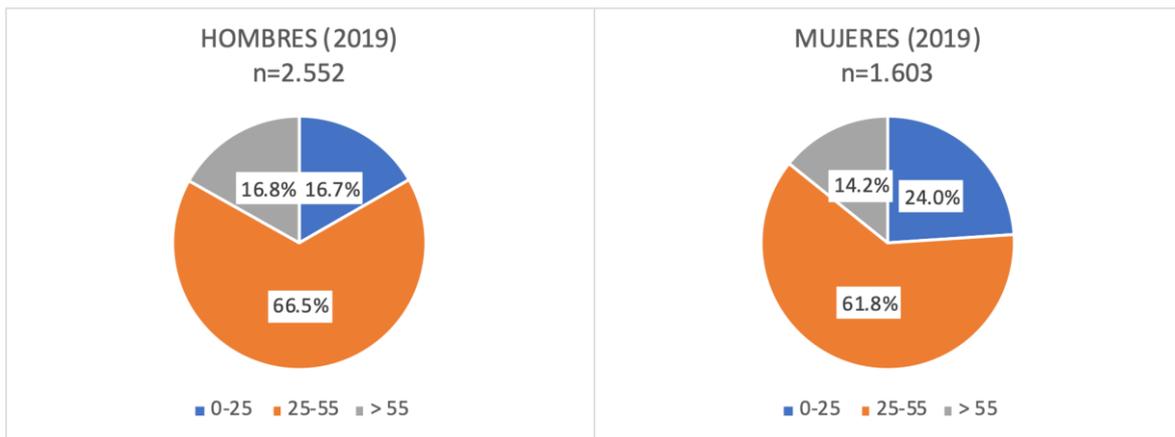


Figura 34. Reparto por edad de hombres y mujeres en Valenbisi en 2019 (puntos en Alicante y Pont de Fusta)

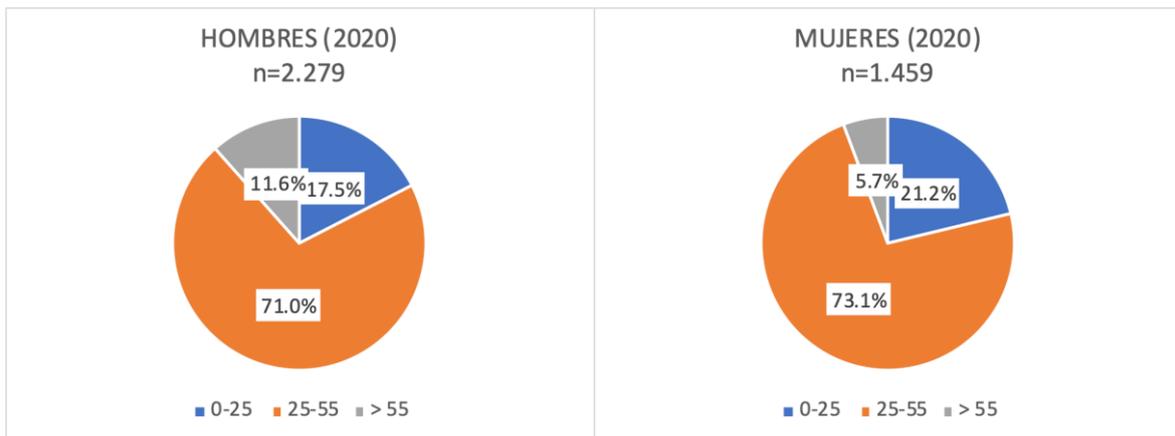


Figura 35. Reparto por edad de hombres y mujeres en Valenbisi en 2020 (puntos en Alicante y Pont de Fusta)

En Valenbisi también se observa la disminución de la franja de edad mayor, y también es más pronunciada en mujeres, hasta bajar a poco más del 3%.

4.2.2.1. Calle Alicante

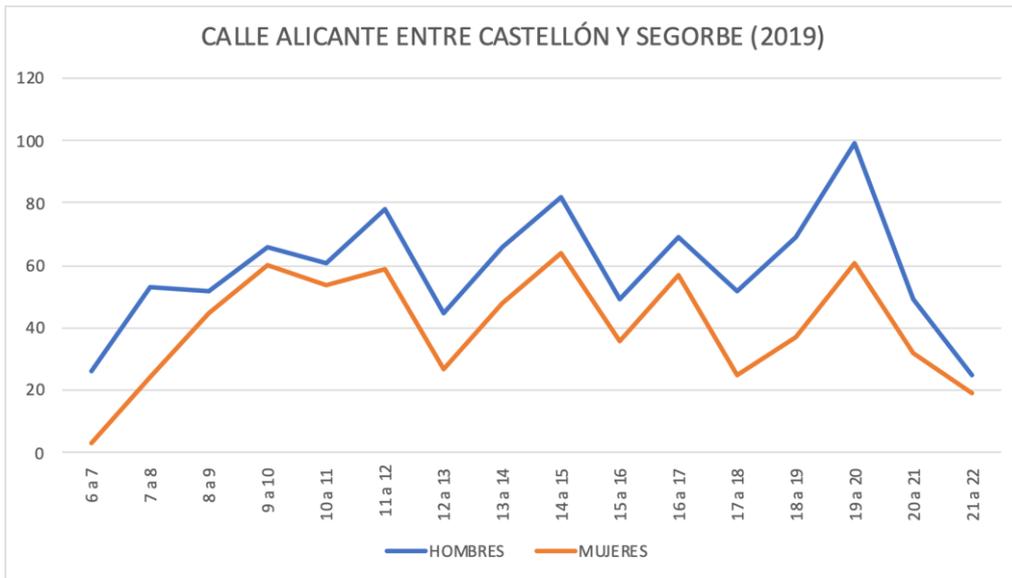


Figura 36. Ciclistas en Valenbisi por hora en 2019 (Alicante)

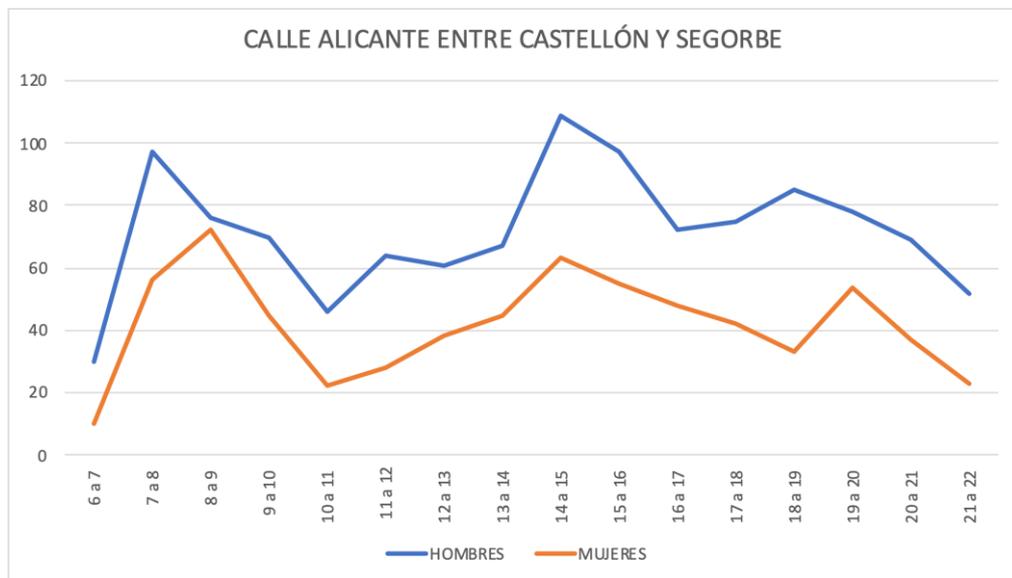


Figura 37. Ciclistas en Valenbisi por hora en 2020 (Alicante)

En Calle Alicante, el efecto de “pendularización” de la movilidad ciclista se ve sobretodo en los hombres, mientras que las mujeres mantienen un patrón de movilidad bastante más uniforme a lo largo del día. A pesar del contraste entre hombres y mujeres en los patrones horarios, la fracción de mujeres en 2020 es algo mayor que en 2019, como se ha observado en la fracción modal de la sección anterior.

4.2.2.2. Pont de Fusta

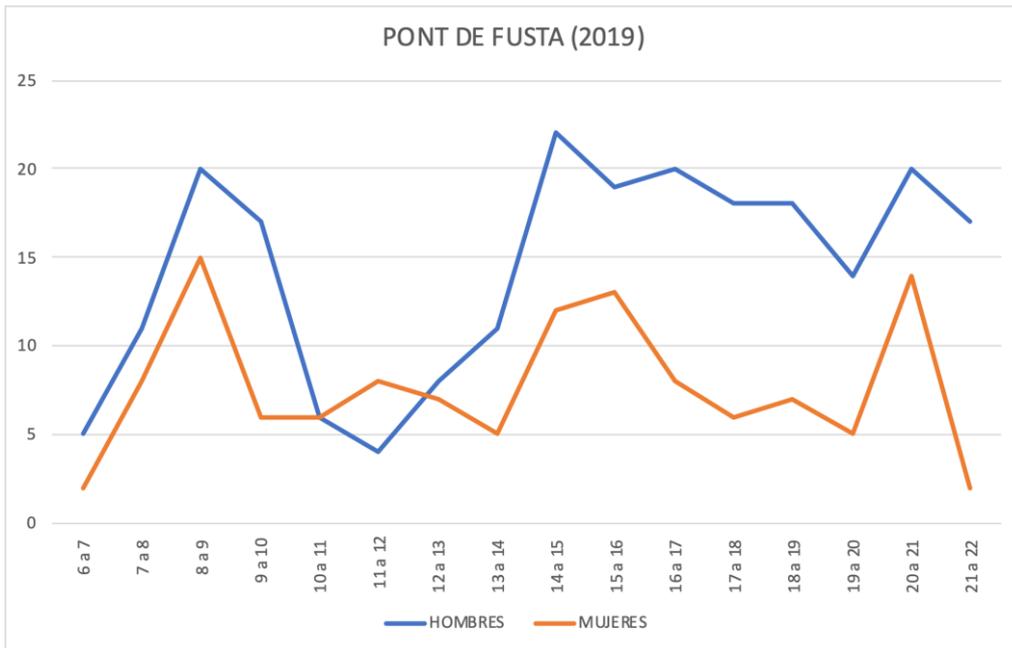


Figura 38. Ciclistas en Valenbisi por hora en 2019 (Pont de Fusta)

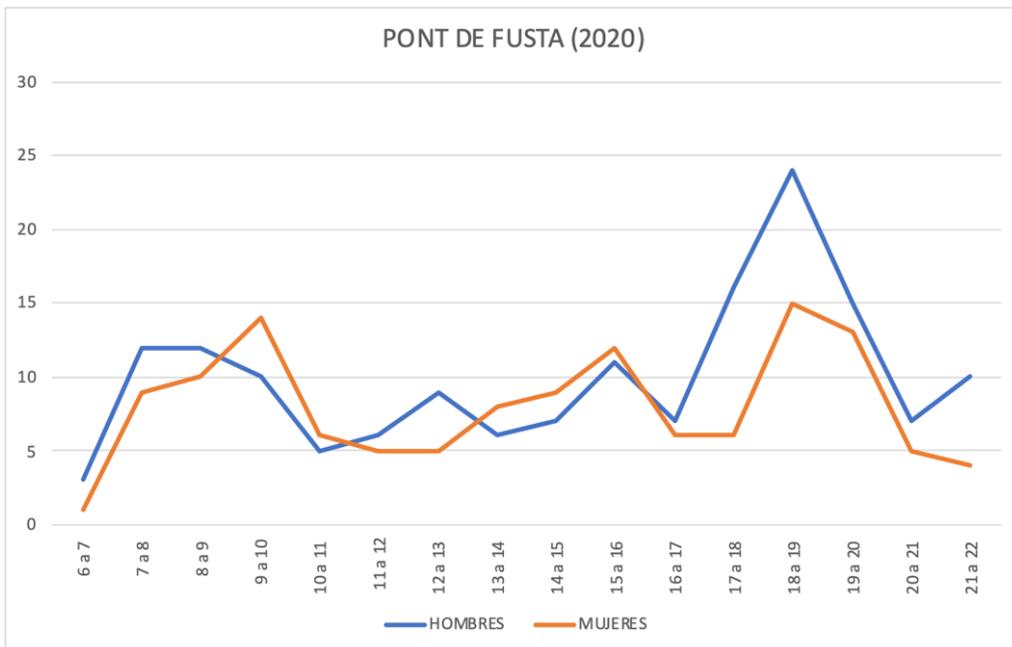


Figura 39. Ciclistas en Valenbisi por hora en 2020 (Pont de Fusta)

La dinámica de Valenbisi en Pont de Fusta es muy diferente en 2020. Parece que se centra en el retorno a casa, en la última parte del día, con un pico muy pronunciado en esas horas. Los dos géneros siguen patrones similares, con las mujeres superando a los hombres en las horas en que se realizan los desplazamientos de cuidados escolares (de 9 a 10h y franja

comida). De nuevo por las tardes, las mujeres se mueven menos que los hombres en Valenbisi.

