

ANEJO N°9

Estudio de tráfico

Índice

1 Introducción	1
2 Análisis de demanda	2
3 Dimensionamiento sección	3

APÉNDICE 9.1. ESTUDIO DE DEMANDA

Proyecto de Construcción de la Bicipista del
Ibaizabal. Tramo: Erletebe — Beroa

Anejo nº9: Estudio de tráfico

i

1 Introducción

El objeto del presente Anejo es el estudio del tráfico en la nueva situación prevista por el **“Proyecto de Construcción de la Bicipista del Ibaizabal. Tramo: Erletxe – Boroa”**.

Dentro del desarrollo del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas, actualmente en fase de tramitación por parte de la Diputación Foral de Bizkaia, se ha realizado la modelización de la Red Objeto del Plan (ROP), labor acometida por Ingartek.

Este modelo de simulación permite simular los viajes que se realizan en Bizkaia en un día laborable medio, detallando los itinerarios y vías más utilizadas por los ciclistas para alcanzar su destino. A su vez, permite estimar la posible demanda futura, ante cualquier tipo de actuación en la red, modificación de las condiciones actuales, mejoras constructivas de las vías etc. Es por ello, una herramienta muy útil en la toma de decisiones sobre nuevas infraestructuras.

A partir de dicho Modelo, se ha estudiado la demanda derivada de la implantación de la Bicipista en el tramo comprendido entre Larrabetzu y Amorebieta. Para ese estudio se ha encargado a INGARTEK la redacción del documento **“Análisis de demanda por corredores del PTS de Vías Ciclistas de Bizkaia, Estudio de demanda Tramo Larrabetzu-Erletxe-Amorebieta”** presentado como apéndice, en el que se muestra la previsión de la evolución del tráfico durante los siguientes años a lo largo del corredor.

Con los datos obtenidos se ha definido la solución más apropiada a las necesidades del tráfico.

Proyecto de Construcción de la Bicipista del
Ibaizabal. Tramo: Erletxe – Boroa

Anejo nº9: Estudio de tráfico

1

2 Análisis de demanda

Dentro del desarrollo del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas, actualmente en fase de tramitación por parte de la Diputación Foral de Bizkaia, se ha realizado la modelización de la Red Objeto del Plan (ROP), labor acometida por Ingartek.

Este modelo de simulación permite simular los viajes que se realizan en Bizkaia en un día laborable medio, detallando los itinerarios y vías más utilizadas por los ciclistas para alcanzar su destino. A su vez, permite estimar la posible demanda futura, ante cualquier tipo de actuación en la red, modificación de las condiciones actuales, mejoras constructivas de las vías etc. Es por ello, una herramienta muy útil en la toma de decisiones sobre nuevas infraestructuras.

A partir de dicho Modelo, se ha estudiado la demanda derivada de la implantación de la Bicipista en el tramo comprendido entre Larrabetzu y Amorebieta.

En el documento “Análisis de demanda por corredores del PTS de Vías Ciclistas de Bizkaia, Estudio de demanda Tramo Larrabetzu-Erletxe-Amorebieta” INGARTEK plantea dos escenarios recogidos en el Plan Territorial sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia (PTSVCB):

- **Intermedio** donde la promoción de la bicicleta y la desincentivación de vehículo privado no se desarrolla en su totalidad. Año horizonte 2029.
- **Completo** donde se desarrolla en su totalidad el escenario BIZKAIA BIZIKLETAZ. Año horizonte 2035.

El análisis de la demanda del corredor se realizará en función de las diferentes tipologías de desplazamientos. Para el uso de corredores ciclistas se han analizado dos tipologías:

- **Demanda por necesidades de movilidad**, cuyos desplazamientos están centrados en dar servicio a los los ciudadanos para acceder a otras zonas del territorio.
- **Demanda lúdica o/y por deporte.** En este caso el propio desplazamiento es el motivo de su realización y tiene finalidades lúdicas y deportivas.

Al ser tramos contiguos en los que debe proponerse una solución homogénea se ha considerado los resultados de los estudio de demanda de los tramos Larrabetzu-Erletxe-Amorebieta-lurreta.

Los valores obtenidos para cada tipo de demanda son los siguientes:

1. Desplazamientos diarios sección más cargada (sumando ambos sentidos). Demanda por Movilidad. Escenario BB2035								
	Día laborable	Sábado	Festivo					
Larrabetzu-Amorebieta	373	265	175					
Amorebieta-lurreta	844	599	397					

2. Desplazamientos diarios sección más cargada (sumando ambos sentidos). Demanda por Lúdico. Abril-Sept. Escenario BB2035								
	Día laborable	Sábado	Festivo					
Larrabetzu-Amorebieta	190	600	690					
Amorebieta-lurreta	430	1.301	1.452					

Con estos datos y sumando ambas demandas se obtiene la **IMD** punta aplicando unos factores de hora punta:

3. Desplazamientos diarios sección más cargada (ambos sentidos). Demanda Total (Movilidadx1,2 + 1,6xLúdico Abril-Sept). BB2035								
	Día laborable	Sábado	Festivo					
Larrabetzu-Amorebieta	752	1.278	1.314					
Amorebieta-lurreta	1.700	2.800	2.800					

Para la **Intensidad Horaria Punta** se supone una distribución lineal del 85% del tráfico en 12 horas diurnas (8:00-20:00), resultando en una **IHP** de **198 bicicletas/hora**.

	Día laborable	Sábado	Festivo
Larrabetzu-Amorebieta	53	91	93
Amorebieta-lurreta	120	198	198

3 Dimensionamiento sección

Para el dimensionamiento de la sección se ha recurrido a normativa holandesa, en concreto al **manual de diseño para el tráfico de bicicletas** redactado para el **CROW** (plataforma holandesa de colaboración público-privada para el desarrollo tecnológico del transporte infraestructura y espacios públicos).

En este manual se califica esta ruta como una ciclorruta principal, tanto por planeamiento de la red como por volumen esperado. Dentro de esta categoría de diseño se en marcaría como una ciclovía apartada, al ser una ruta separada claramente de carreteras y tener plataforma propia.

