

# Evaluación de Impacto: Ciclovía de la calle Mitre

---

Mar del Plata, septiembre 2023



# ENCUESTA SOBRE CICLOVÍA DE LA CALLE MITRE

---

Mar del Plata, septiembre 2023

## **Coordinación**

Lic. Gabriel Coronello Aldao

## **MGP**

Ing. Dante Galván

## **Investigación y análisis**

Lic. Mónica Pascual

Prof. Santiago Cueto

Lic. María Luján Cazenabe

Lic. Leticia Brea

Sebastián Romani

Julieta Campero

## **Agradecimiento**

Ing. Leandro Vega

Arq. Gabriela Funes Balza



# INTRODUCCIÓN Y ASPECTOS METODOLÓGICOS

---

El fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte urbano generalmente tiene el objetivo social más amplio de desarrollar sistemas de movilidad sostenibles.

A nivel mundial se registran numerosas experiencias en ciudades que, al incorporar a la bicicleta en sus políticas públicas de movilidad, registraron un fuerte crecimiento en la tasa de uso de este tipo de vehículos.

La concreción de estas iniciativas se basaron en la creación de infraestructura, la implementación de planes de gestión, la adaptación de normas y regulaciones y la promoción de la participación ciudadana.

Es habitual que la evaluación de estas intervenciones se lleve cabo mediante indicadores consensuados internacionalmente, para determinar qué recursos dedican los gobiernos locales para fomentar el uso de la bicicleta y cuáles son los efectos de estas políticas. Entre esos indicadores figuran, por ejemplo, los que apuntan a establecer la existencia de una normativa específica, a contabilizar los kilómetros de infraestructura, a registrar el número de viajes realizados en horas pico, a determinar la cantidad de ciclistas muertos y/o heridos por cada 100 mil habitantes o a medir las emisiones de CO2 evitadas por año.

No obstante, una evaluación más amplia requiere considerar la opinión de los ciudadanos para establecer el nivel de aceptación y asimilación ante estas políticas públicas.

Por ello es habitual encontrar abundante información relacionada con las valoraciones que realizan los ciclistas, en general, en torno a la calidad, cobertura y/ o diseño de las infraestructuras provistas.



# INTRODUCCIÓN Y ASPECTOS METODOLÓGICOS

---

No obstante, el éxito o el fracaso de este tipo de iniciativas también depende del nivel de aprobación o rechazo que exista en la comunidad en un sentido amplio, más allá de las opiniones de ciertos grupos interesados específicos, como en este caso, es la de los ciclistas.

En este contexto, es necesario considerar las opiniones de las personas que residen y/o trabajan en las áreas donde se decide la construcción de carriles especiales para la circulación exclusiva de bicicletas.

Es innegable que este tipo de intervenciones genera impactos en el tránsito, el estacionamiento, la actividad comercial, el desplazamiento de peatones o el ambiente. Si bien se espera que estos cambios contribuyan a mejorar la calidad de vida de la gente, no siempre se logra que todos los ciudadanos compartan esa visión.

Por ello, considerar la opinión de las personas destinadas a convivir con biciesendas y/o ciclovías en las inmediaciones de sus hogares o lugares de trabajo puede resultar crucial para contar con una evaluación más completa acerca del impacto de esta clase de iniciativas.

Por ese motivo el Observatorio Universitario de la Ciudad de la Universidad FASTA y la Secretaría de Movilidad Urbana de la Municipalidad del Partido de General Pueyrredon coincidieron en la importancia de llevar adelante un estudio de impacto, relevando la opinión de los vecinos y comerciantes de la zona céntrica de Mar del Plata con respecto a la denominada ciclovía de la calle Mitre.

Esta ciclovía, que une la Plaza Mitre con Plaza España a lo largo de 11 cuadras, fue habilitada en el mes de mayo de 2022, por lo que ya registra más de un año de uso.