4.2.3. Bicicleta total

La franja mayor de 55 años ha perdido importancia con respecto al 2019, sobretudo en mujeres. Por otro lado, las mujeres se concentran aun más en la franja intermedia, con un 73% de ellas entre los 25 y los 55 años.

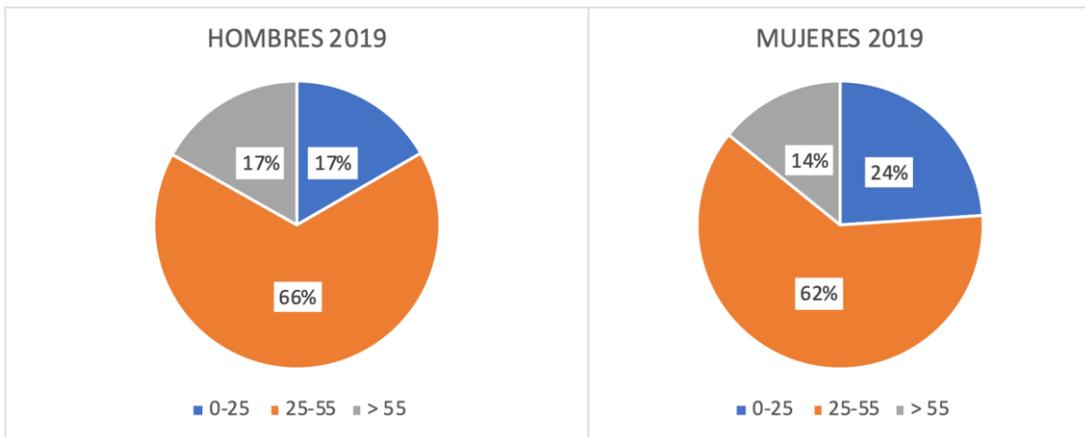


Figura 40. Reparto por edad de hombres y mujeres en bicicleta (propia y Valenbisi) en 2019 (puntos en Alicante y Pont de Fusta)

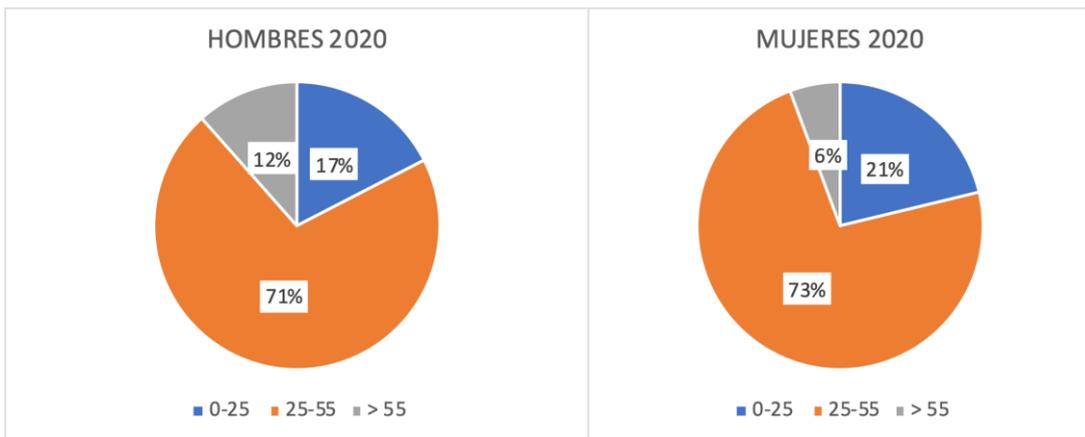


Figura 41. Reparto por edad de hombres y mujeres en bicicleta (propia y Valenbisi) en 2020 (puntos en Alicante y Pont de Fusta)

Cuando se agregan los datos de bicicleta (bicicleta propia y Valenbisi) se observa que, en números absolutos, todos los rangos de edad han bajado salvo el de mujeres entre 25-55 que ha aumentado en 2020. Estas mujeres en edad activa y probablemente con menor acceso a vehículo motorizado privado, se han decantado por la bicicleta para su movilidad en este momento con restricciones debidas a la pandemia.

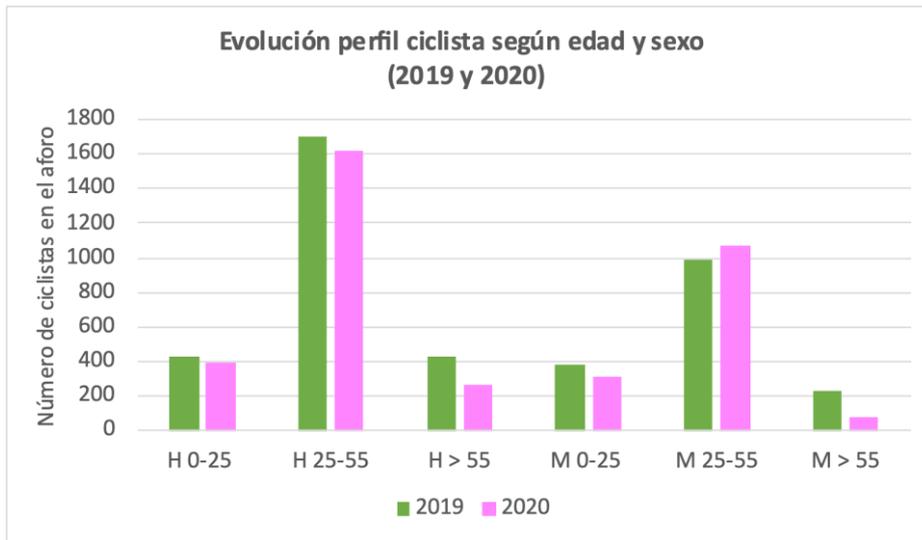


Figura 42. Evolución del perfil ciclista por edad y sexo (2019 y 2020)

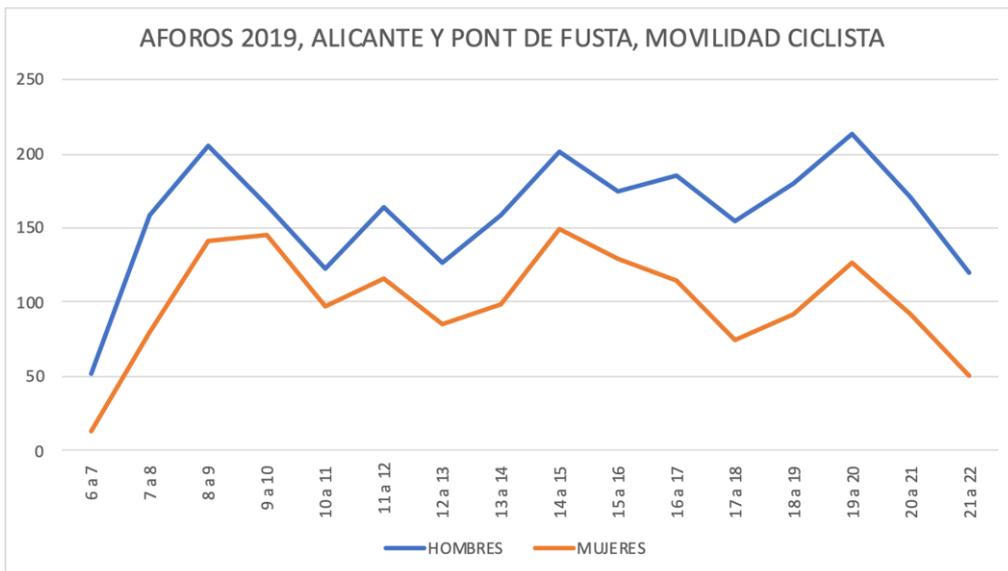


Figura 43. Ciclistas (en bicicleta propia y en Valenbisi) por hora en 2019 (Alicante y Pont de Fusta)

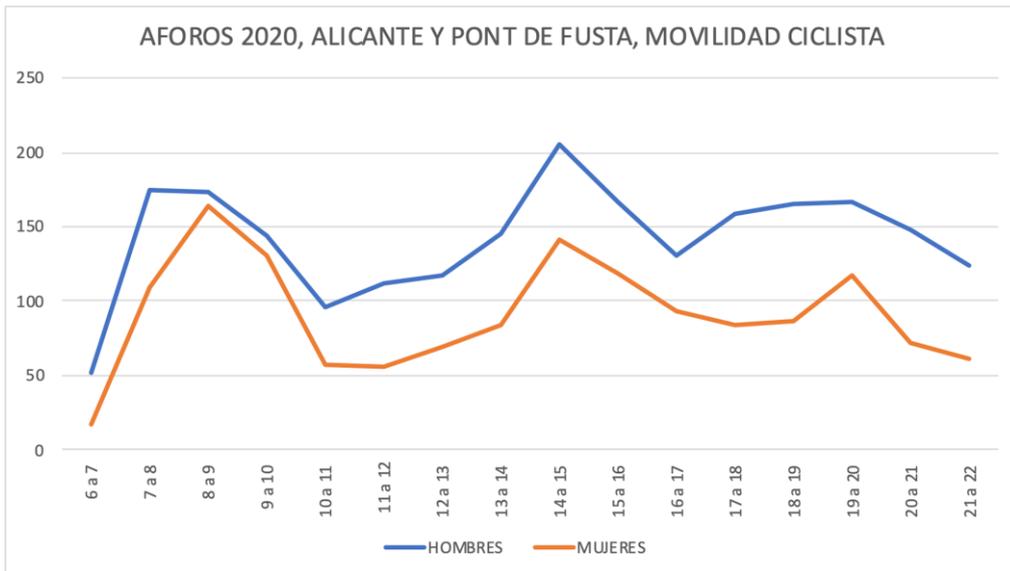


Figura 44. Ciclistas (en bicicleta propia y en Valenbisi) por hora en 2020 (Alicante y Pont de Fusta)

En las horas relacionadas con los cuidados (sobretudo de 8h a 9h pero también de 16h a 17h y de 19h a 20h) el porcentaje de mujeres ciclistas aumenta con respecto a 2019.

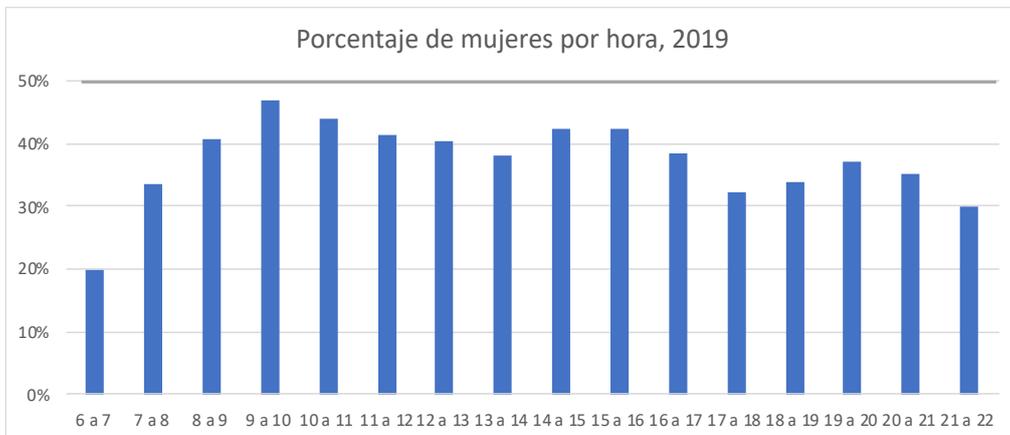


Figura 45. Porcentaje de mujeres en bicicleta (propia y Valenbisi) por hora en 2019 (Alicante y Pont de Fusta)

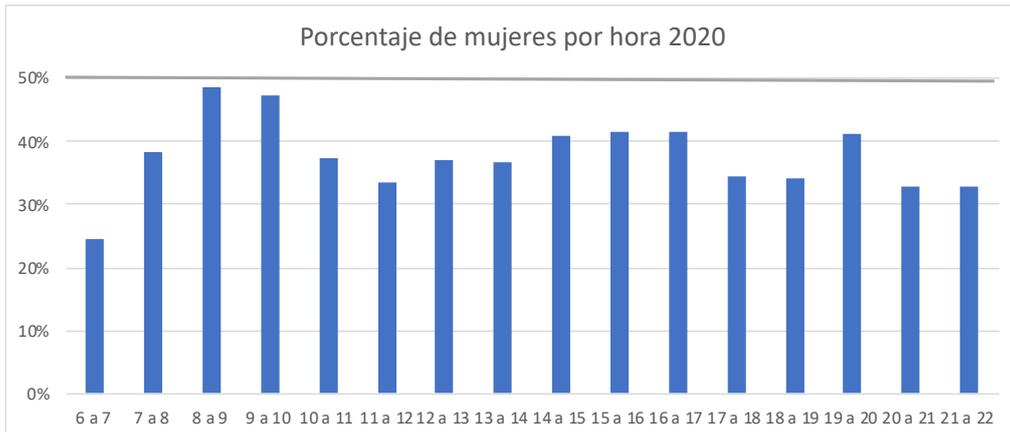


Figura 46. Porcentaje de mujeres en bicicleta (propia y Valenbisi) por hora en 2020 (Alicante y Pont de Fusta)

4.2.4. VMP

El porcentaje de mujeres también aumenta en VMP, pasando del 39.2% al 42.6%.