Este manual fija las siguientes dimensiones para las **ciclovías apartadas**:

Dimensiones	volúmenes horario máximo (bidireccional) (bicicletas/hora)	ancho vía
	0 – 50 50 – 150 > 150	2,00 m ¹⁾ 2,50 m ¹⁾ 3,50 m
1) hasta un ancho de 2,50 m, la ruta tiene una berma cruzable en ambos costados, permitiendo maniobras evasivas		
- línea central marcada: 30-270 en las secciones rectas, 270-30 en las curvas⁶⁾ - ancho de cualquier vereda (a) ≥ 1,00 m		

La **Intensidad Horaria Punta** (IHP) obtenida es de **198 bicicletas/hora**. Esta IHP se encuentra en la última categoría de intensidad (>150), correspondiéndole un ancho de 3,5 metros.

La anchura propuesta en el proyecto para la ciclovía es de **4 metros**, siendo adecuada según esta norma, al estar por encima de los 3,5 m y permitiendo por ello el tráfico previsto por el estudio.

Esta anchura de 4,0 m es concordante con lo reflejado en el **artículo 17. Dimensiones de las vías ciclistas** del **Documento “B” NORMATIVA** para la **aprobación provisional del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia (PTSVCB)**, donde se presentan dimensiones orientativas para las diferentes tipologías de vías específicas para la bicicleta, que en el caso concreto de la senda ciclable:

- Vías ciclistas segregadas bidireccionales (Pista Acera-bici, Pista-bici, Carril-bici protegido, Senda ciclable sin uso peatonal)

Recomendable	Mínimo estricto	Mínimo	Máximo
3,50	1,75	2,20	4,50

APÉNDICE N°9.1

Estudio de demanda

Análisis de demanda por corredores del PTS de Vías Ciclistas de Bizkaia

Estudio de demanda Tramo Larrabetzu-Erletxe-Amorebieta

Versión 03

Julio de 2021



Plaza Venezuela, 1
48001 Bilbao, Bizkaia
T. 94 655 62 23
F. 94 657 43 04
www.ingartek.com

Índice

01. ANTECEDENTES	5
02. METODOLOGIA	6
02.1 Descripción del modelo	6
02.2 Utilidad del modelo	8
03. ÁMBITO DEL ESTUDIO	9
03.1 Escenarios a estudio	9
03.2 Trazado del tramo a estudio	9
04. ANÁLISIS DE DEMANDA	10
04.1 Análisis demanda por necesidades de movilidad	10
04.1.1 Escenario intermedio BB2029	11
04.1.2 Escenario Bizkaia Bizikletaz BB2035	12
04.1.3 Análisis de O/D por necesidades de movilidad	13
04.2 Análisis demanda lúdica o/y por deporte	14
04.4 Demanda total del corredor	15
05. EXTERNALIDADES	17
05.1.1 Accidentabilidad	17
05.1.2 Emisiones contaminantes	18
05.1.4 Gases de Efecto Invernadero (GEI)	20
05.1.5 Salud	20
05.1.6 Impacto por escenarios	22

Índice de Tablas

Tabla 1: Desplazamientos por tipo de día de corredor por necesidades de movilidad.	10
Tabla 2: Desplazamientos por tipo de día de la sección más cargada (suma de ambos sentidos) por necesidades de movilidad.	10
Tabla 3: Matriz Origen-Destino de los principales desplazamientos en un día laborable en el escenario BB2029.	13
Tabla 4: Matriz Origen-Destino de los principales desplazamientos en un día laborable en el escenario BB2035.	13
Tabla 5: Desplazamientos diarios de corredor lúdicos o/y por deporte.	14
Tabla 6: Desplazamientos diarios de corredor lúdicos o/y por deporte.	14
Tabla 7: Desplazamientos totales por tipo de día del corredor.	15
Tabla 8: Desplazamientos totales por tipo de día del corredor.	15
Tabla 9: Total desplazamientos por tipo de día de la sección más cargada.	15
Tabla 10: Desplazamientos totales anuales del corredor.	16
Tabla 11: Estimación de variación de vehículos kilometro en vehículo privado en los Escenarios futuros	17
Tabla 12: Monetización de los accidentes, HEATCO, CE 2014.	18
Tabla 13: Personas accidentadas en la CAPV en el año 2017. Departamento del Interior, EJ-GV	18
Tabla 14: Kilómetros recorridos en la CAPV en el año 2017. Diputaciones Forales.	18
Tabla 15: Ahorro anual accidentabilidad de los desplazamientos del tramo objeto de análisis.	18
Tabla 16: Consumo medio de vehículos a motor y su tipología en España. IDAE.	19
Tabla 17: Densidad de los combustibles. IDAE.	19
Tabla 18: Emisiones contaminantes emitidas por cada tipo de vehículo. EEA.	19
Tabla 19: Emisión contaminantes emitidas por km.	19
Tabla 20: Coste unitario por kg de emisión contaminante. CEDEX.	19
Tabla 21: Ahorro anual emisiones contaminantes de los desplazamientos del tramo objeto de análisis	19
Tabla 22: Características de los vehículos a motor. IDAE.	20
Tabla 23: Características de los vehículos a motor. IDAE.	20
Tabla 24: Coste t CO2. Guide to Cost-Benefit Analysis on Investment Projects	20
Tabla 25: Ahorro anual GEI de los desplazamientos del tramo objeto de análisis.	20
Tabla 26: Valor estadístico de la vida y tasa de mortalidad	21
Tabla 27: Ahorro anual por beneficios en la salud de los desplazamientos del tramo objeto de análisis	21
Tabla 28: Comparativa del ahorro anual del tramo objeto de análisis en ambos escenarios	22

Índice de Ilustración

Ilustración 1: Modelo de simulación construido para el PTSVCB por INGARTEK.6

Ilustración 2: Tramo: Larrabetzu- Erletxes9

Ilustración 3: Tramo: Erletxes - Amorebieta9

Ilustración 4: Desplazamientos día laborable por secciones (por sentidos) por necesidades de
movilidad (Intermedio BB2029)11

Ilustración 5: Desplazamientos día laborable por secciones (por sentidos) por necesidades de
movilidad (Bizkaia Bizikletaz 2035)12

01. ANTECEDENTES

El Plan Territorial sectorial de Vías Ciclistas ha requerido de la modelización de la Red Objeto del Plan (ROP). Esta labor ha sido desarrollada por Ingartek.

El modelo de simulación creado por INGARTEK para el PTSVCB permite simular los viajes que se realizan en Bizkaia en un día laborable medio, detallando los itinerarios y vías más utilizadas por los ciclistas para alcanzar su destino.