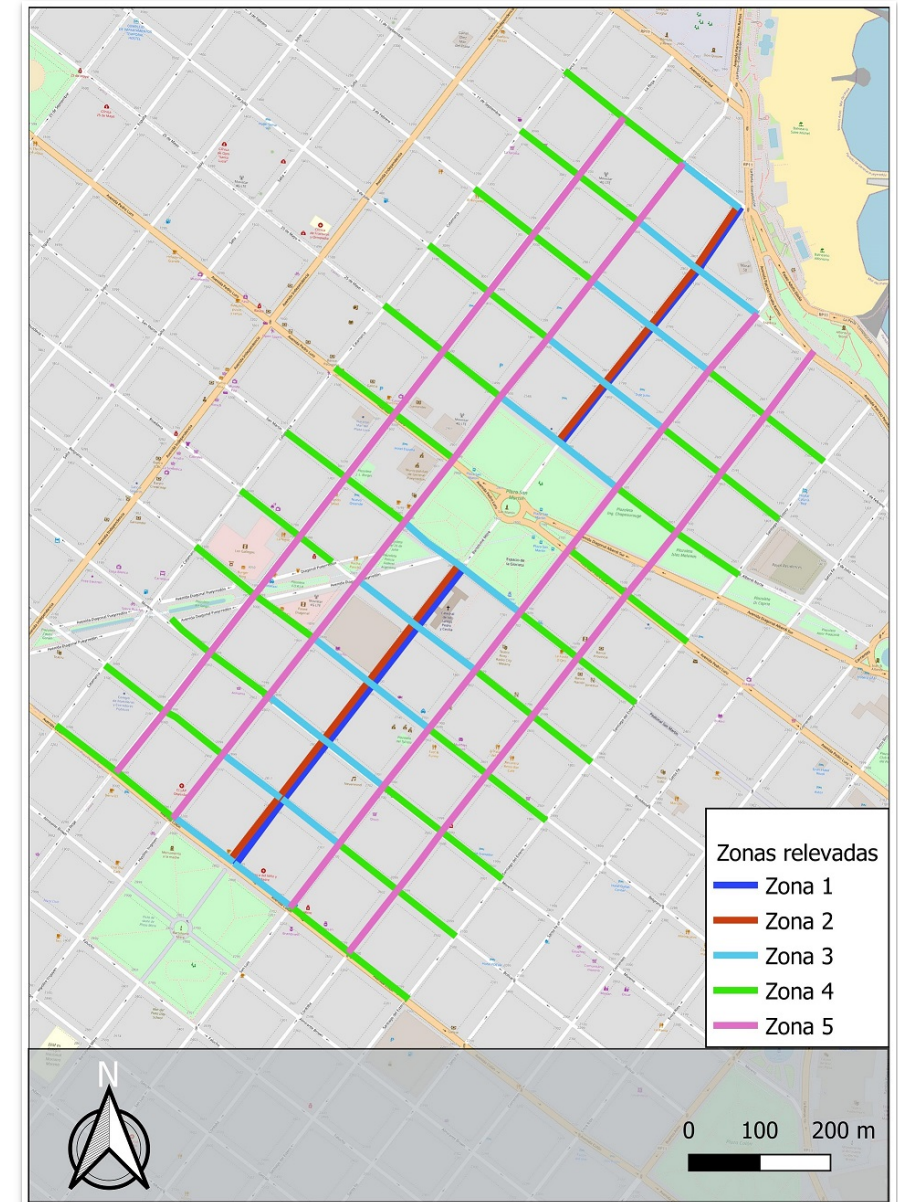


# INTRODUCCIÓN Y ASPECTOS METODOLÓGICOS

A los efectos de determinar cuál es la opinión de las personas, se realizó una encuesta semiestructurada sobre una muestra semialeatoria de 200 individuos, con domicilio residencial o laboral a menos de 300 metros de distancia de la ciclovia.

Los resultados fueron segmentados en función de variables sociodemográficas y en base a la ubicación de los encuestados. De este modo, y a los fines de determinar posibles diferencias en sus opiniones según su proximidad a la ciclovia, fueron creados los siguientes grupos:

- Zona 1 :: Frentistas de la calle Mitre ubicados en la mano de la ciclovia
- Zona 2 :: Frentistas de la calle Mitre, ubicados en la mano contraria a la ciclovia
- Zona 3 :: Frentistas de calles transversales, ubicados en la manzana de la ciclovia
- Zona 4 :: Frentistas de calles transversales
- Zona 5 :: Frentistas de calles paralelas



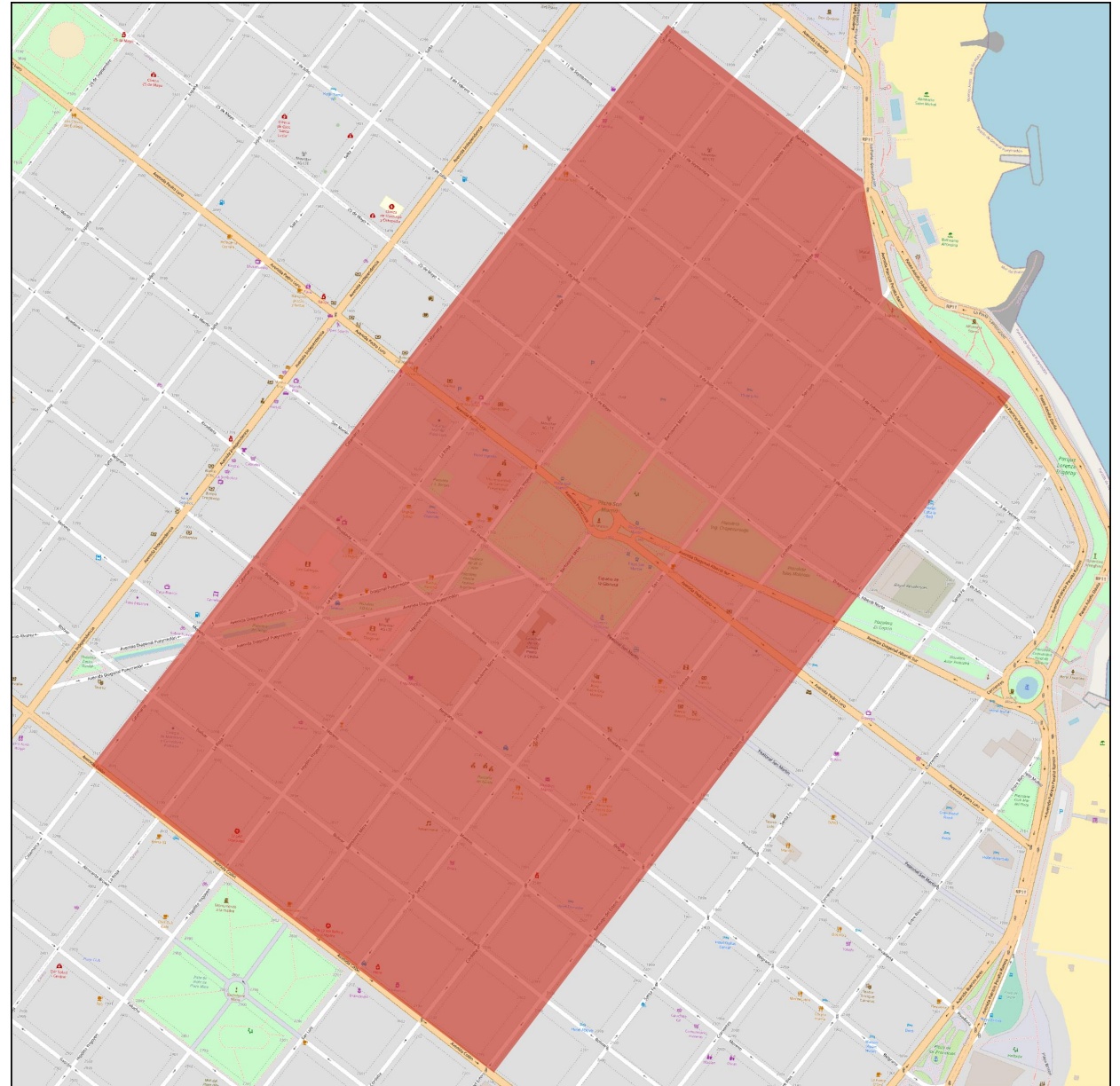
# INTRODUCCIÓN Y ASPECTOS METODOLÓGICOS

En base al criterio de relevar la opinión de los residentes y comerciantes ubicados hasta a 300 metros de distancia de la ciclovía, se definió una zona delimitada por las siguientes arterias: Catamarca, Balcarce, Av. Independencia, Maipú, Salta, Necochea, Av. Independencia, Av. Patricio Peralta Ramos, Santiago del Estero, Brown, Córdoba, Gascón, La Rioja, Brown.

Para determinar el tamaño y las características de la muestra, así como para diseñar el trabajo de campo, se llevó a cabo un análisis de las características de dicha zona.

Según los datos disponibles, se estableció que el área posee 19.019 habitantes, compuesta por un 57,85% de mujeres y un 42,1% de varones, con un promedio de edad de 46 años.