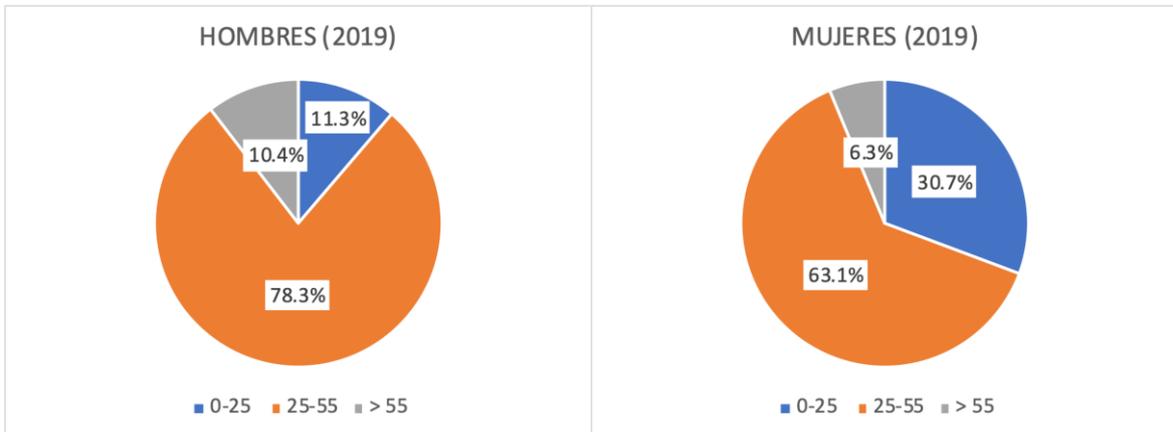


Figura 47. Reparto por edad de hombres y mujeres en VMP en 2019 (puntos en Alicante y Pont de Fusta)

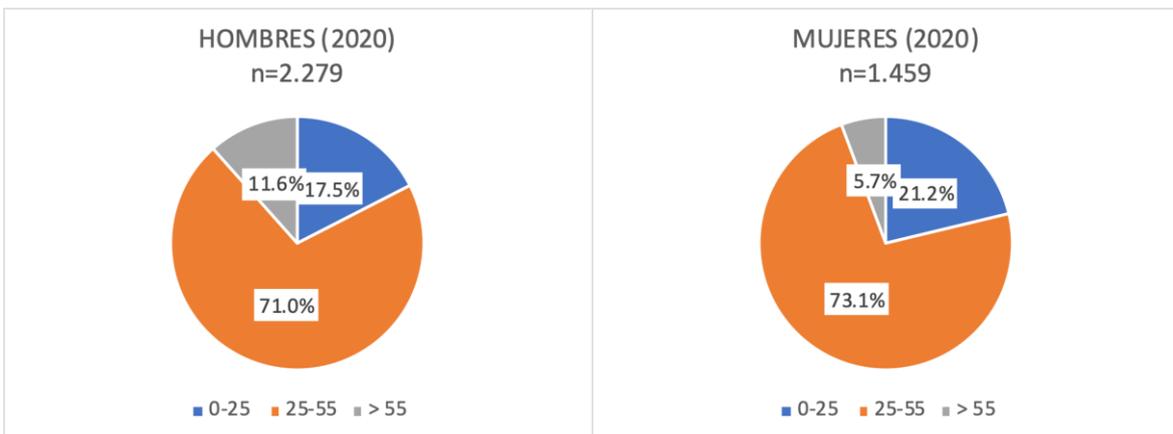


Figura 48. Reparto por edad de hombres y mujeres en VMP en 2020 (puntos en Alicante y Pont de Fusta)

Salta a la vista que la fracción de mujeres más jóvenes es mucho mayor que la de hombres, incluso con el aumento de la fracción de edad intermedia que se ha producido este año. Este modo de transporte ha calado en más mujeres jóvenes que hombres jóvenes.

4.2.4.1. Calle Alicante

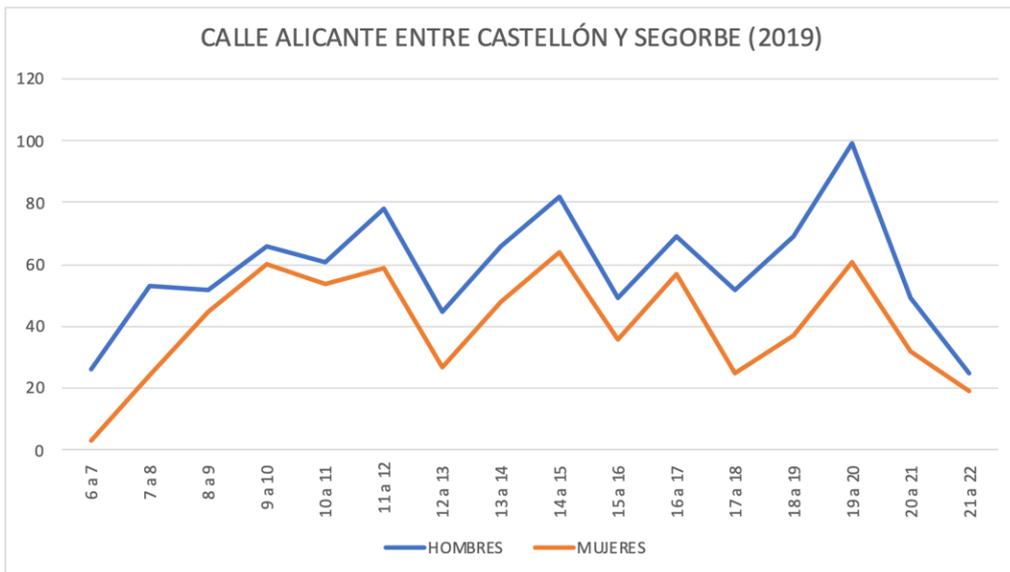


Figura 49. Personas en VMP por hora en 2019 (Alicante)

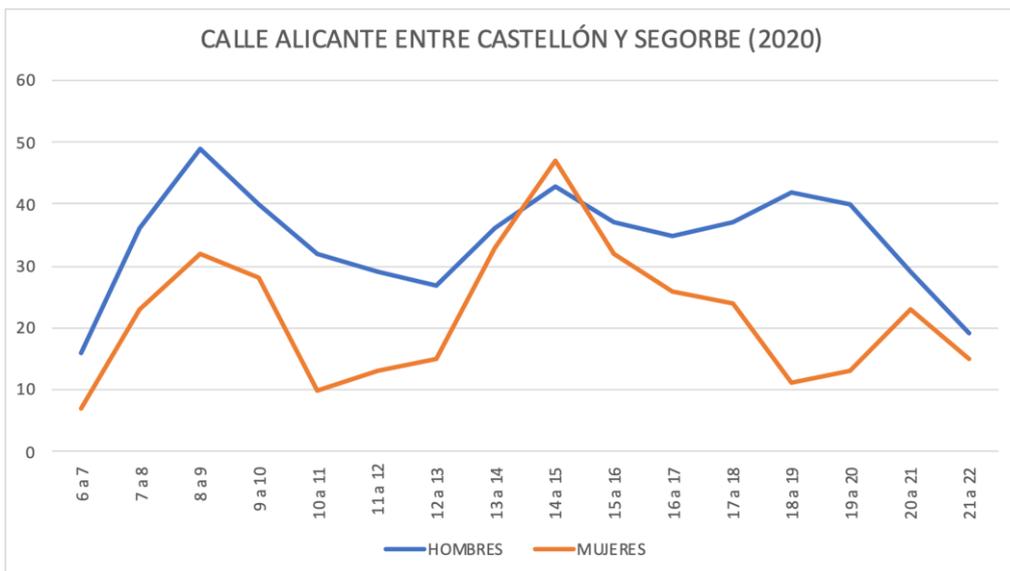


Figura 50. Personas en VMP por hora en 2020 (Alicante)

En calle alicante, mientras que los hombres que se desplazan en VMP se distribuyen un poco más a lo largo del día, las mujeres intensifican sus desplazamientos a la hora de la

comida, en lo que parecería una vuelta a casa más temprana que la de los hombres. Las mujeres también aumentan sus desplazamientos en VMP en las primeras horas del día laboral.

4.2.4.2. Pont de Fusta

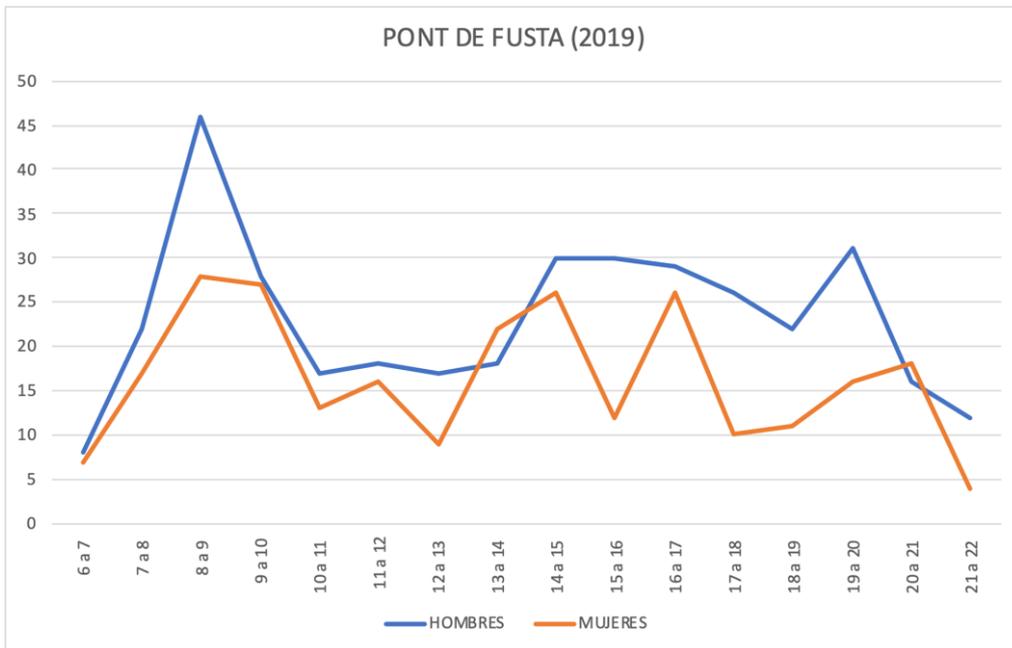


Figura 51. Personas en VMP por hora en 2019 (Pont de Fusta)

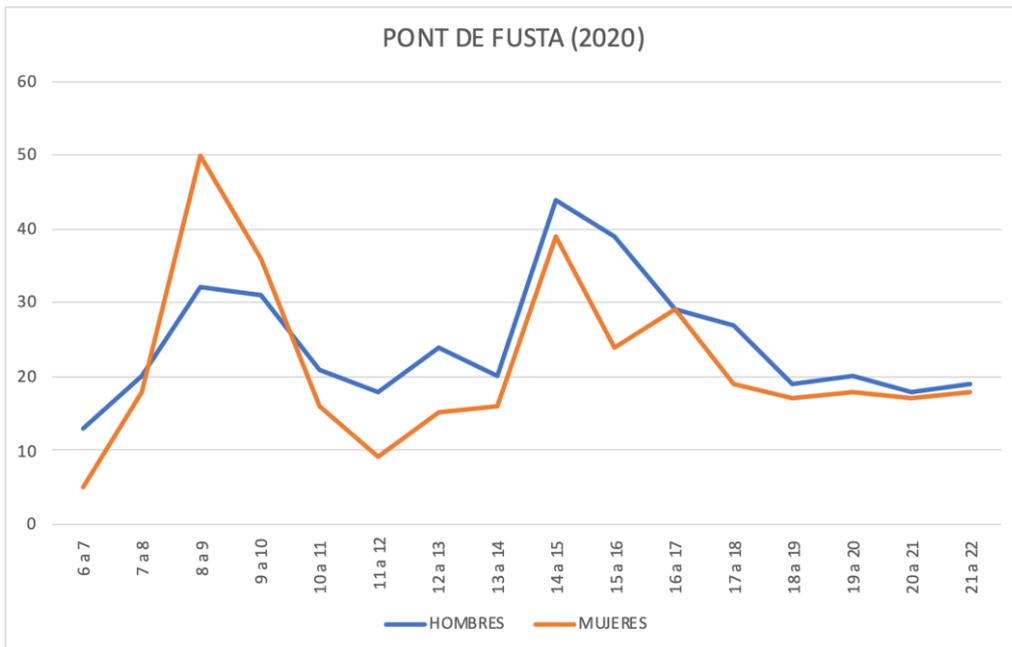


Figura 52. Personas en VMP por hora en 2020 (Pont de Fusta)

Los cambios en la movilidad horaria de los VMP se asemejan más a los de la bicicleta propia, en Pont de la Fusta: de un patrón con una hora punta al principio de la mañana, a un patrón con dos horas punta y el resto del tiempo un nivel de movilidad sensiblemente menor. Hay menos viajes entre horas punta que en 2019. El pico de mañana en las mujeres es incluso más alto que en los hombres. Si pensamos en la distribución de edad observada en VMP, quizás podría estar sucediendo que las mujeres jóvenes con horarios marcados de trabajo o estudio estén utilizando más los patinetes que los hombres en su misma situación.