A su vez, permite estimar la posible demanda futura, ante cualquier tipo de actuación en la red, modificación de las condiciones actuales, mejoras constructivas de las vías etc. Es por ello, una herramienta muy útil en la toma de decisiones sobre nuevas infraestructuras

02. METODOLOGIA

02.1 Descripción del modelo

La **red** se construyó partiendo de la Red Ciclista existente en la actualidad en el territorio de Bizkaia, y en la mismas se añadieron todas las redes ciclistas planificadas y proyectadas, junto con las conexiones de red viaria necesarias para generar una malla de movilidad continua y que permitiese relacionar todas las zonas de transporte existentes en Bizkaia.

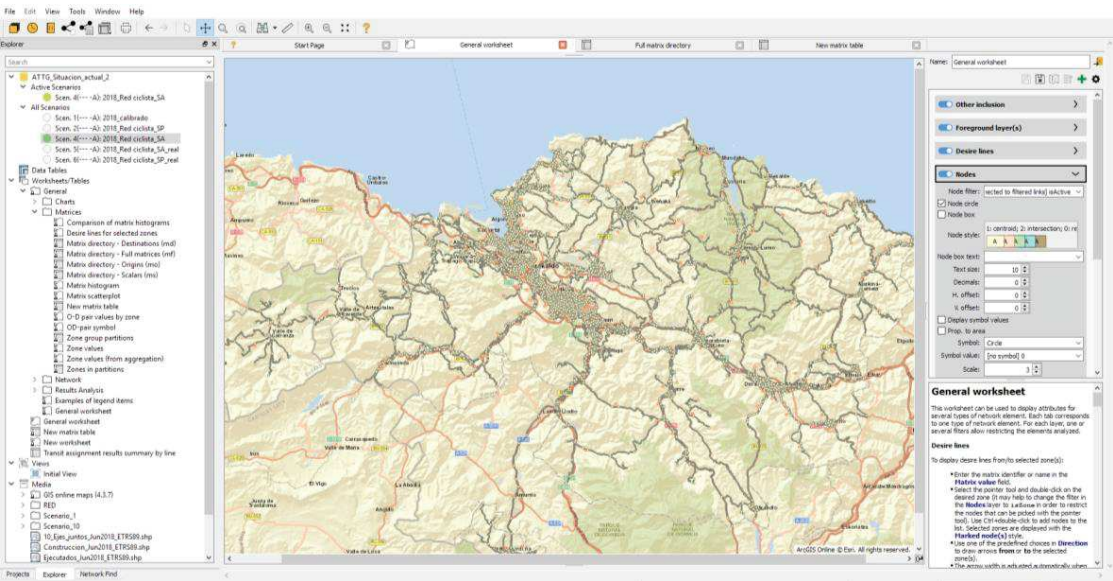


Ilustración 1: Modelo de simulación construido para el PTSVCB por INGARTEK.

Concretamente, las **zonas de transporte** definidas en el modelo para el territorio histórico de Bizkaia son **939**. La zonificación, respeta las secciones censales de Eustat, y además, incluye una mayor división en zonas con importantes centros generadores / atractores de movilidad, tales como hospitales, aeropuerto, universidades etc. Este nivel de detalle permite que las simulaciones realizadas se ajusten adecuadamente a la realidad.

A la hora de generar las matrices OD y definir la demanda de cada uno de los modos de transporte, se ha construido un modelo de 4 etapas, que ha permitido tener en cuenta distintos indicadores y criterios en cada una de sus fases.

- Generación de viajes: población total, población por franjas de edad, % de mujeres / hombres, nº de viviendas (total, principal, familiar), nº de establecimientos colectivos.
- Atracción de viajes: población, nº de viviendas, nº de establecimientos, nº de empleos, nº de alumnos (total, infantil, primaria, secundaria, bachillerato, grado medio, grado superior, universidad), existencia de hospitales / infraestructuras.
- Reparto modal: distancia, tiempo de viaje, utilidad de la bicicleta, evolución de la población, caracterización de personas usuarias, bici pública, servicios estratégicos, intermodalidad, promoción de la bicicleta.

Todas estas características permiten no sólo construir la matriz OD de la Situación Actual del uso de la bicicleta en Bizkaia, sino **que permiten estimar el número de desplazamientos previstos en nuevos escenarios futuros**. Es por ello, que ha podido estudiarse el efecto que tendría la construcción de toda la red ciclista actualmente prevista o planificada en el conjunto de Bizkaia. Además, también se ha desarrollado un estudio más en profundidad de los viajes realizados mediante vehículo privado, que ha permitido establecer paralelamente, cuáles son las **carreteras o autopistas más afectadas por los cambios esperados en la red ciclista**, lo que muestra la importante transversalidad de la herramienta.

02.2 Utilidad del modelo

Un modelo de simulación realista y calibrado a la Situación Actual de la red ciclista del territorio histórico de Bizkaia, **permite**, por ejemplo, **analizar, valorar y priorizar la construcción de nuevas infraestructuras**, ayudando o apoyando la toma de decisiones de los técnicos de la Diputación Foral de Bizkaia.

El objetivo de la herramienta, por lo tanto, será la de **facilitar y optimizar el proceso de planificación de los técnicos**, creando una red ciclable útil, eficaz y sostenible para la sociedad. A continuación, se detallan las distintas actuaciones que se podrían valorar y los resultados que