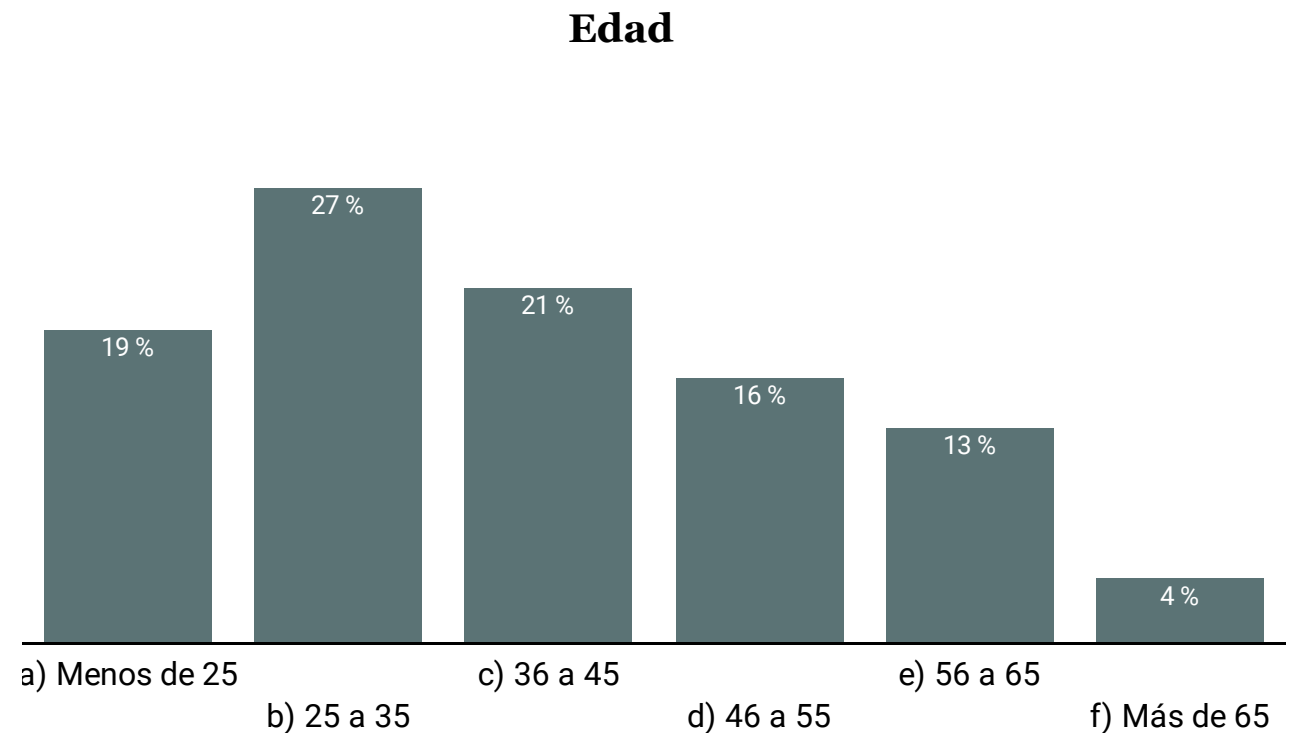
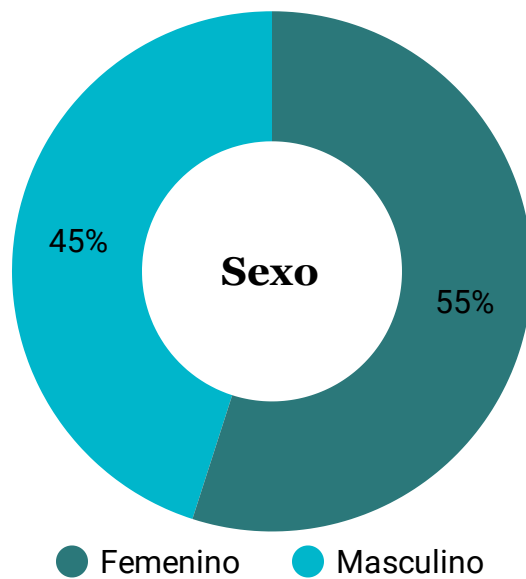
Asimismo, se estableció que el 91,91% de las viviendas existentes son departamentos, el 7,7% casas y el 0,32% otras. Del total de viviendas, el 52,39% son propias, el 38,10% alquiladas y el 9,51% restante posee algún otro régimen de tenencia.



# PERFIL DE LA MUESTRA

Se trabajó en base a una muestra integrada por 200 personas con al menos 18 años cumplidos a las que se les realizó un cuestionario semiestructurado, con algunas preguntas abiertas.