4.3. Individual para los tres puntos adicionales en 2020

4.3.1. Reparto de género y edad

4.3.1.1. Bicicleta

Peris y Valero

Mujeres 38.3%

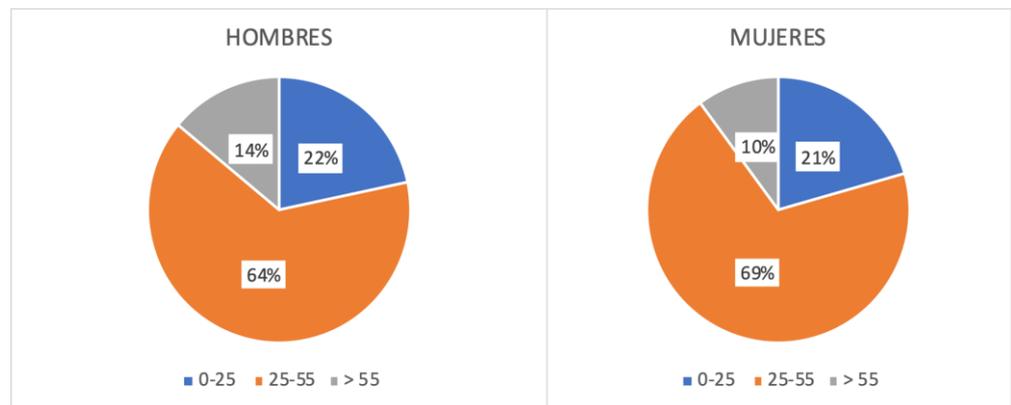


Figura 53. Reparto por edad de hombres y mujeres en bicicleta propia en 2020 (Peris y Valero)

Plaza del Ayuntamiento

Mujeres 31.1%

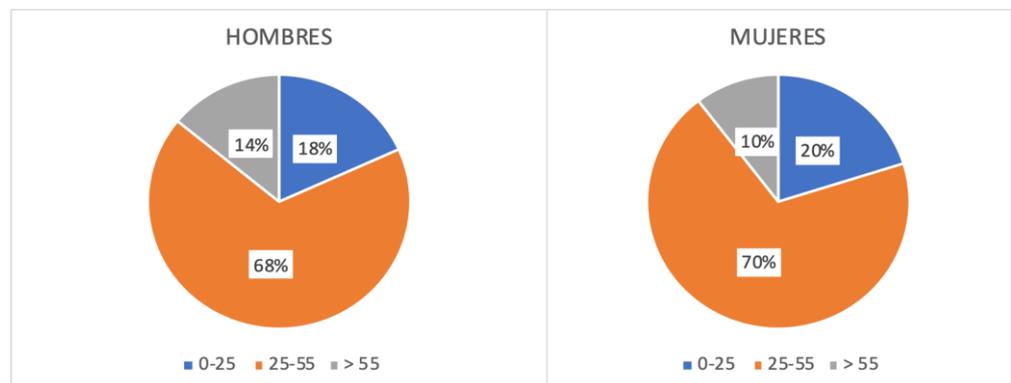


Figura 54. Reparto por edad de hombres y mujeres en bicicleta propia en 2020 (Plaza del Ayuntamiento)

Primado Reig

Mujeres
41.0%

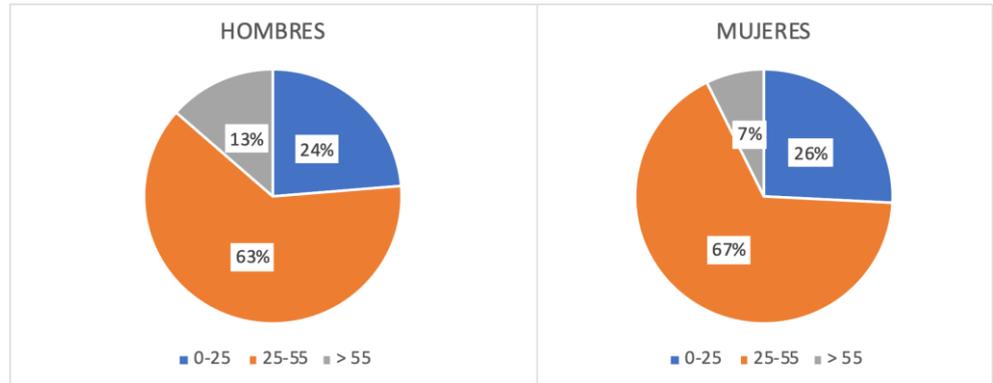


Figura 55. Reparto por edad de hombres y mujeres en bicicleta propia en 2020 (Primado Reig)

Curiosamente, el reparto por edades de hombres y mujeres es muy similar en Peris y Valero y en Plaza del Ayuntamiento, pero la brecha de género es más grande en Plaza del Ayuntamiento debido a la tipología de infraestructura (acera bici vs. calzada compartida). En Primado Reig, la fracción de jóvenes es mayor, quizás debido a la dirección no radial y probablemente de conexión entre centros residenciales y de educación.

4.3.1.2. Valenbisi

Peris y Valero

Mujeres
41.5%

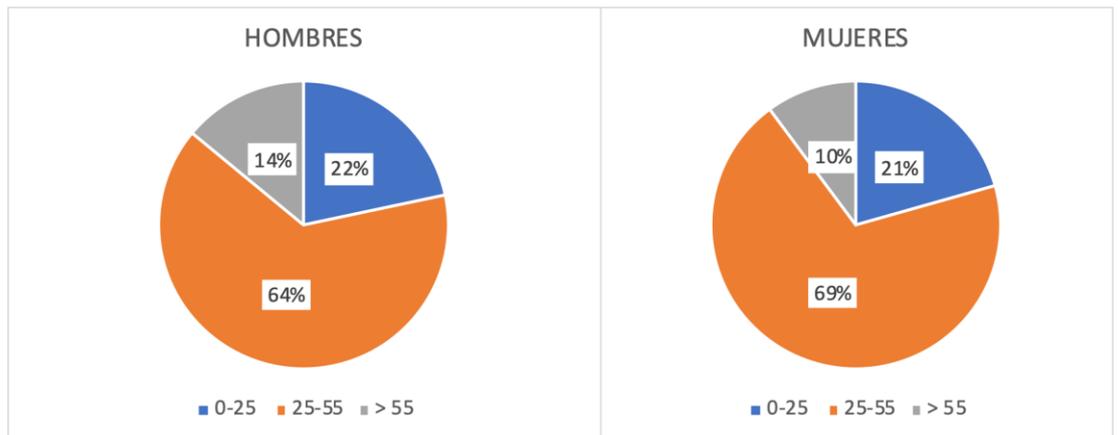


Figura 56. Reparto por edad de hombres y mujeres en Valenbisi en 2020 (Peris y Valero)

Plaza del Ayuntamiento

Mujeres

33.0%

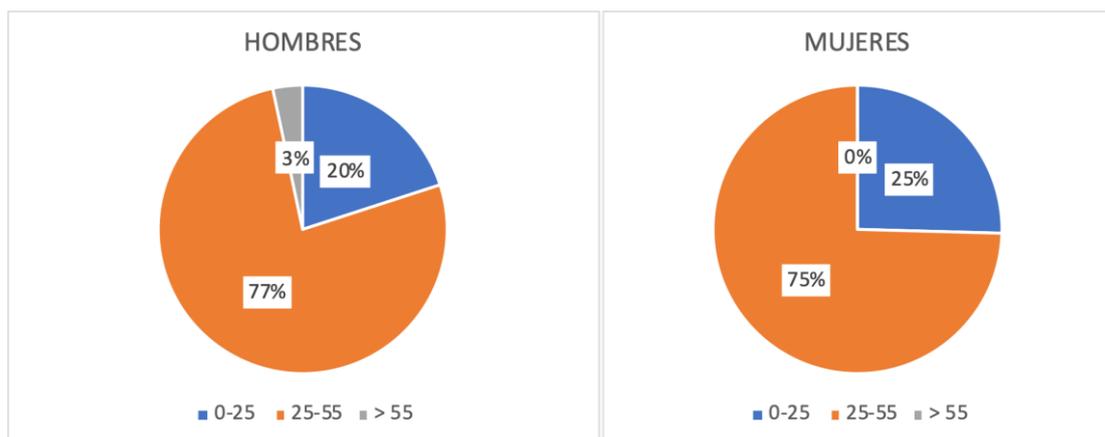


Figura 57. Reparto por edad de hombres y mujeres en Valenbisi en 2020 (Plaza del Ayuntamiento)

Primado Reig

Mujeres

46.5%

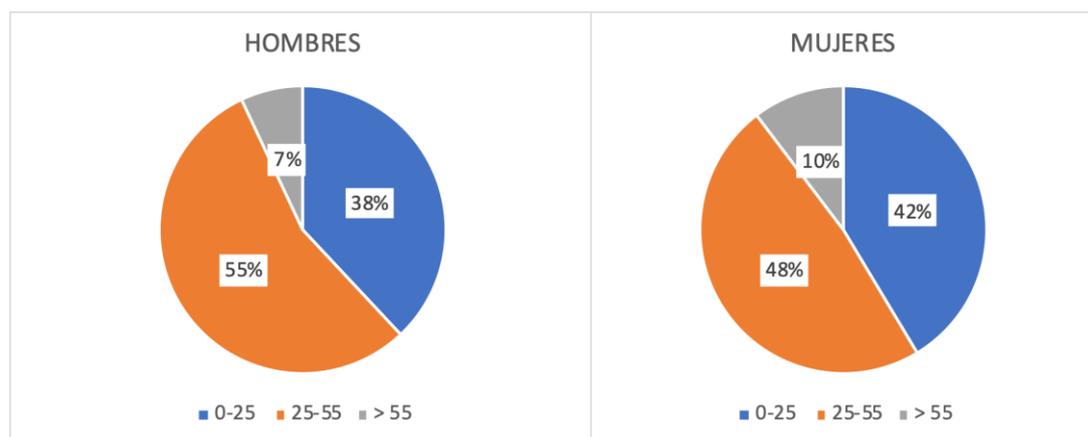


Figura 58. Reparto por edad de hombres y mujeres en Valenbisi en 2020 (Primado Reig)

En Plaza del Ayuntamiento prácticamente no hay personas mayores de 55 años y hay más fracción de jóvenes que en la bici propia. En Primado Reig, la fracción de jóvenes es mucho mayor de lo que se observa para la bicicleta propia, sobretodo en mujeres jóvenes.