ACTUACIONES A ESTUDIAR MEDIANTE EL MODELO DE SIMULACIÓN Y PRINCIPALES RESULTADOS A OBTENER	
• Construcción de <u>nuevas infraestructuras</u> (creación o mejora de bidegorris). Mediante la herramienta se detallarían las nuevas condiciones de la red y se podría estimar el número de desplazamientos que pasarían a hacer uso de la misma, de qué modo procederían estos nuevos desplazamientos, el origen y destino de los nuevos viajes, el itinerario utilizado etc. • <u>Plan de etapas y calendarización de obras</u>. Debido a la demanda estimada para escenarios futuros, se podría realizar una priorización de los tramos de vía ciclable, señalando aquellos que más utilidad pueden tener o más beneficios pueden aportar a la ciudadanía. De este modo, se podría planificar la construcción de tramos no solo desde el punto de vista económico o estratégico, sino teniendo en cuenta su futura utilidad y maximizando el nuevo servicio ofertado. • Afección de los <u>nuevos modos de transporte</u> a la red ciclable (bicicletas eléctricas, patinetes eléctricos etc.) Mediante la inclusión de nuevos factores que midan esta evolución en el modelo de 4 etapas, se podría saber el número de nuevos desplazamientos que se podrían generar en la red ciclable (nº viajes, origen y destino, itinerarios etc.). • Afección en la demanda de la red ciclable de <u>políticas que incentiven y promuevan el uso de las bicicletas</u>. El ajuste de los factores que permiten estimar la demanda futura a las acciones previstas, nos permitirá conocer el número de nuevos desplazamientos que se podrían generar en la red ciclable (nº viajes, origen y destino, itinerarios etc.). ○ Construcción de plazas de aparcamiento para bicicletas. ○ Instalación o ampliación de servicios de bicicleta pública. ○ Construcción de estaciones intermodales. ○ Etc. • Afección en la demanda de la red ciclable de <u>políticas que desincentiven el uso del vehículo privado</u>. Acciones tales como la instalación de nuevas zonas de OTA, prohibición de tráfico en zonas urbanas o la disminución de los límites de velocidad, afectarán al comportamiento modal de los desplazamientos. Por lo tanto, mediante el ajuste de los factores que miden la evolución de la demanda en el modelo de 4 etapas, se podrá conocer el aumento esperado de desplazamientos de bicicleta (nº viajes, origen y destino, itinerarios etc.). • Localizar las áreas con mayor <u>falta o déficit de vías ciclistas</u>. Mediante un análisis exhaustivo del territorio y de la red actualmente construida, podremos conocer que áreas o comarcas de Bizkaia son las que menor utilidad realizan según la oferta de red de la que disponen. A su vez, se podrá medir la evolución en los mismos según las actuaciones previstas o planificadas. • Creación de <u>futuros escenarios a medida</u>, que tengan en cuenta uno o varios de los aspectos previamente citados, y que además, permitan medir la evolución de la demanda en un horizonte temporal establecido.	

03. Ámbito del estudio

De forma específica se ha estudiado el tramo comprendido entre Amorebieta y Iurreta de la ROP definida en el PTSVC, para dos principales escenarios planteados en dicho plan.

03.1 Escenarios a estudio

Los resultados se analizan en dos escenarios recogidos en el PTSVC:

- **Intermedio** donde la promoción de la bicicleta y la desincentivación de vehículo privado no se desarrolla en su totalidad. Año horizonte 2029
- **Completo** donde se desarrolla en su totalidad el escenario **BIZKAIA BIZIKLETAZ**. Año horizonte 2035

Nota: En ambos escenarios (2029 y 2035) se ha partido de la premisa que la ROP definida en le PTSVC está completamente desarrollada.

03.2 Trazado del tramo a estudio

El trazado analizado discurre paralelo a la Bi-30 y la Ap-8 entre Larrabetxu y Amorebieta, pertenece a la Bicipista que será eje vertebrador de conexión entre comarcas.

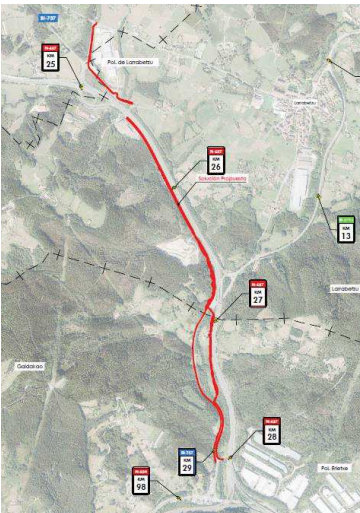


Ilustración 2: Tramo: Larrabetzu- Erletxes



Ilustración 3: Tramo: Erletxes - Amorebieta

04. Análisis de demanda

El análisis de la demanda del corredor se realizará en función de las diferentes tipologías de desplazamientos. Para el uso de corredores ciclistas se han analizado dos tipologías:

1. Demanda por necesidades de movilidad, cuyos desplazamientos están centrados en dar servicio a los los ciudadanos para acceder a otras zonas del territorio.
2. Demanda lúdica o/y por deporte. En este caso el propio desplazamiento es el motivo de su realización y tiene finalidades lúdicas y deportivas.

Finalmente se ha analizado la demanda total y el nivel de uso previsto de la infraestructura.

04.1 Análisis demanda por necesidades de movilidad

Se prevé que los desplazamientos anuales que van a utilizar el tramo Larrabetzu-Erletxes-Amorebieta debido a la necesidad de movilidad, alcancen un total de 86.710 en el escenario Intermedio y 185.990 en el escenario Bizkai Bizikletaz 2035.

Tabla 1: Desplazamientos por tipo de día de corredor por necesidades de movilidad.

Desplazamientos diarios en bicicleta por necesidades de movilidad			
	Día laborable	Sábado	Festivo
Escenario Intermedio BB2029	276	193	124
Escenario Bizkai Bizikletaz BB2035	592	414	266

El arco más cargado por necesidades de movilidad o, en un día laborable alcanza los 170 desplazamientos/día en el año horizonte 2029 y 373 en el año horizonte 2035.

Tabla 2: Desplazamientos por tipo de día de la sección más cargada (suma de ambos sentidos) por necesidades de movilidad.

Sección más cargada (suma de ambos sentidos) por necesidades de movilidad			
	Día laborable	Sábado	Festivo
Escenario Intermedio BB2029	170	121	80
Escenario Bizkai Bizikletaz BB2035	373	265	175

A continuación, se presenta de forma gráfica el análisis del volumen de los desplazamientos de la nueva infraestructura en ambos escenarios.