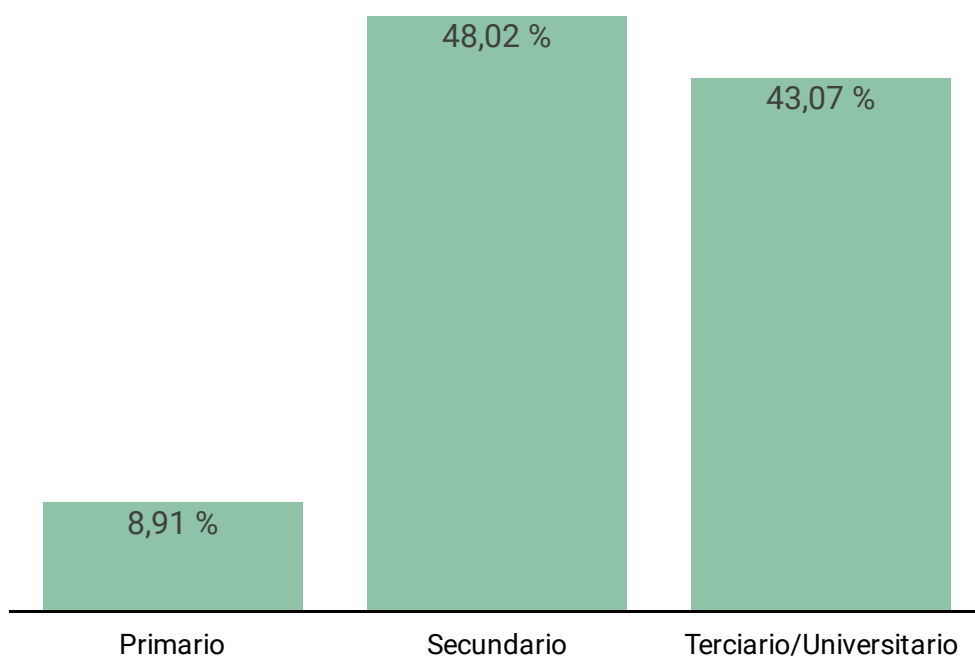
n=200



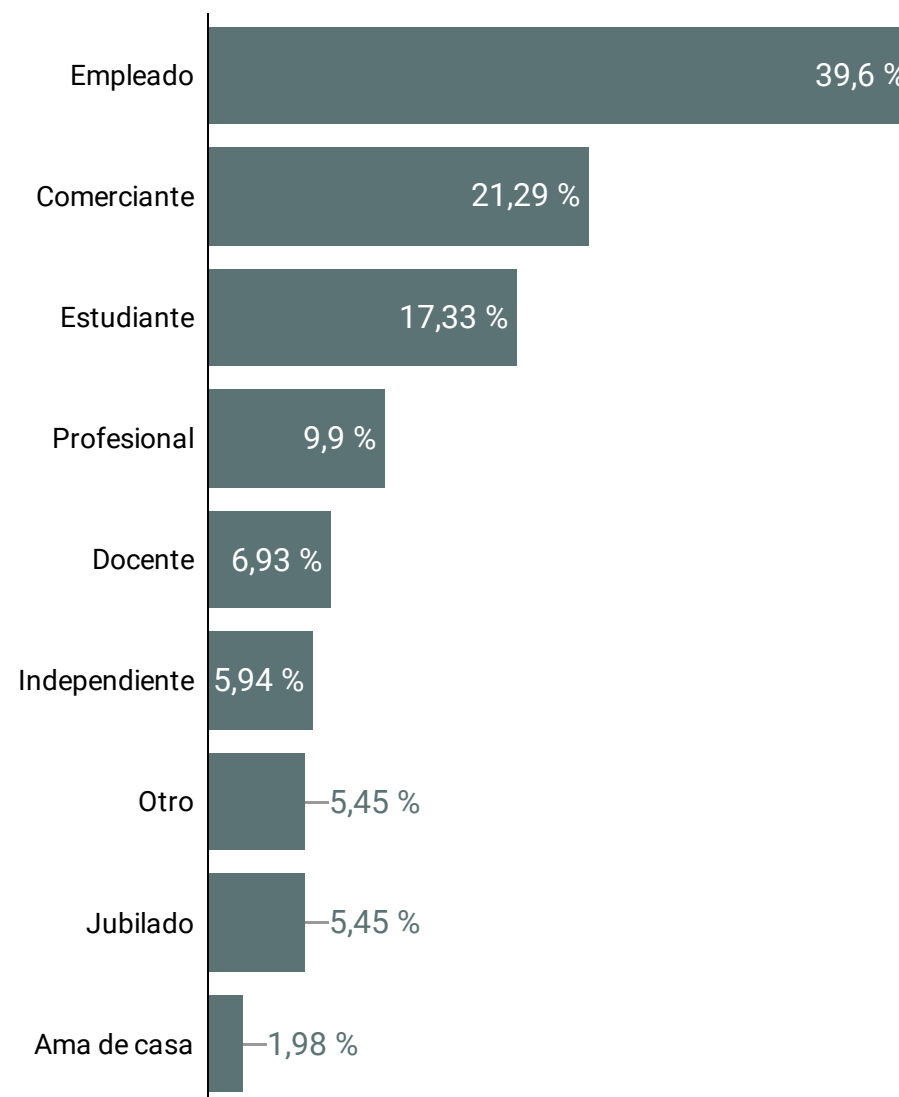
Edad Promedio  
**39,38**

# PERFIL DE LA MUESTRA

## Nivel de estudio



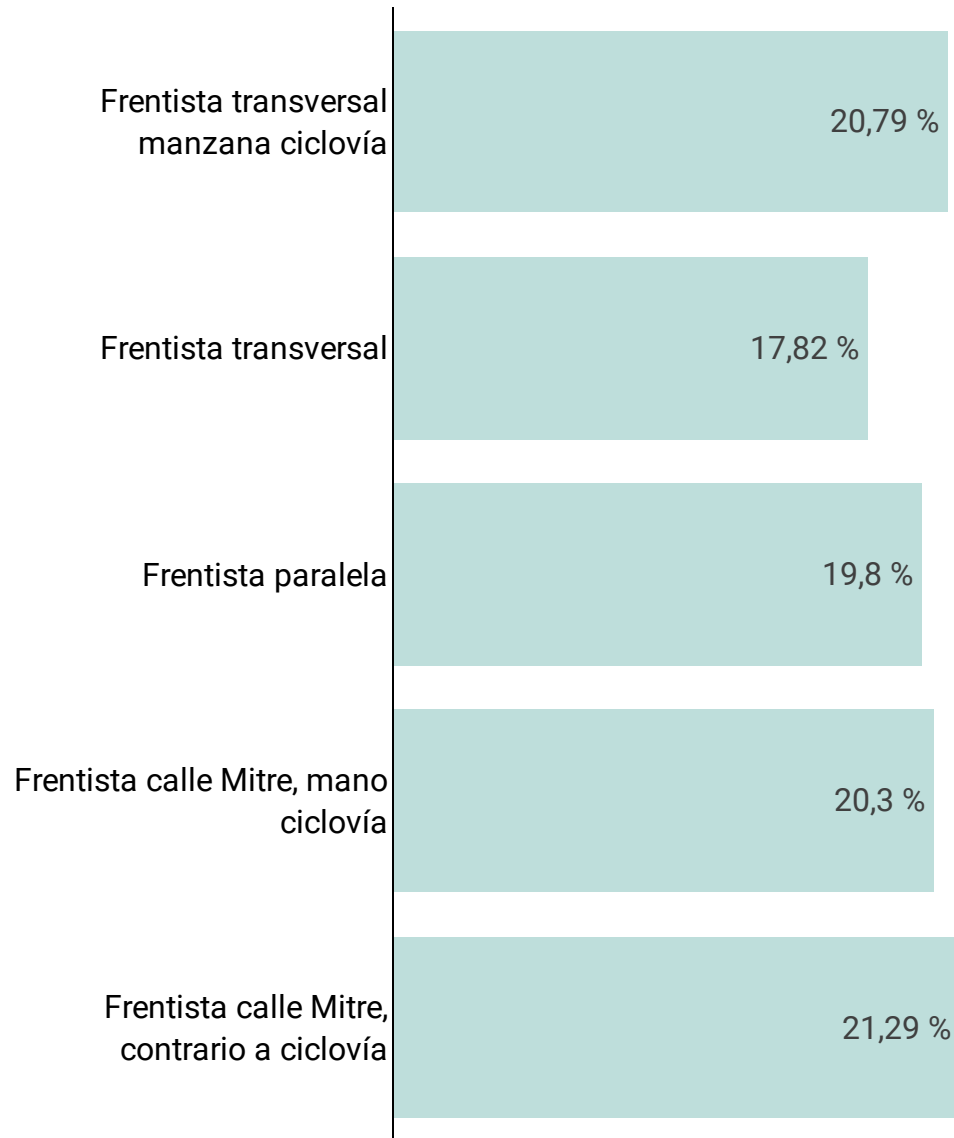
## Ocupación



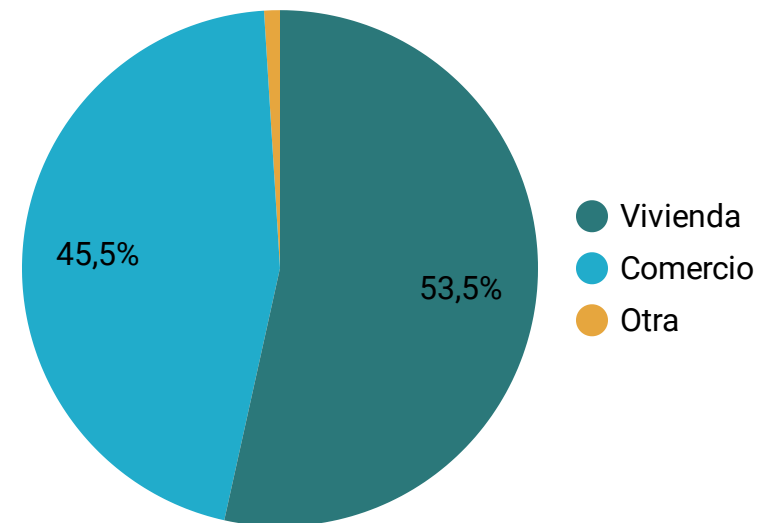


# PERFIL DE LA MUESTRA

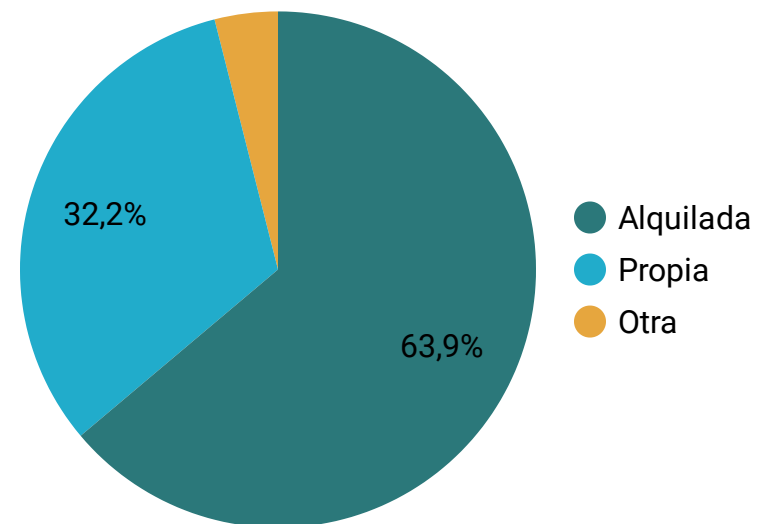