4.3.1.3. VMP

Peris y Valero

Mujeres
42.3%

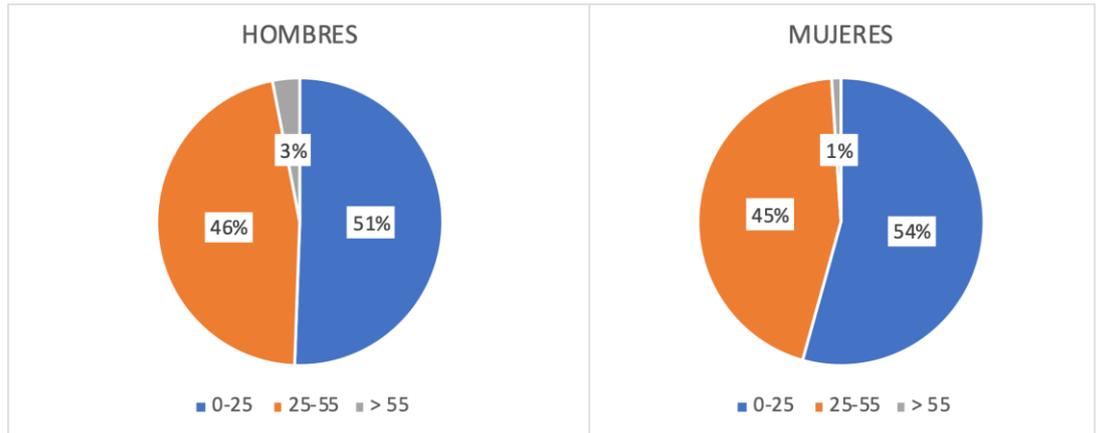


Figura 59. Reparto por edad de hombres y mujeres en VMP en 2020 (Peris y Valero)

Plaza del Ayuntamiento

Mujeres
40.1%

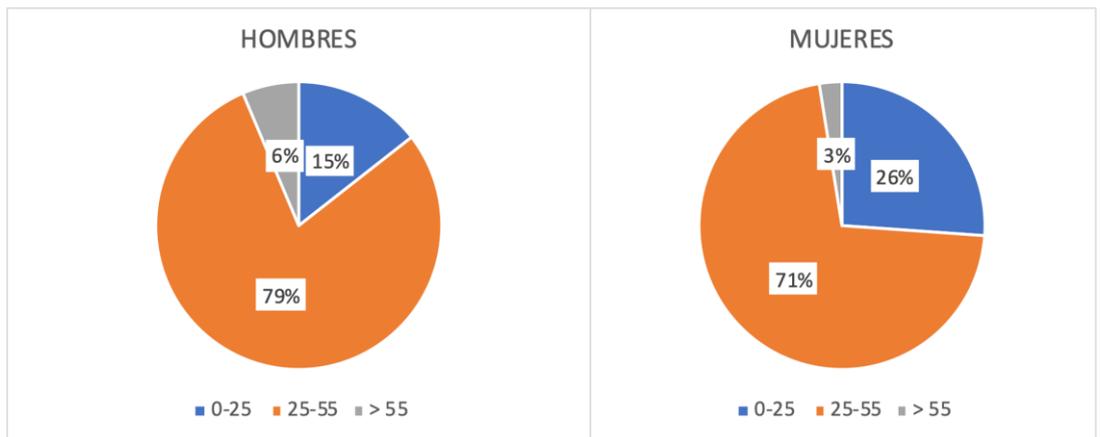


Figura 60. Reparto por edad de hombres y mujeres en VMP en 2020 (Plaza del Ayuntamiento)

Primado Reig

Mujeres
42.2%

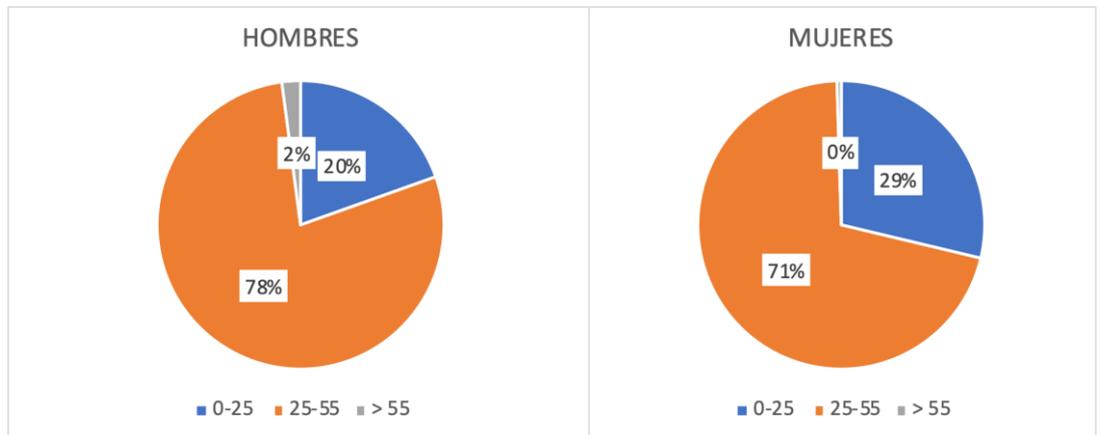


Figura 61. Reparto por edad de hombres y mujeres en VMP en 2020 (Primado Reig)

VMP es el modo en el que las mujeres tienen mayor fracción modal en Plaza del Ayuntamiento (el entorno más hostil). En los tres puntos se establece un balance de género alrededor del 40-43%, en general bastante estable y elevado, teniendo en cuenta el resto de

casos. La fracción de jóvenes en Peris y Valero es de más de la mitad, contrastando con la de ciclistas en este mismo punto, que se mantenía en menos de un cuarto tanto para la bici propia como para Valenbisi. En el resto de puntos, también se da mayor fracción de mujeres en VMP que en los modos ciclistas.

4.3.2. Reparto horario

4.3.2.1. Bicicleta

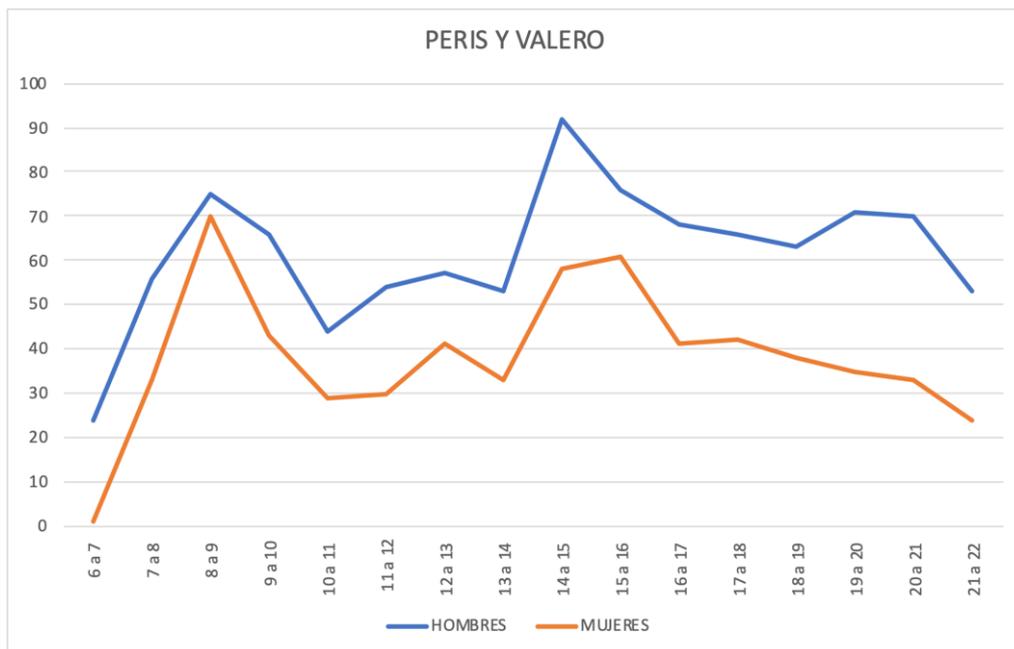


Figura 62. Personas en bicicleta propia por hora en Peris y Valero, 2020

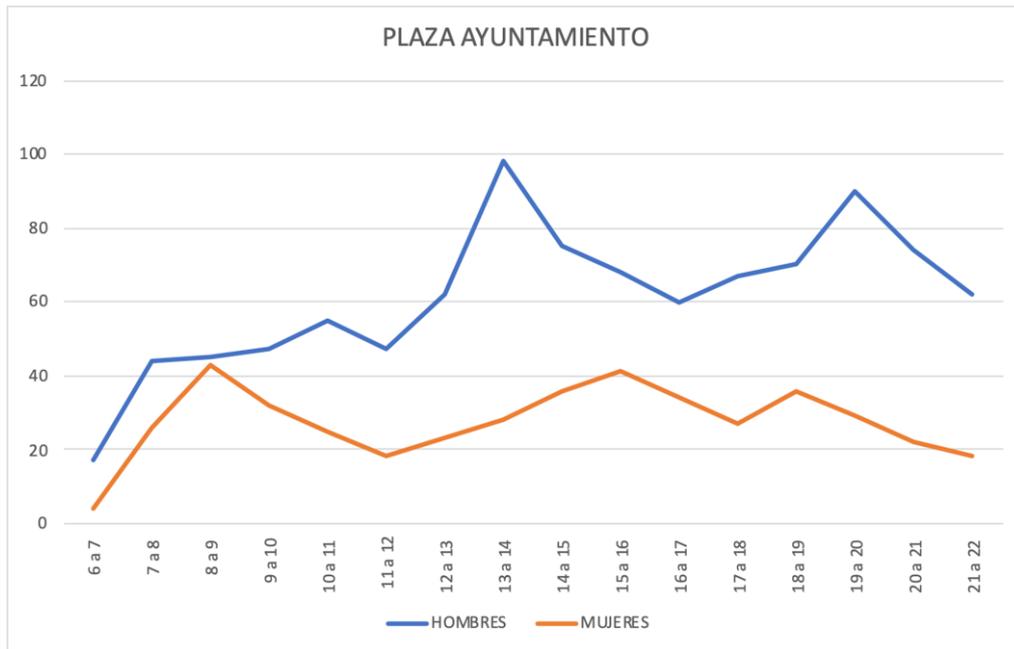


Figura 63. Personas en bicicleta propia por hora en Plaza del Ayuntamiento, 2020

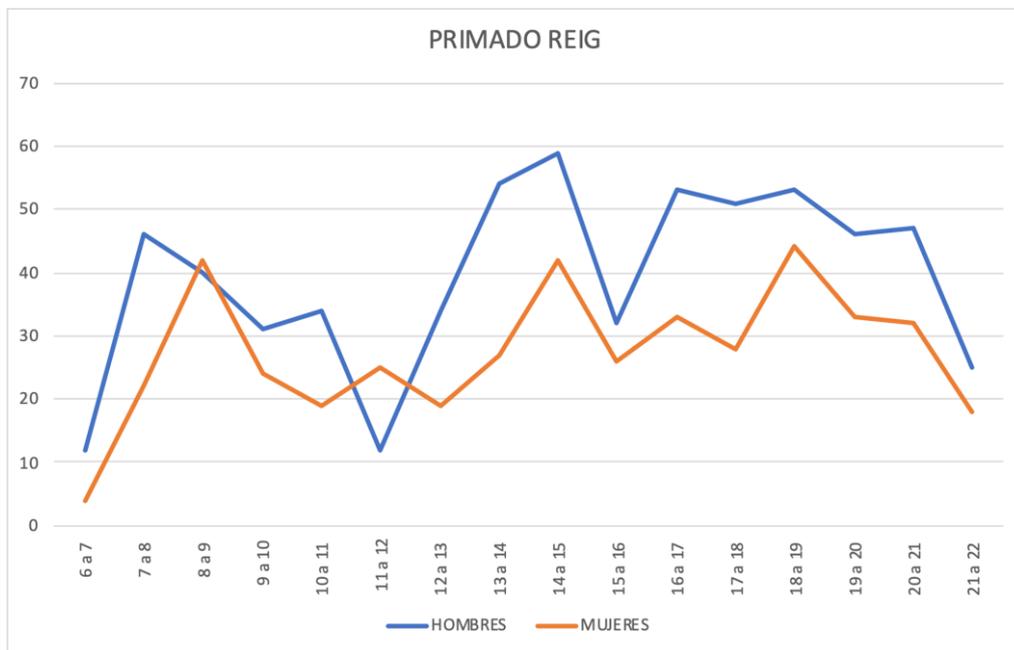


Figura 64. Personas en bicicleta propia por hora en Primado Reig, 2020

En Peris y Valero se aprecia más el efecto de una movilidad pendular con horas punta a primar hora de la mañana y a la hora de comer, con más movilidad de hombres durante todo el día pero sobretodo a última hora de la tarde. En Primado Reig se aprecian ambos picos también, con el valle a media mañana, pero hay más irregularidades y más movilidad durante la tarde. Plaza del Ayuntamiento es diferente del resto, con una mañana en valle

para las bicicletas y picos únicamente pronunciados en hombres al mediodía y última hora de la tarde.