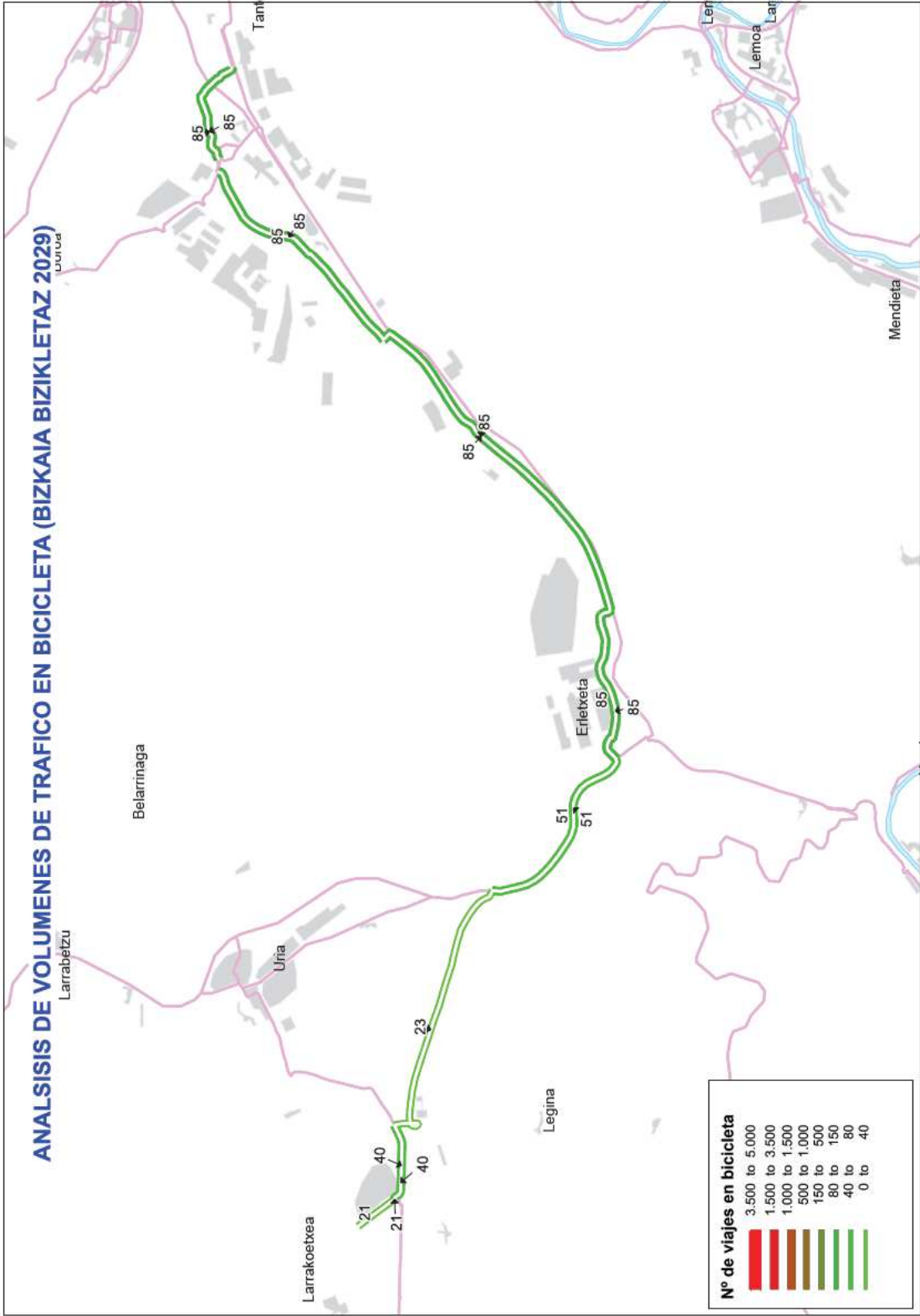


Ilustración 4: Desplazamientos día laborable por secciones (por sentidos) por necesidades de movilidad (Intermedio BB2029)

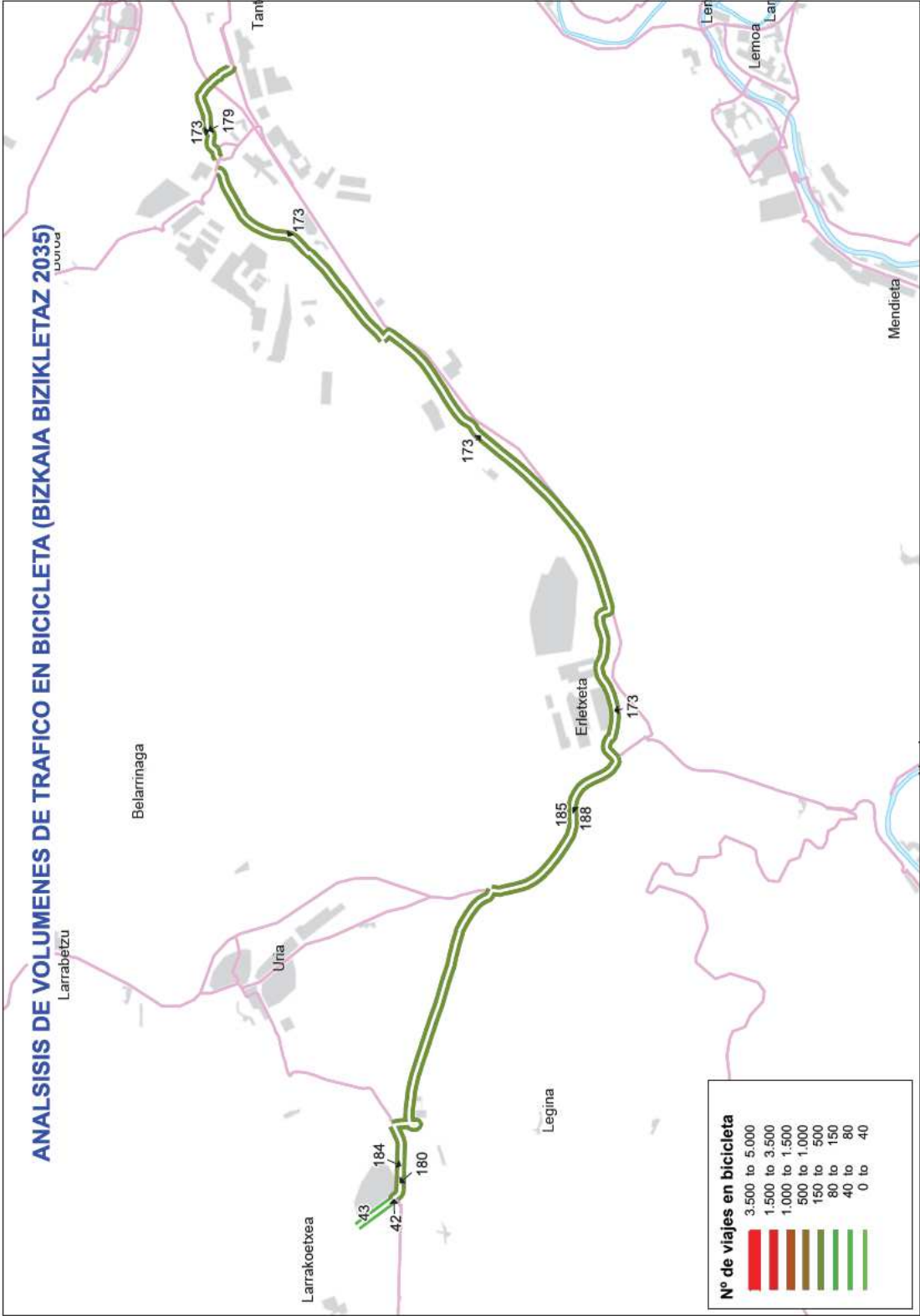


Ilustración 5: Desplazamientos día laborable por secciones (por sentidos) por necesidades de movilidad (Bizkaia Bizikletaz 2035)



04.1.3 Análisis de O/D por necesidades de movilidad

A continuación, se muestra la matriz Origen-Destino de los desplazamientos en un día laborable por necesidades de movilidad en ambos escenarios.