## Ubicación del frentista



## Tipo de locación



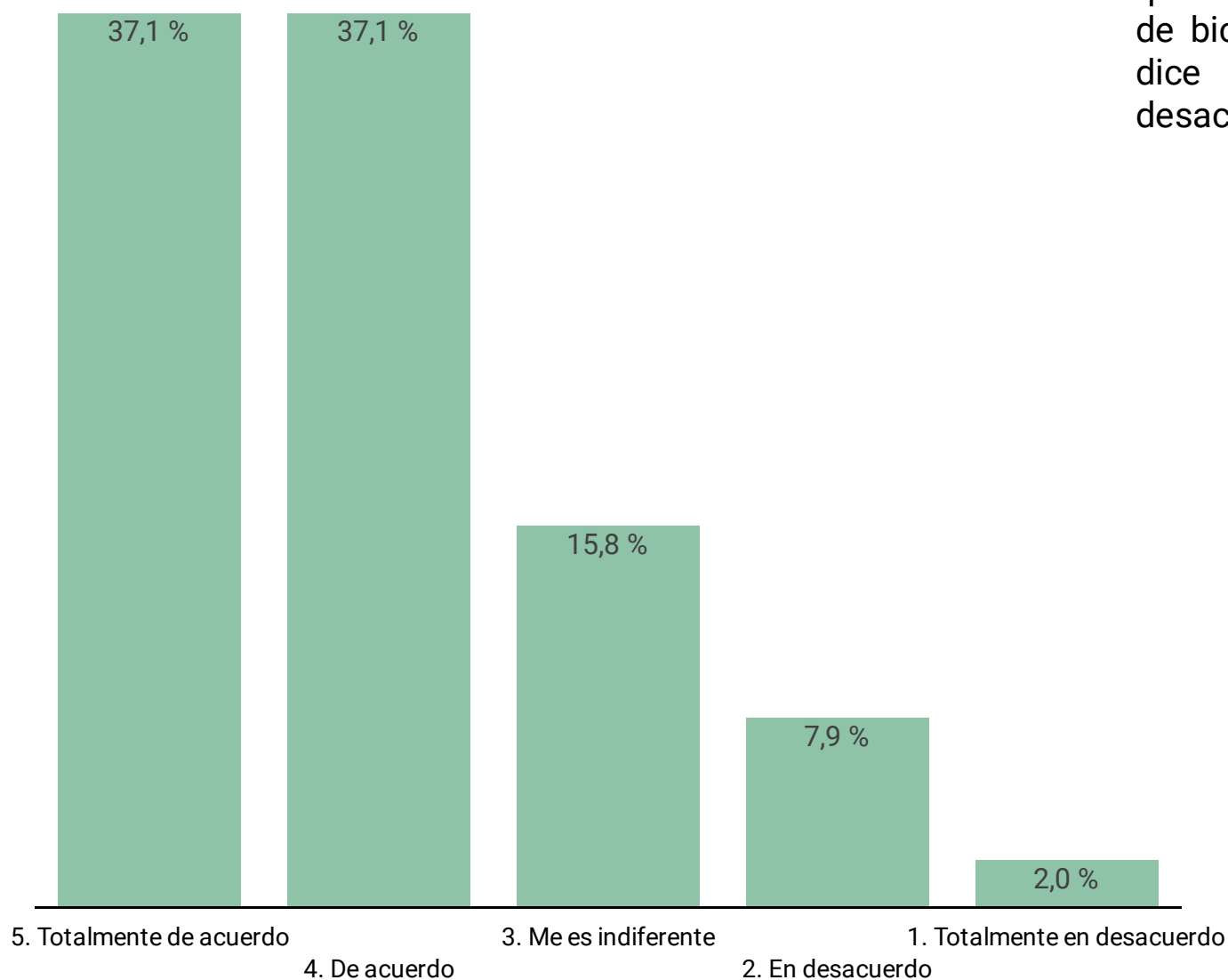
## Situación de propiedad



# OPINIÓN SOBRE LA RED DE BICISENDAS Y CICLOVÍAS

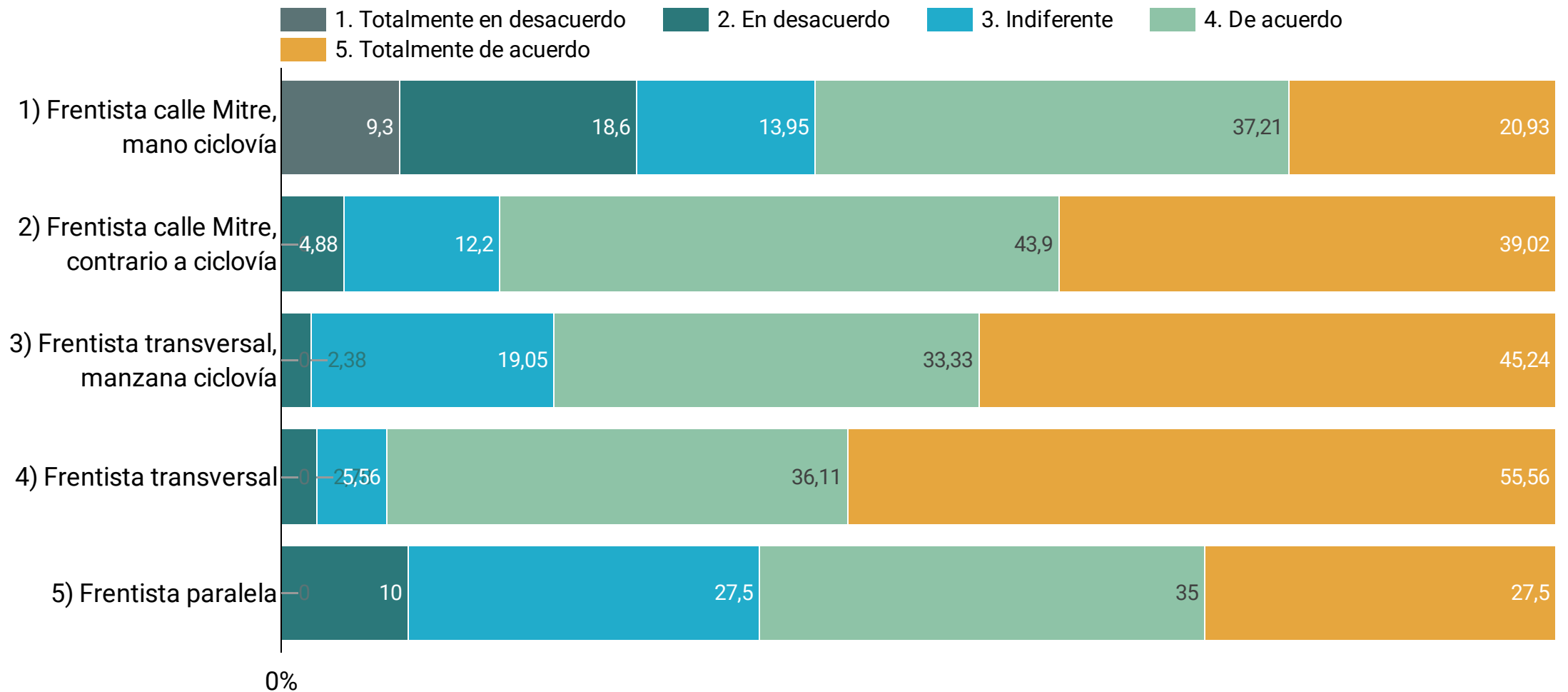
En líneas generales, ¿Cuál es su opinión acerca de que la ciudad cuente con una red de bicisendas y ciclovías?

El 74% de las personas encuestadas asegura estar de acuerdo o muy de acuerdo con la posibilidad de que la ciudad de Mar del Plata cuente con una red de bicisendas y ciclovías. Por otra parte el 9,9% dice estar en desacuerdo o totalmente en desacuerdo.