4.3.2.2. Valenbisi

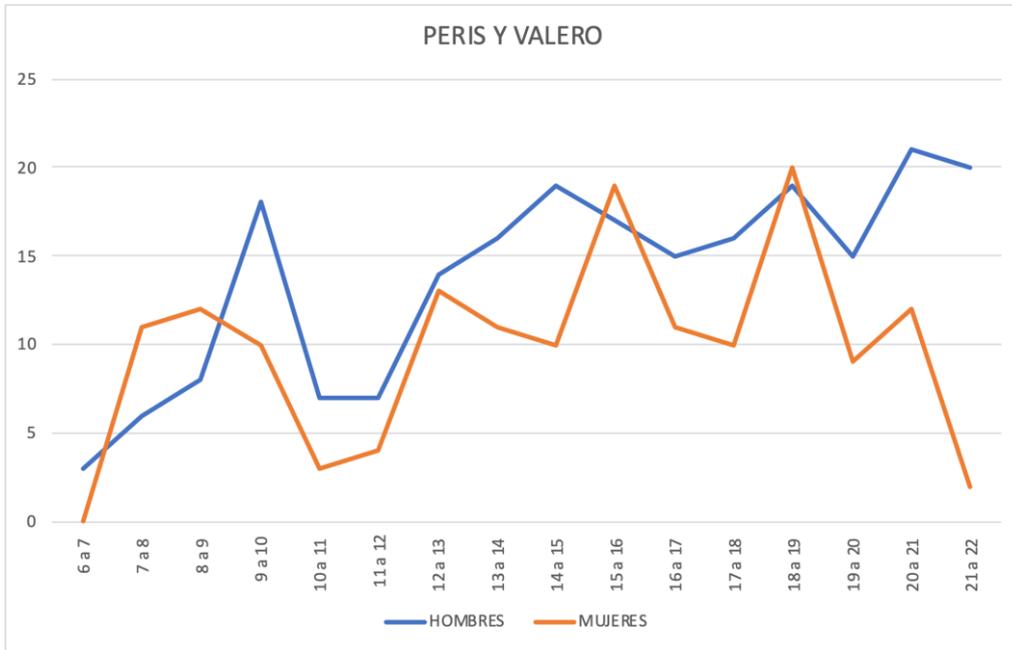


Figura 65. Personas en Valenbisi por hora en Peris y Valero, 2020

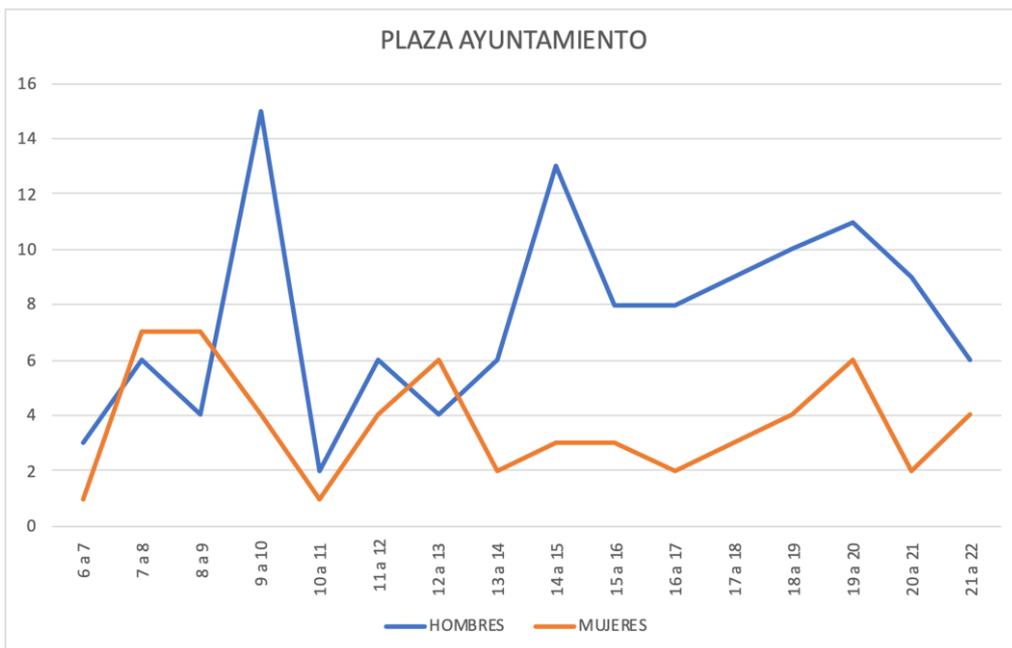


Figura 66. Personas en Valenbisi por hora en Plaza del Ayuntamiento, 2020

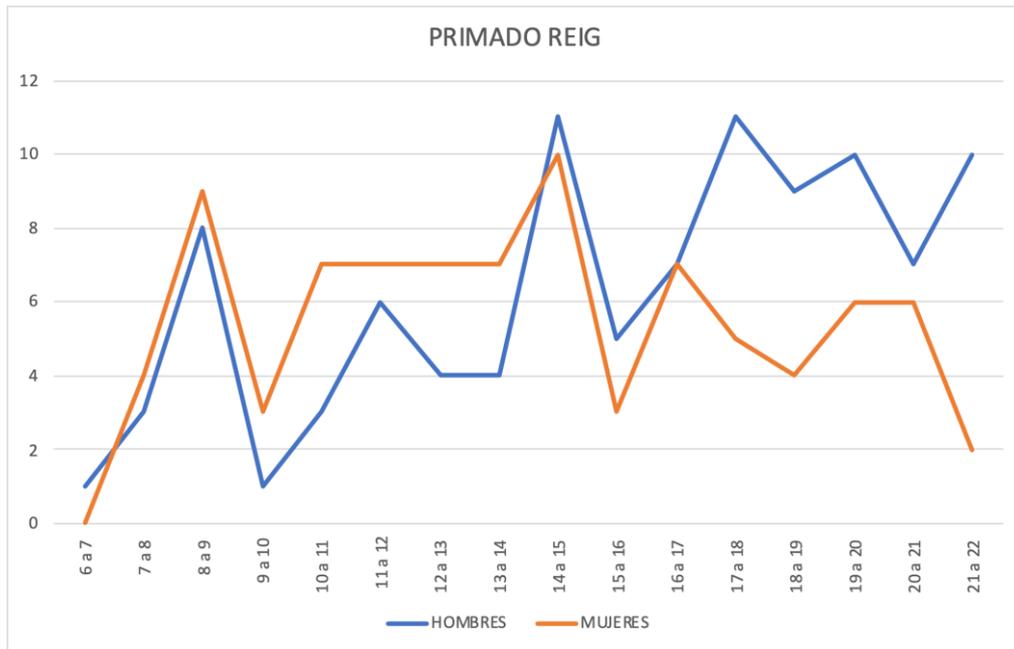


Figura 67. Personas en Valenbisi por hora en Primado Reig, 2020

Parece que en los tres puntos hay un pico a primera hora de la mañana, más pronunciado y tardío en hombres salvo en Primado Reig en dónde las mujeres tienen una hora punta algo mayor y totalmente coincidente con la de los hombres. Hay un valle a media mañana pero las tardes presentan diferencias en cuestión de género: Peris y Valero presenta un uso alto de Valenbisi durante la tarde, más pronunciado en los hombres hacia la noche; en Plaza del Ayuntamiento, los hombres se mueven más que las mujeres durante toda la tarde; y en Primado Reig hay también más uso por hombres que por mujeres por la noche, con una separación más pronunciada que en Peris y Valero.

4.3.2.3. VMP

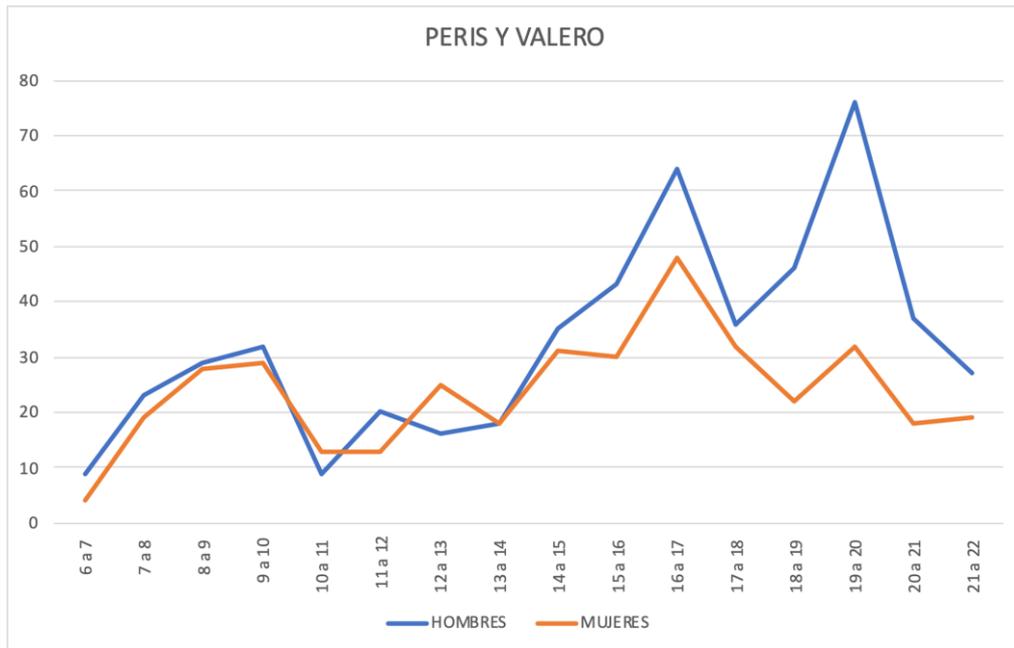


Figura 68. Personas en VMP por hora en Peris y Valero, 2020

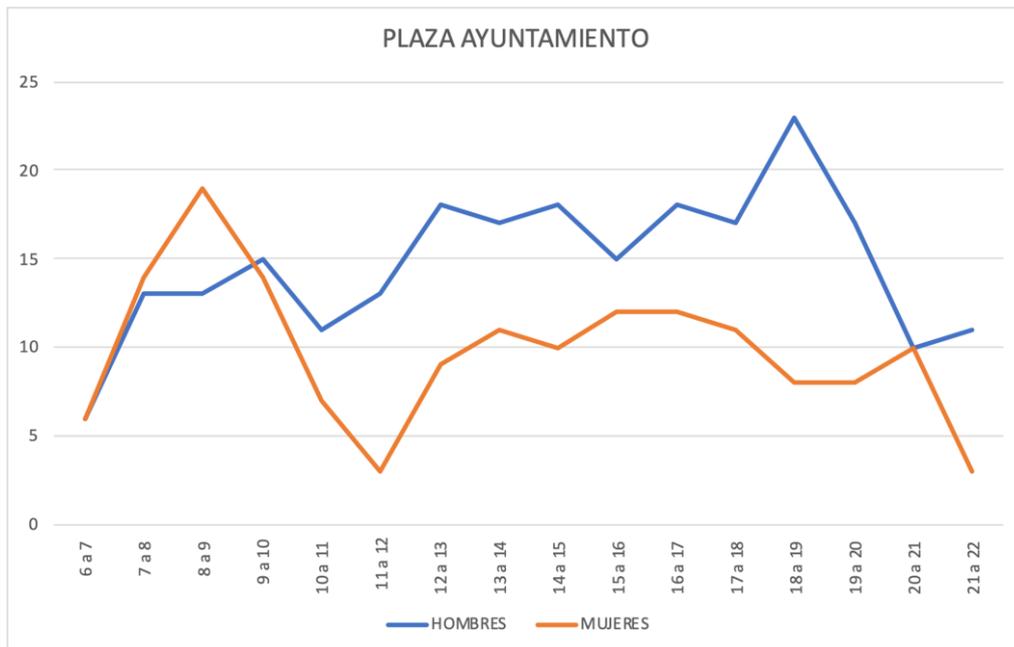


Figura 69. Personas en VMP por hora en Plaza Ayuntamiento, 2020

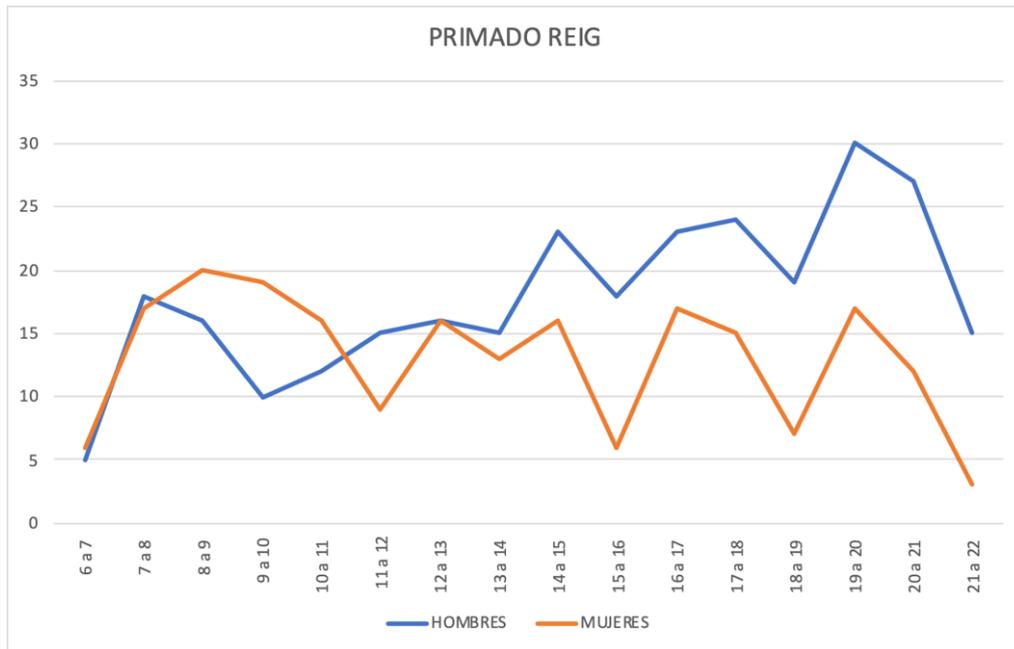


Figura 70. Personas en VMP por hora en Primado Reig, 2020

El uso de VMP en Peris y Valero está visiblemente concentrado durante la tarde, con mayor uso por parte de hombres que de mujeres. En Plaza del Ayuntamiento, las mujeres dominan el pico de primera hora de la mañana pero se mantienen en niveles mucho más bajos que los hombres el resto del día, sobretodo hacia la noche. En Primado Reig el pico se da a última hora y solo en hombres, mientras que las mujeres se mueven sin generar grandes picos, y soloamente superando a los hombres durante la primera parte de la mañana.