4.1.3.1 Escenario intermedio BB2029

En el escenario intermedio BB2029 se alcanza un total de 276 desplazamientos, dándose las principales relaciones entre Amorebieta y Galdakao, Larrabetzu y Galdakao, Lezama y Larrabetzu, Amorebieta y Larrabetzu, y Zamudio y Larrabetzu.

Tabla 3: Matriz Origen-Destino de los principales desplazamientos en un día laborable en el escenario BB2029							
BB2029	Amorebieta-Etxano	Derio	Durango	Galdakao	Larrabetzu	Lezama	Zamudio
Amorebieta-Etxano				58	7		
Derio					4		
Durango				4			
Galdakao	58		4		19		
Larrabetzu	7	4		19		7	5
Lezama					7		
Zamudio					5		

4.1.3.2 Escenario Bizkaia Bizikletaz BB2035

De igual forma, en el escenario intermedio BB2035 las principales relaciones se dan entre Amorebieta y Galdakao, Larrabetzu y Galdakao, Durango y Galdakao y Basauri y Durango. Se alcanza un total de 592 desplazamientos-día.

Tabla 4: Matriz Origen-Destino de los principales desplazamientos en un día laborable en el escenario BB2035							
BB2035	Amorebieta-Etxano	Basauri	Durango	Galdakao	Larrabetzu	Lezama	Zamudio
Amorebieta-Etxano		8		64	8		
Basauri	7		12		4		
Durango	0	14		17	0		
Galdakao	64		16		21	3	4
Larrabetzu	8	4		21		7	6
Lezama				3	7		
Zamudio				4	6		

04.2 Análisis demanda lúdica o/y por deporte

A partir de los aforos que realiza periódicamente la Diputación Foral de Bizkaia y en base al comportamiento esperado, se han estimado los desplazamientos lúdicos y/o deportivos en dos periodos (Invernal: Octubre-Marzo y Estival: Abril-Septiembre).

Se prevé que los desplazamientos anuales que se van a realizar el tramo Larrabetzu-Erletxes-Amorebieta para una actividad lúdica y/o deportiva alcancen un total de 97.713 en el escenario Intermedio y 145.345 en el escenario Bizkai Bizikletaz 2035.

Tabla 5: Desplazamientos diarios de corredor lúdicos o/y por deporte.			
De Octubre a Marzo	Desplazamientos diarios en bicicleta lúdico o/y por deporte		
	Día laborable	Sábado	Festivo
Escenario Intermedio BB2029	135	435	487
Escenario Bizkai Bizikletaz BB2035	201	647	725

Tabla 6: Desplazamientos diarios de corredor lúdicos o/y por deporte.			
De Abril a Septiembre	Desplazamientos diarios en bicicleta lúdico o/y por deporte		
	Día laborable	Sábado	Festivo
Escenario Intermedio BB2029	166	535	599
Escenario Bizkai Bizikletaz BB2035	247	795	890

El periodo estival es el más cargado del año para los desplazamientos lúdico o/y por deporte, alcanzando en un día laborable 166 desplazamientos-as/día en el año horizonte 2029 y 247 en el año horizonte 2035, mientras que en un día festivo registran 599 desplazamientos/día en el año horizonte 2029 y 890 desplazamientos/día en el año horizonte 2035 respectivamente.

Tabla 7: Desplazamientos lúdico o/y por deporte por tipo de día de la sección más cargada (suma de ambos sentidos).			
Periodo más cargado (De Abril a Septiembre)	Sección más cargada (suma de ambos sentidos) lúdico o/y por deporte		
	Día laborable	Sábado	Festivo
Escenario Intermedio BB2029	120	400	460
Escenario Bizkai Bizikletaz BB2035	190	600	690

El arco más cargado (correspondiente al periodo estival) alcanza en un día laborable 120 desplazamientos-as/día en el año horizonte 2029 y 190 en el año horizonte 2035, mientras que en un día festivo registran 460 desplazamientos/día en el año horizonte 2029 y 690 desplazamientos/día en el año horizonte 2035 respectivamente.

04.4 Demanda total del corredor

Para conocer la demanda total del corredor se han tenido en cuenta la demanda por necesidades de movilidad y la demanda lúdica o/y deportiva.

En el periodo invernal se alcanzan en un día laborable los 383 desplazamientos/día en el año horizonte 2029 y 734 en el año horizonte 2035 y en día de fin de semana en torno a 599 desplazamientos/día en el año horizonte 2029 y 964 en el año horizonte 2035.

Tabla 8: Desplazamientos totales por tipo de día del corredor.

De Octubre a Marzo	Total desplazamiento diarios en bici (necesidades de Movilidad + lúdico o/y deporte)		
	Día laborable	Sábado	Festivo
Escenario Intermedio BB2029	383	609	599
Escenario Bizkai Bizikletaz BB2035	734	1.020	964

En el periodo estival en un día laborable se alcanzan los 470 desplazamientos/día en el año horizonte 2029 y 898 en el escenario BB2035 y en día festivo de fin de semana 735 desplazamientos/día en el año horizonte 2029 y 1.183 en el escenario BB2035.

Tabla 9: Desplazamientos totales por tipo de día del corredor.

De Abril a Septiembre	Total desplazamiento diarios en bici (necesidades de Movilidad + lúdico o/y deporte)		
	Día laborable	Sábado	Festivo
Escenario Intermedio BB2029	470	747	735
Escenario Bizkai Bizikletaz BB2035	898	1.250	1.183

Para este cálculo de la demanda del arco con máxima ocupación se ha estimado que los días con mejores condiciones para el desplazamiento en bicicleta, la demanda por necesidades de movilidad sea un 20% a la estimación media anual y la demanda lúdica o/y por deporte sean un 60% al estimado para el periodo estival.