# OPINIÓN SOBRE LA RED DE BICISENDAS Y CICLOVÍAS

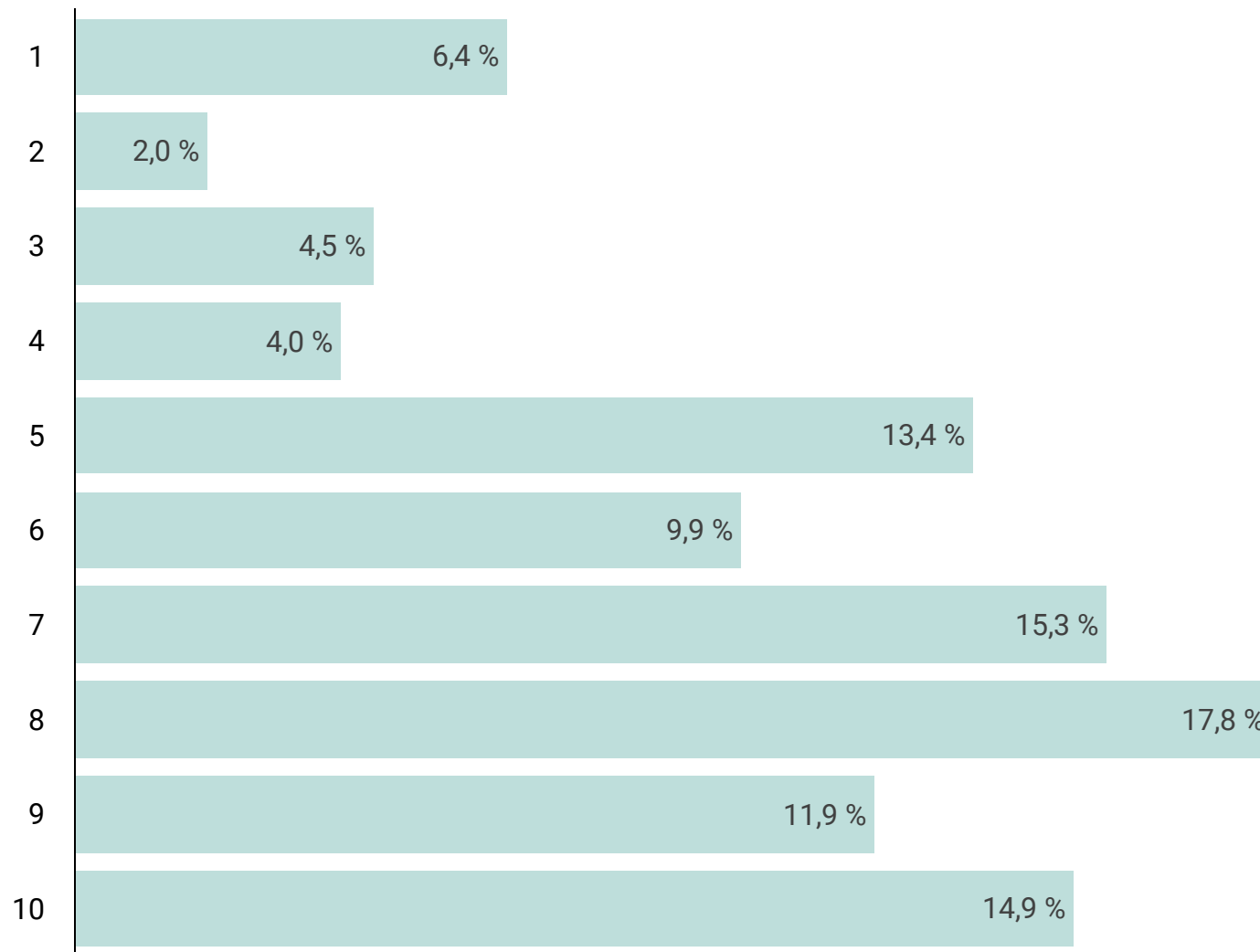
En líneas generales, ¿Cuál es su opinión acerca de que la ciudad cuente con una red de bicisendas y ciclovías?



Al segmentar las respuestas por la ubicación de los encuestados, se observa que existen diferencias significativas entre las opiniones. El mayor grado de desacuerdo con la existencia de una red de ciclovías y bicisendas en la ciudad se registra entre los frentistas de la calle Mitre, ubicados en la mano de la ciclovía. No obstante dentro de este grupo prevalecen las opiniones positivas. El resto de los encuestados, en cambio, presenta un alto grado de acuerdo frente a este tipo de iniciativas.

# OPINIÓN SOBRE LA CICLOVÍA DE CALLE MITRE

En una escala de 1 a 10, cuál es su opinión acerca del impacto general que tuvo la experiencia de la ciclovia de la calle Mitre, siendo 0 Muy Negativo y 10 Muy Positivo.



La valoración promedio acerca del impacto de la ciclovia de la calle Mitre es de aprobación, con una puntuación general de 6,71

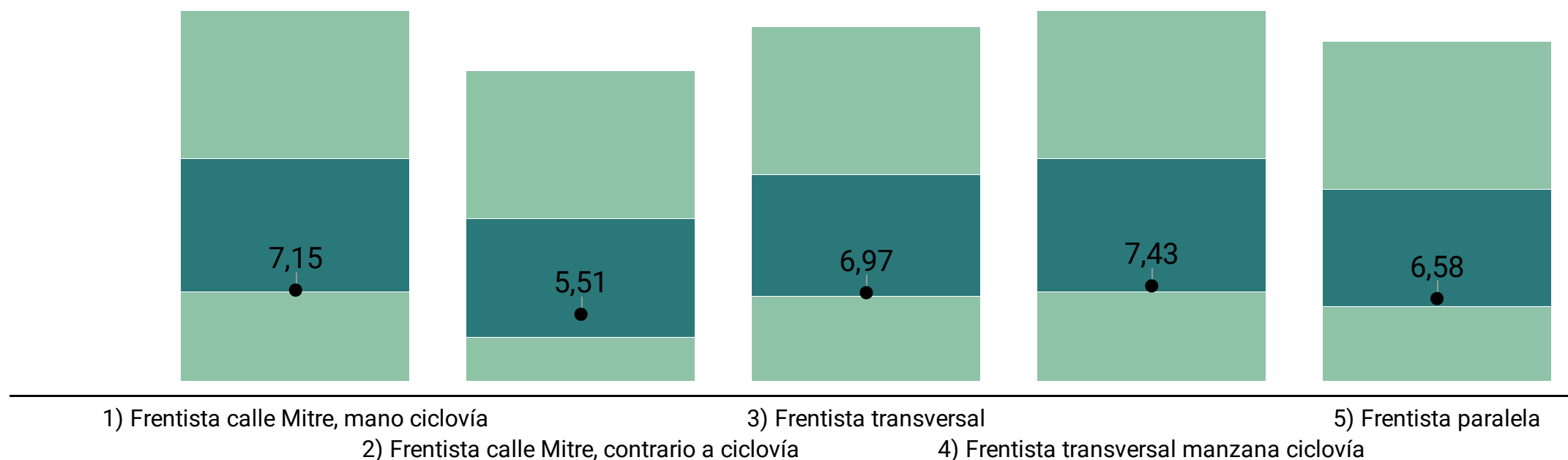
El 59,9% de las personas encuestadas le asigna una puntuación igual o superior a 7



# OPINIÓN SOBRE LA CICLOVÍA DE CALLE MITRE

En una escala de 1 a 10, cuál es su opinión acerca del impacto general que tuvo la experiencia de la ciclovia de la calle Mitre, siendo 0 Muy Negativo y 10 Muy Positivo.