5. ANÁLISIS DIRECCIONALES

En los cinco puntos aforados en 2020 se pudo desagregar las observaciones según su dirección, gracias a grabaciones en video que fueron analizadas posteriormente. En este caso, no se segregó por género, pero sí se separaron los ciclos de los VMP.

Seguidamente se presentan los croquis de las cinco ubicaciones con los datos añadidos de la direccionalidad para Bicicletas y VMPs. El detalle de cada ubicación se acompaña por los gráficos de movilidad horaria, en los que se pueden observar diferencias notables entre el uso de ciclos y el de VMP a lo largo del día.

5.1. Calle Alicante

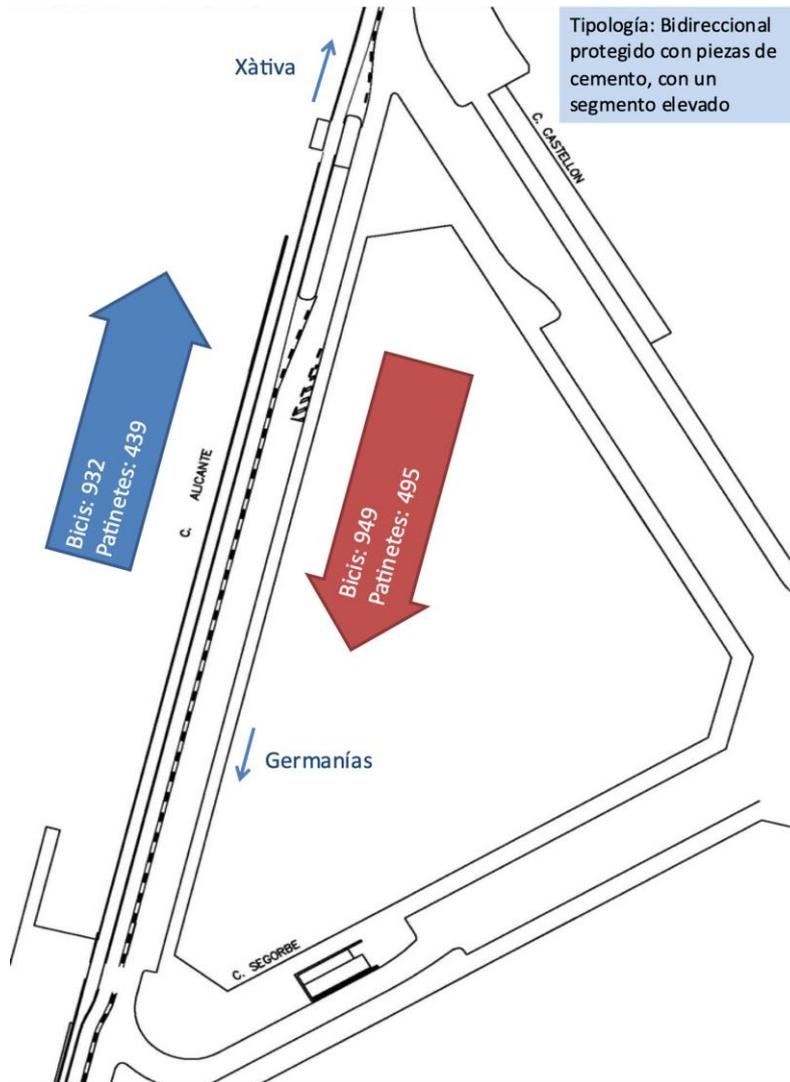


Figura 71. Diagrama de localización y flujos en bicicleta y Patinetes (VMP) en Calle Alicante, 2020

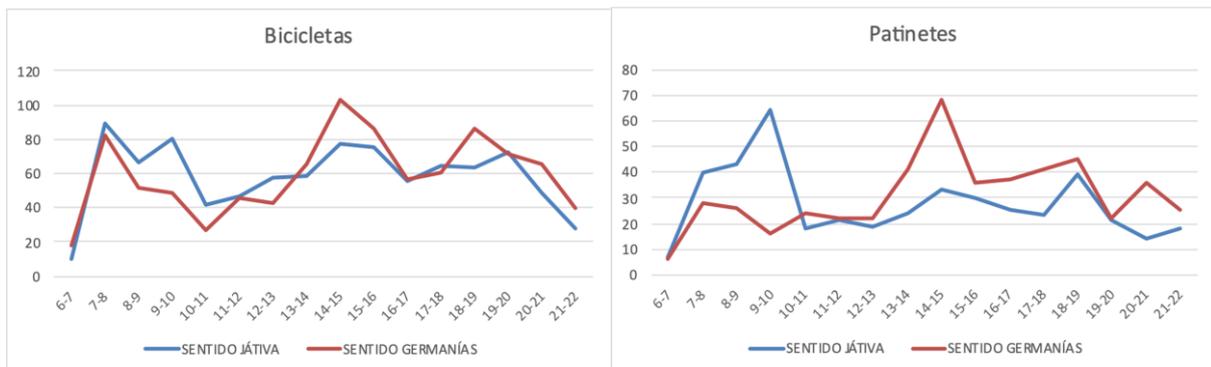


Figura 72. Personas en bicicletas y patinetes por hora en Calle Alicante, 2020

Aunque los totales en cada dirección son parecidos en ambos modos de movilidad, los patinetes tienen un pico en dirección Játiva por la mañana y otro al mediodía en sentido Germanías. Esto parece indicar que esta vía se utiliza para desplazarse hacia centro por la mañana y para regresar a la hora de la comida. Esto podría indicar que las personas en patinete tienen movimientos más pendulares que las que van en bicicleta, que también tienen picos en esos mismos momentos del día, pero menos acentuados y en ambas direcciones.

5.2. Pont de Fusta

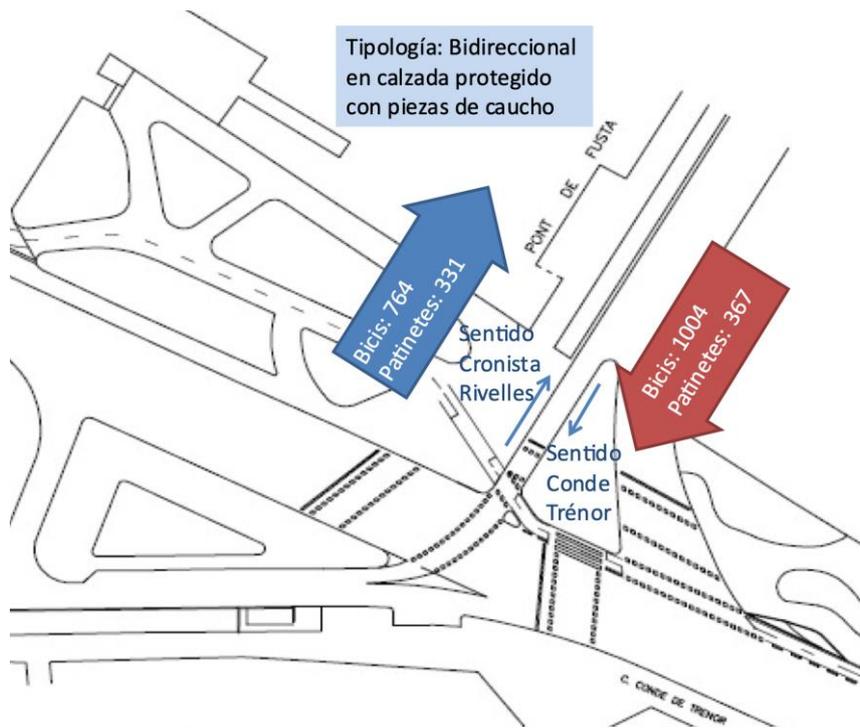


Figura 73. Diagrama de localización y flujos en bicicleta y patinetes (VMP) en Pont de Fusta, 2020

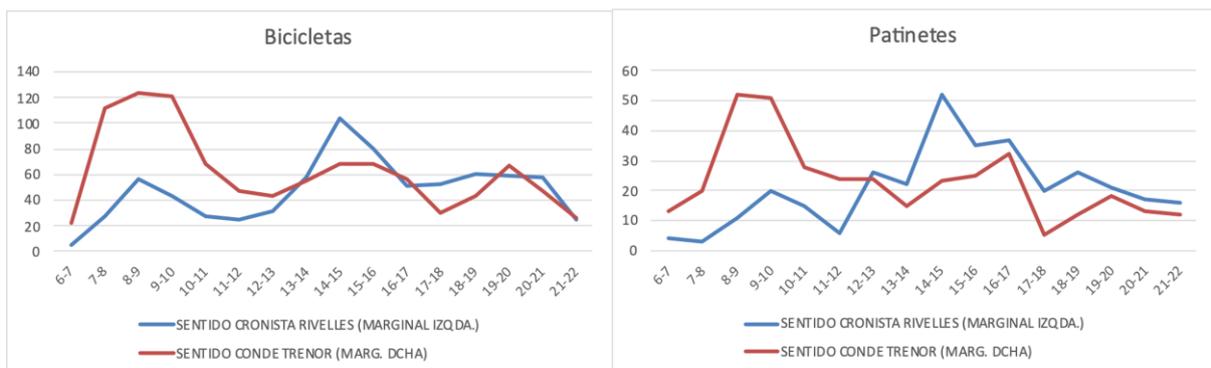


Figura 74. Personas en bicicletas y patinetes por hora en Pont de Fusta, 2020

En esta ubicación las curvas para ambos modos se asemejan: las dos tienen un pico matinal en sentido CondeTrénor y un pico en horario de comida en dirección Cronista Rivelles. De nuevo parece observarse una dinámica pendular, posiblemente relacionada con motivos de trabajo y estudio, en la que los desplazamientos de la mañana son dirigidos hacia el centro de la ciudad y retornan a la residencia sobretodo en la hora de la comida y, escalonadamente, durante las primeras horas de la tarde. Se observan más bicicletas en dirección al centro de las que se alejan.

También se trata del único carril bici bidireccional en el que parece haber más flujo en una de las direcciones, en este caso, hacia el centro, en sentido Conde Trénor.

5.3. Avenida Peris y Valero

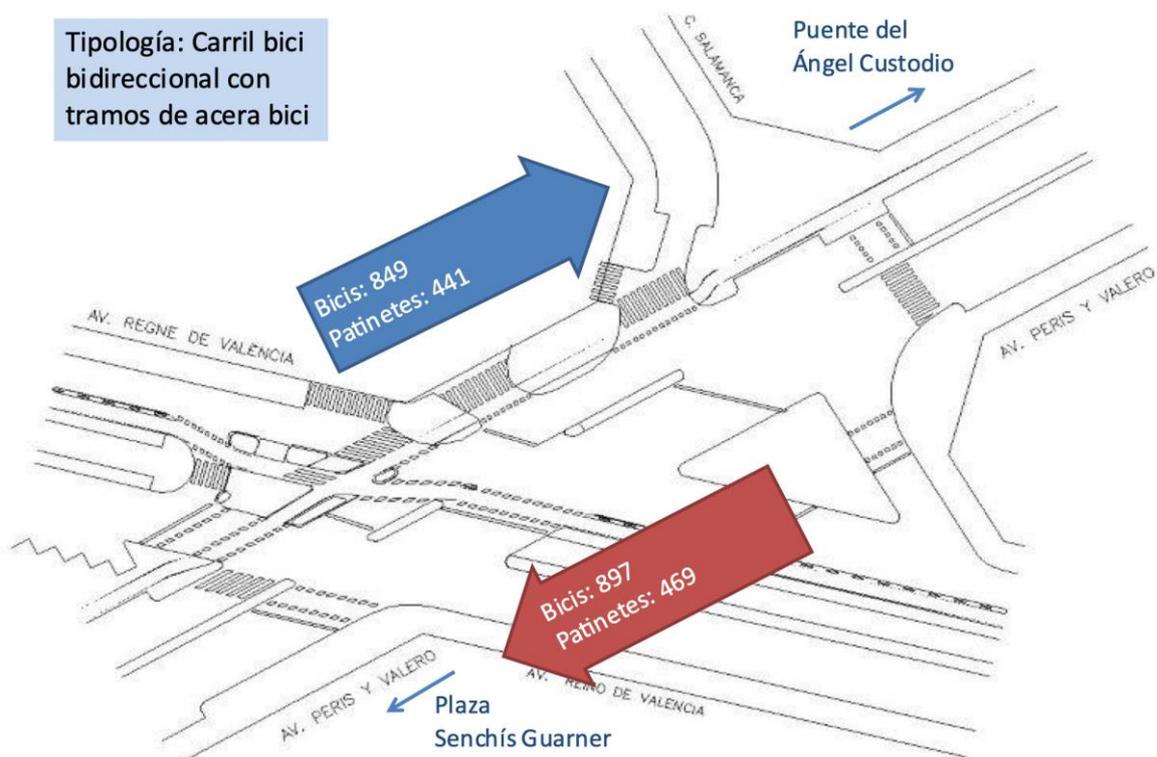


Figura 75. Diagrama de localización y flujos en bicicleta y Patinetes (VMP) en Peris y Valero, 2020