Tabla 10: Total desplazamientos por tipo de día de la sección más cargada.

Total arco con máxima ocupación			
	Día laborable	Sábado	Festivo
Escenario Intermedio BB2029	400	800	800
Escenario Bizkai Bizikletaz BB2035	800	1.300	1.300

Se espera que la demanda máxima del tramo más cargado este cerca de los 1.300 desplazamiento día.

Se prevé que los desplazamientos anuales que van a utilizar el tramo Larrabetzu-Amorebieta, alcancen un total de 184.423 en el escenario Intermedio 2029 y 331.335 en el escenario Bizkai Bizikletaz 2035.

Tabla 11: Desplazamientos totales anuales del corredor.

Desplazamientos anuales en bicicleta por tipo			
	Por Necesidades de movilidad	Lúdicos o/y por deporte	Total
Escenario Intermedio BB2029	86.710	97.713	184.423
Escenario Bizkai Bizikletaz BB2035	185.990	145.345	331.335

05. Externalidades

El cambio del reparto modal hacia modos más sostenibles, no solo afecta de manera directa en la vida de las personas usuarias que realizan sus desplazamientos en bicicleta o a pie, existen otras mejoras colectivas o sociales que se denominan externalidades, que tienen que ver con aspectos tales como la salud, las emisiones contaminantes o la accidentabilidad.

En estos casos, suele ser difícil cuantificar la magnitud de la mejora que se va a producir, es por ello, que para obtener un valor comparable, suele estimarse el coste/ganancia económica asociada a cada una de estas externalidades.

En este caso concreto del Tramos analizado de la ROP del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas, nos hemos centrado en las mejoras globales que introduce la disminución de los vehículos privados en el territorio histórico de Bizkaia, debido al aumento en el uso de la bicicleta en este tramo, lo que supone una reducción de los vehículos kilómetros procedentes de la carretera.

Tabla 12: Estimación de variación de vehículos kilometro en vehículo privado en los Escenarios futuros

	Veh km captados por la bicicleta de la carretera anualmente
Escenario Intermedio BB2029	733.199
Escenario Bizkai Bizikletaz BB2035	1.318.677

05.1.1 Accidentabilidad

Dada su naturaleza, todas las actividades de transporte implican un riesgo para las personas usuarias de sufrir un accidente, tanto por un fallo mecánico o, más comúnmente, por la influencia de los errores humanos. Los beneficios que principalmente se observarán en este caso, están relacionados con la reducción del transporte en vehículo privado, ya que los desplazamientos en vehículos a motor son los que revelan un mayor grado de accidentabilidad.

Para poder monetizar el número de accidentes que se podrían ahorrar generado por el Tramo objeto de análisis, se han utilizado datos de referencia de distintos estudios y organismos:

- Actualización del manual sobre los costes externos del transporte, HEATCO, CE 2014.
- Anuario estadístico de accidentes de tráfico. Departamento del Interior, EJ – GV.
- Vehículos * Km recorridos en la CAPV. Diputaciones Forales.

Haciendo uso de los datos proporcionados por estos organismos, se estima el coste unitario (€/pas.km) relativo a la accidentabilidad.

Tabla 13: Monetización de los accidentes, HEATCO, CE 2014.

CAPV	P. Muertas	H. Graves	H. Leves
Spain	1.913.000	237.800	17.900

Tabla 14: Personas accidentadas en la CAPV en el año 2017. Departamento del Interior, EJ-GV

CAPV	Nº personas muertas	Nº de personas heridas graves	Nº de personas heridas leves
Vehículos de dos ruedas	6	114	599
Vehículos ligeros	23	172	2.175
Vehículos pesados	1	6	67
Otros vehículos	0	3	2
Total	30	295	2.843

Tabla 15. Kilómetros recorridos en la CAPV en el año 2017. Diputaciones Forales

CAPV	Total	Ligeros	Pesados
Bizkaia	4.688.500.000	4.177.453.500	511.046.500
Alava	1.541.870.940	1.293.308.513	248.562.427
Gipuzkoa	3.501.922.465	3.074.966.897	426.955.568
Veh * km CAPV:	9.732.293.405	8.545.728.909	1.186.564.496

Mediante estos datos, el coste unitario obtenido para los vehículos ligeros es de **0,0203 € / pas.km**. Teniendo en cuenta el número de desplazamientos y los km ahorrados en vehículo privado durante un año en los Escenarios Futuros, los valores que se alcanzan son los siguientes.

Tabla 16: Ahorro anual accidentabilidad de los desplazamientos del tramo objeto de análisis

Ahorro anual accidentabilidad (anuales)	
Escenario Intermedio BB2029	14.913,28 €
Escenario Bizkai Bizikletaz BB2035	26.821,93 €

05.1.2 Emisiones contaminantes

La bicicleta es un modo de transporte sostenible con 0 emisiones, es por ello que su uso hace que las emisiones globales emitidas en el territorio histórico de Bizkaia disminuyan. En este caso, el ahorro se produciría por los km que los vehículos privados a motor dejen de realizar en los escenarios futuros.

Para la monetización de las emisiones ahorradas en el territorio histórico de Bizkaia, se han utilizado referencias de distintos estudios y organismos:

- EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016. European Environment Agency.
- Manual de evaluación económica de proyectos de transporte (CEDEX 2010). Ministerio de Fomento.
- Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDEA). Ministerio para la transición ecológica.

Tabla 17: Consumo medio de vehículos a motor y su tipología en España. IDAE.

	Unidad	Ligero gasolina	Ligero gasóleo
REPARTO	%	0,25	0,75
CONSUMO	(l/100 km)	7,70	6,30

Tabla 18 Densidad de los combustibles. IDAE.

	Unidades	Densidad
Gasolina	kg/litro	0,75
Gasóleo	kg/litro	0,84

Tabla 19: Emisiones contaminantes emitidas por cada tipo de vehículo. EEA.

	Unidad	Ligero gasolina	Ligero gasóleo
NOx	g/kg de combustible	14,98	13,40
COVDM	g/kg de combustible	12,70	0,61
SO ₂	g/kg de combustible	0,80	0,16
PM ₂₅	g/kg de combustible	0,03	1,04

Tabla 20: Emisión contaminantes emitidas por km.

	Emisiones por km	
	Unidad	Ligeros
NOx	kg/km	0,749
COVDM	kg/km	0,208
SO ₂	kg/km	0,018
PM ₂₅	kg/km	0,042

Tabla 21: Coste unitario por kg de emisión contaminante. CEDEX.

	Emisiones por km	
	Unidad	Ligeros
NOx	kg/km	2,60
COVDM	kg/km	0,40
SO ₂	kg/km	4,30
PM ₂₅	kg/km	96,40

Por lo tanto, el ahorro que se produce para cada uno de los escenarios futuros es el siguiente.

Tabla 22: Ahorro anual emisiones contaminantes de los desplazamientos del tramo objeto de análisis

Ahorro anual emisiones contaminantes	
Escenario Intermedio BB2029	6.931,39 €
Escenario Bizkai Bizikletaz BB2035	12.466,30 €

05.1.4 Gases de Efecto Invernadero (GEI)

Otra de las externalidades, ligadas con emisión de contaminantes y que afecta de manera directa a la calidad del aire, son los Gases de Efecto Invernadero. En este caso también, debido a que la bicicleta es un modo de transporte con 0 emisiones, el ahorro vendrá de los kilómetros que dejan de realizarse en vehículo privado.

Tabla 23: Características de los vehículos a motor. IDAE.

	ratio litro kg CO ₂	% parque móvil ligeros	consumo litros/100 km	kg CO ₂ / km
Ligero Gasolina	2,32	25%	7,69	0,178
Ligero Gasóleo	2,60	75%	6,25	0,163

Tabla 24: Características de los vehículos a motor. IDAE.

Tabla 25: Coste t CO₂. Guide to Cost-Benefit Analysis on Investment Projects

	t CO ₂ (2010)	Incremento anual	t CO ₂ (2017)
GEI	25,00 €	1,00 €	32,00 €

Haciendo uso de estos valores, el ahorro anual estimado por los GEI en cada uno de los escenarios futuros es el siguiente.

Tabla 26: Ahorro anual GEI de los desplazamientos del tramo objeto de análisis

Ahorro anual GEI (anuales)	
Escenario Intermedio BB2029	6.021,78 €
Escenario Bizkai Bizikletaz BB2035	10.830,33 €

05.1.5 Salud

El beneficio que puede aportar a la Salud el realizar los desplazamientos en bicicleta es uno de los aspectos más importantes a la hora de medir las externalidades asociadas a su uso. En muchos estudios realizados en los últimos años, como por ejemplo en el “Claiming the Health Dividend” realizado por el departamento de transporte de UK, se han asociado los desplazamientos en bicicleta con una disminución de problemas médicos y muertes prematuras, asociadas principalmente a problemas cardiovasculares, infartos, obesidad, cáncer, diabetes tipo 2, osteoporosis y depresión.

Cabe señalar también, que muchos de los estudios utilizan como dato o metodología de partida WHO HEAT (World Health Organization’s Health Economics Assessment Tool), herramienta creada y avalada por la Organización Mundial de la Salud, que permite monetizar los beneficios asociados a realizar los desplazamientos a pie o en bicicleta.

Es por ello que, para la estimación concreta del desarrollo del PTS de vías ciclistas en Bizkaia, se han utilizado también las fórmulas e indicadores propuestos por WHO HEAT. A continuación, detallamos el proceso llevado a cabo.

Las estimaciones realizadas en el proceso han sido las siguientes.

- El número de personas usuarias beneficiadas en cada escenario lo obtenemos con el cambio modal entre los que utilizaban el vehículo privado y estimamos que van a pasar a hacer uso de la bicicleta. Entendemos que la mayoría realiza viajes pendulares en un día laborable (2 viajes por persona usuaria).
- Se estima mediante el modelo que la distancia media de las nuevas personas usuarias que provengan del vehículo privado en la Situación Potencial será de 3,5 km/trayecto. La velocidad media se sitúa en 14 km/h y la actividad ciclista por persona se ha estimado en 2 horas/semana.
- Para calcular el beneficio de protección, la tasa de mortalidad y el VEV (Valor Estadístico de la Vida) utilizados son los recomendados por la metodología.

Tabla 27: Valor estadístico de la vida y tasa de mortalidad

WHO HEAT	Valor económico
VEV	1.574.000 €
Tasa de mortalidad	727,12 por cada 100.000 personas al año

Tabla 28: Ahorro anual por beneficios en la salud de los desplazamientos del tramo objeto de análisis

Ahorro por beneficios en la Salud (anuales)	
Escenario Intermedio BB2029	70.397,43 €
Escenario Bizkai Bizikletaz BB2035	126.611,64 €

05.1.6 Impacto por escenarios

Con el objetivo de medir los beneficios económicos generados por los ahorros en la accidentabilidad, las emisiones contaminantes, los GEI y la Salud, realizamos una comparación del impacto anual de los dos escenarios analizados, el **Escenario Intermedio BB2029 y el Escenario Bizkaia Bizikletaz 2035**.

En la comparativa, se observa la importancia que tienen las acciones para la promoción de la bicicleta y la concienciación de un uso responsable del vehículo privado, que hacen que el número de personas usuarias de la bici aumente, incrementando el ahorro de las externalidades de manera significativa.

Como se puede observar, el porcentaje debido a las mejoras de la salud es del mismo orden de magnitud que el obtenido en distintos estudios realizados y revisados por el estudio “Claiming the Health Dividend” del departamento de transporte de UK.

Tabla 29: Comparativa del ahorro anual del tramo objeto de análisis en ambos escenarios

EXTERNALIDAD (Ahorros anuales)	Escenario Intermedio BB2029	Escenario BIZKAIA BIZIKLETAZ BB2035
Accidentabilidad	14.913 €	26.822 €
Emisiones contaminantes	6.931 €	12.466 €
GEI	6.022 €	10.830 €
Salud	70.397 €	126.612 €
TOTAL	98.264 €	176.730 €

Una infraestructura de este tipo tiene una vida útil de 30 años. Para el cálculo del Beneficio social se ha trabajado bajo la hipótesis de que los 6 primeros años de vida genere unos beneficios sociales similares al escenario Intermedio y que los 24 años restantes generarán un beneficio social similar al del escenario BIZKAIA BIZIKLETAZ 2035

Teniendo en cuenta las externalidades directas generadas por la infraestructura, el **Beneficio Social** de este corredor rondarán los **4,8 millones de euros en toda su vida útil** (30 años).

Beneficio social total	
Vida útil de la infraestructura (30 años)	4.831.108 €



Plaza Venezuela, 1
48001 Bilbao, Bizkaia
T. 94 655 62 23 – F. 94 657 43 04
www.ingartek.com