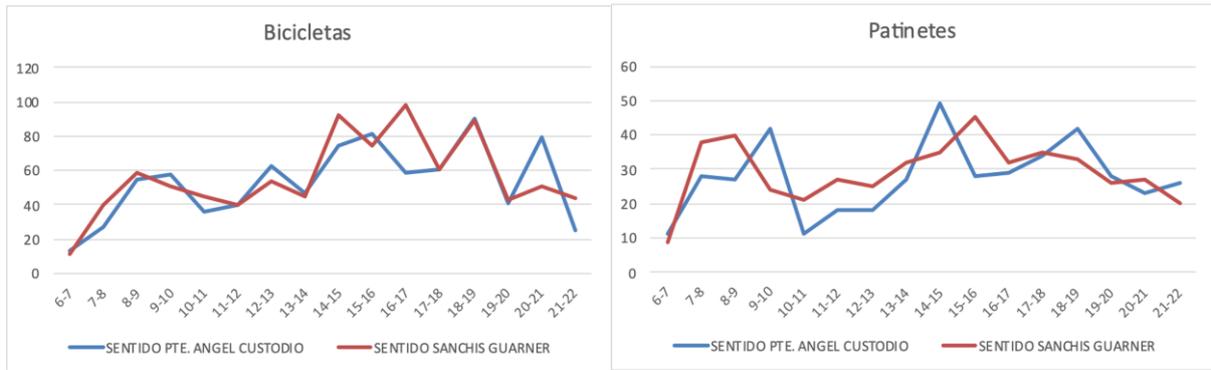


Figura 76. Personas en bicicletas y patinetes por hora en Peris y Valero, 2020

La Avenida Peris y Valero describe un flujo circular (no radial) con respecto al centro de la ciudad. Esto hace que los picos de entrada y salida del centro no sean tan evidentes, aunque siguen mostrándose más definidos en los patinetes, en los que se observan picos de mañana, comida y regreso a casa, en ambas direcciones. Los flujos ciclistas son bastante diferentes, con menos movilidad en la primera mitad del día y más por la tarde, momento en que los flujos de patinetes se mantienen también relativamente altos. Este tipo de movimientos denotan más viajes no pendulares, tras la jornada de trabajo, sobretodo en bicicleta.

5.4. Plaza del Ayuntamiento

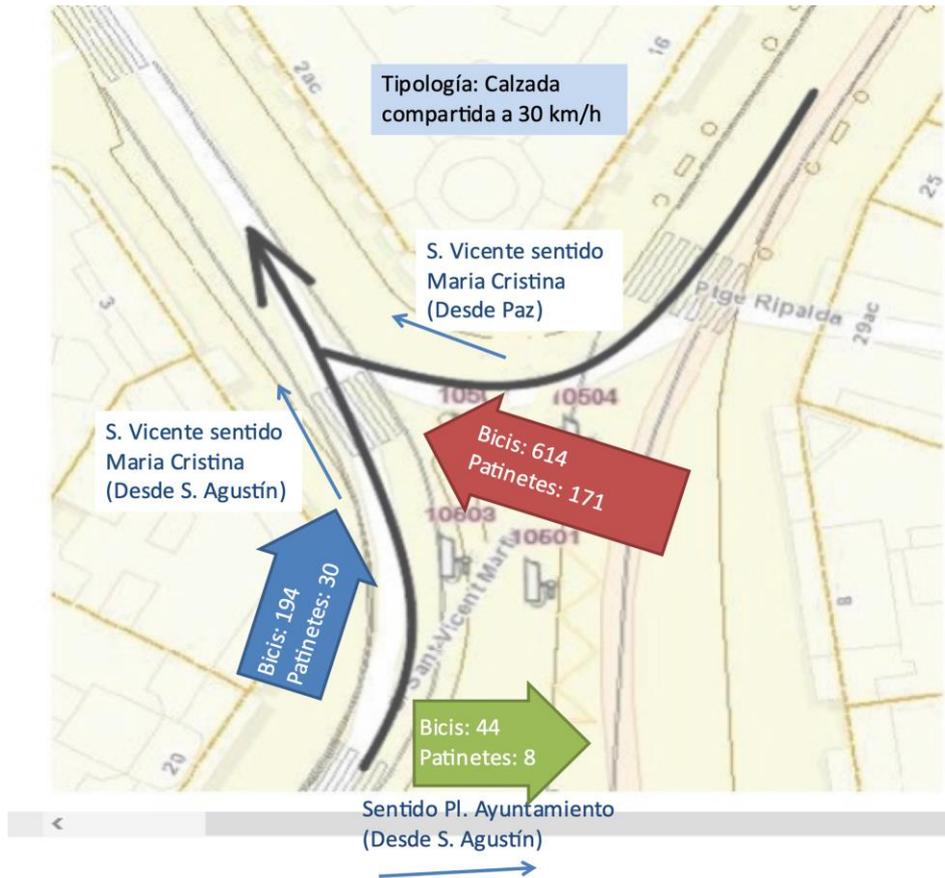


Figura 77. Diagrama de localización y flujos en bicicleta y Patinetes (VMP) en Plaza del Ayuntamiento, 2020

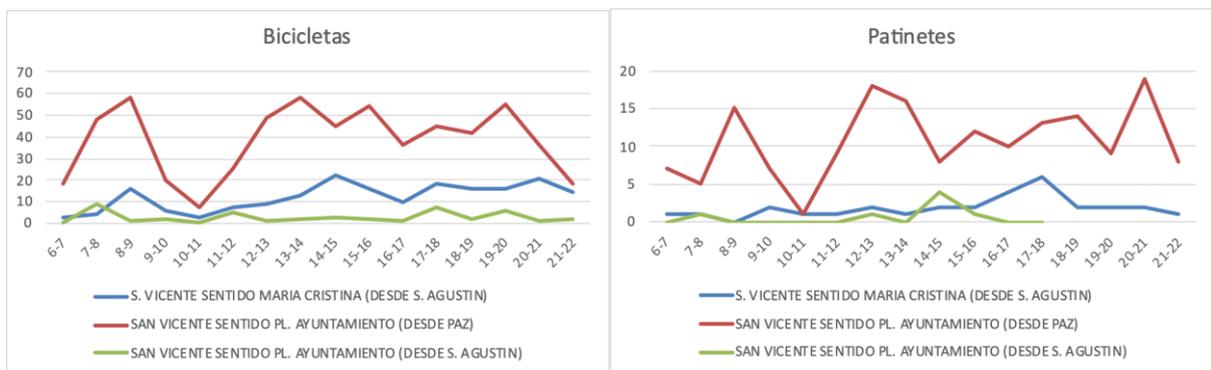


Figura 78. Personas en bicicletas y patinetes por hora en Plaza del Ayuntamiento, 2020

Se trata de vías en las que los ciclos y VMP comparten la calzada con los vehículos motorizados. El flujo de ciclos y VMP claramente predominante en este conjunto es el que viene de Calle de la Paz. A pesar de que todas estas calles tienen la velocidad limitada a 30 km/h, calle S. Vicente parece acarrear más presión de tráfico. Como se ha observado

comparando con el resto de fracciones modales, en este caso se da un porcentaje mayor del uso de la bicicleta y menor de los VMP en relación al resto de puntos.

Los picos direccionales son relativamente similares, con la particularidad de que existen picos importantes en la movilidad nocturna.

5.5. Avenida del Primado Reig

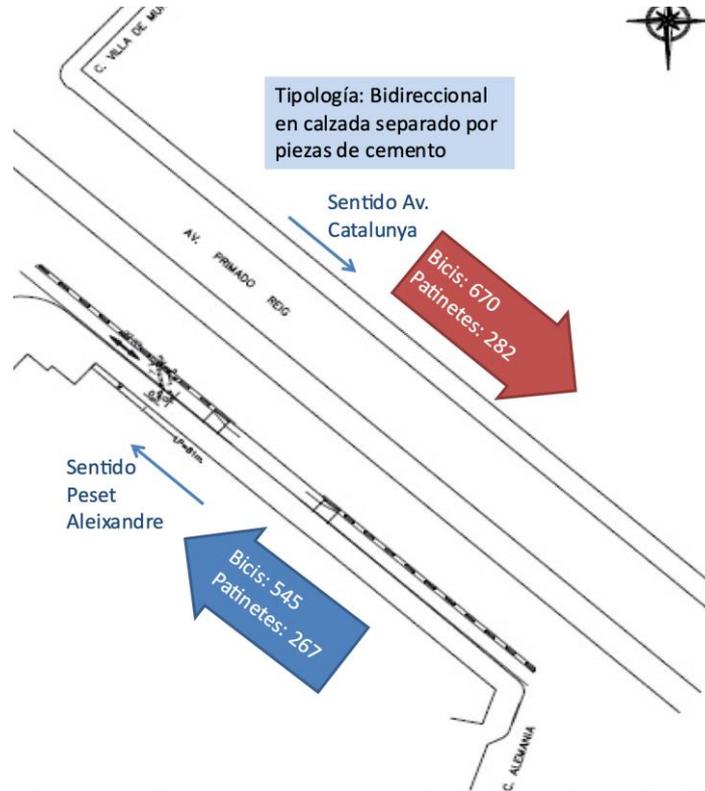


Figura 79. Diagrama de localización y flujos en bicicleta y Patinetes (VMP) en Primado Reig, 2020

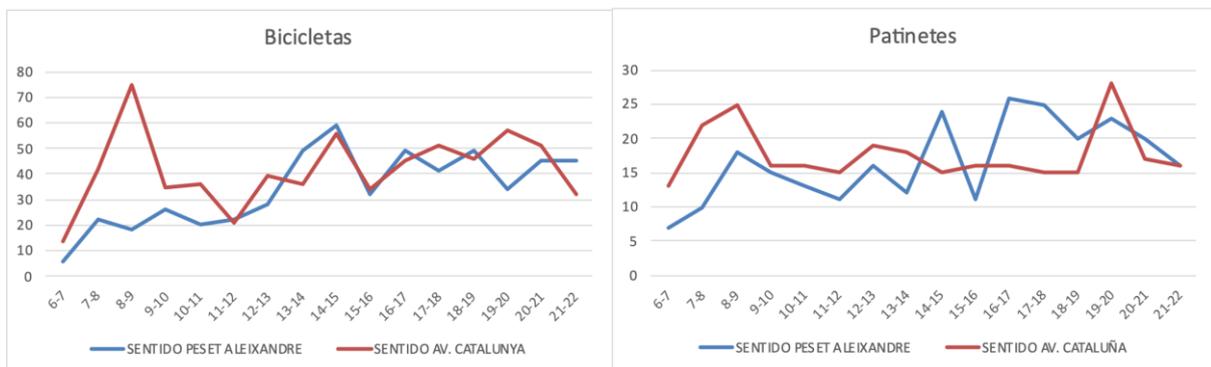


Figura 80. Personas en bicicletas y patinetes por hora en Primado Reig, 2020

En este punto de Primado Reig también parece haber un pico de mañana, en este caso, más pronunciado para las bicicletas y en dirección Av. Catalunya. Sin embargo, el pico de la tarde está mucho más repartido en el caso de las bicicletas e incluso se concentra en las últimas horas de la tarde para los patinetes.

6. CONCLUSIONES

- La movilidad de las personas mayores de 55 años se ha reducido muy notablemente, presumiblemente debido a la disminución de su movilidad causada por el riesgo de contagio. Esto puede significar impactos en su salud por falta de actividad física y relaciones sociales entre otros.
- El número de personas ciclistas disminuye con respecto a 2019, salvo en mujeres de 25 a 55 años.
- El porcentaje de mujeres aumenta en los VMP, especialmente en mujeres jóvenes.
- En la mayoría de puntos de medición en 2020 la movilidad ciclista de las mujeres disminuye en general y se vuelve más pendular aun que la de los hombres, concentrándose en las entradas y salidas del trabajo y los centros educativos, lo que puede indicar que los cambios debidos a COVID influyen más en las mujeres.
- El porcentaje de mujeres es más alto en la infraestructura protegida que en calzada. El mismo efecto se observa en las personas en VMP.
- Se ha reducido notablemente el uso de Valenbisi. Es posible que al sistema le hayan afectado las restricciones Covid-19 (estuvo cerrado hasta junio y se obliga a utilizar guantes y mascarilla, lo que puede generar cierta sensación de inseguridad). El sistema también se encuentra en un momento en que su tecnología no ha cambiado en 10 años, con unas bicicletas que se consideran pesadas en comparación con las bicicletas propias. Esto puede estar generando desventajas a la hora de competir con nuevas formas de movilidad más ligeras, como son los patinetes.
- El porcentaje de mujeres en Valenbisi aumenta a pesar de que su uso en general disminuye. Datos de Valenbisi confirman que en diciembre de 2020 el 62% de personas inscritas eran mujeres, en comparación con el 54% en enero de 2020.