## Valoración por ubicación (Q1, Prom, Q3)



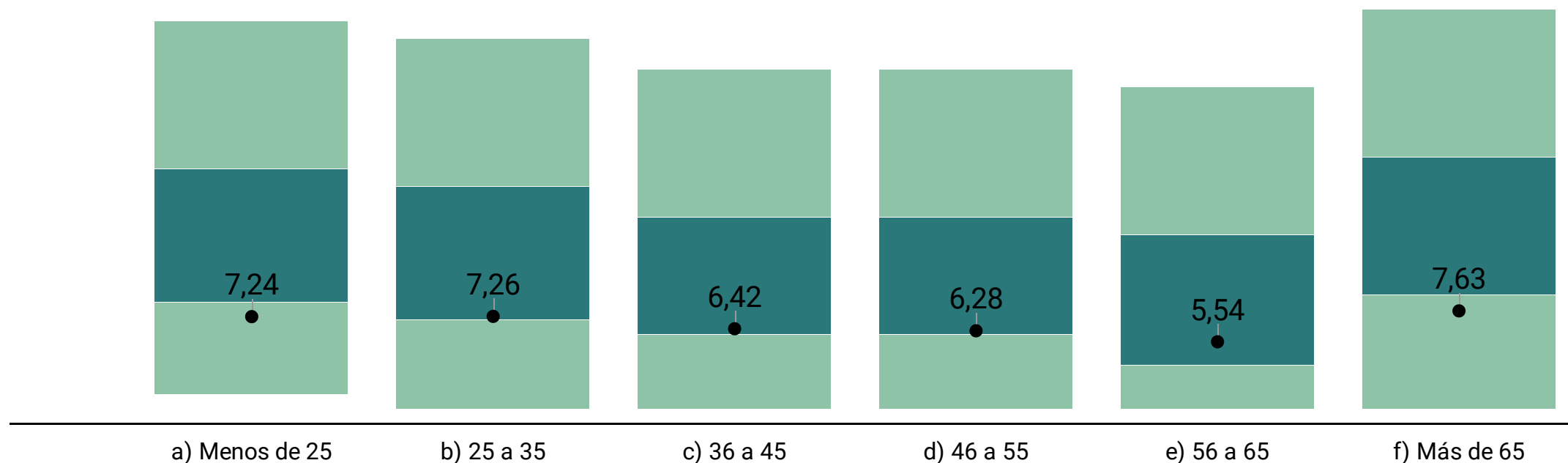
Al segmentar las respuestas por la ubicación de los encuestados se observa que el grupo con la opinión menos favorable, con un valor promedio de 5,51, es el de los frentistas de la calle Mitre, ubicados en la mano contraria a la ciclovia. En cambio, el resto de los vecinos tiene una valoración media similar, destacándose como las más favorables, las de los vecinos de las calles transversales, ubicados en la misma manzana de la ciclovia y las de los vecinos de la calle Mitre, ubicados sobre la mano de la ciclovia. Los tests estadísticos realizados (Correlación, ANOVA, Tukey) indican que en este caso la proximidad y/o distancia con respecto a la ciclovia no constituye un factor que condicione las opiniones.



# OPINIÓN SOBRE LA CICLOVÍA DE CALLE MITRE

En una escala de 1 a 10, cuál es su opinión acerca del impacto general que tuvo la experiencia de la cicloavía de la calle Mitre, siendo 0 Muy Negativo y 10 Muy Positivo.

## Valoración por rango etario (Q1, Prom, Q3)



Al segmentar las respuestas por rangos de edad se observa que la valoración promedio más alta corresponde a los individuos con más de 65 años y la más baja a los de entre 56 y 65 años.

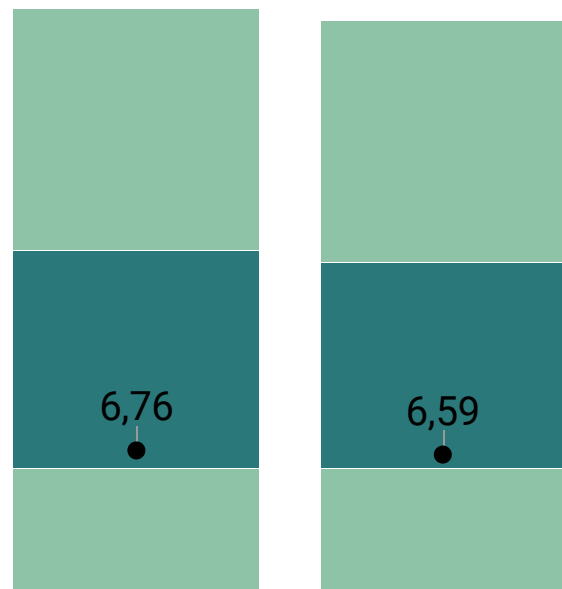
Por otro lado al considerar la puntuación junto a la edad de los encuestados se advierte la existencia de una baja correlación negativa entre ambas variables.

Este resultado sugiere que las personas más jóvenes suelen tener una opinión más favorable acerca del impacto de la cicloavía.

# OPINIÓN SOBRE LA CICLOVÍA DE CALLE MITRE

En una escala de 1 a 10, cuál es su opinión acerca del impacto general que tuvo la experiencia de la cicloavía de la calle Mitre, siendo 0 Muy Negativo y 10 Muy Positivo.

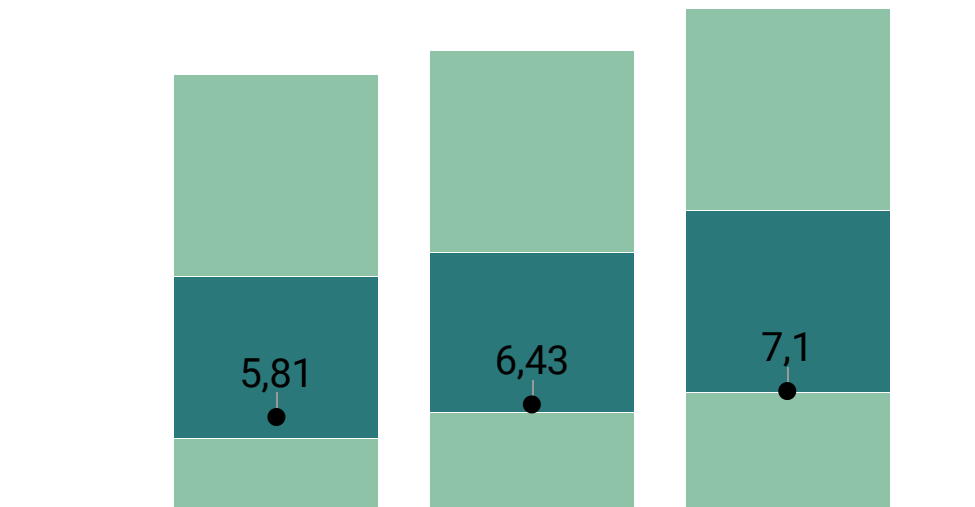
## Valoración por sexo



Femenino

Masculino

## Valoración por estudios



Primario

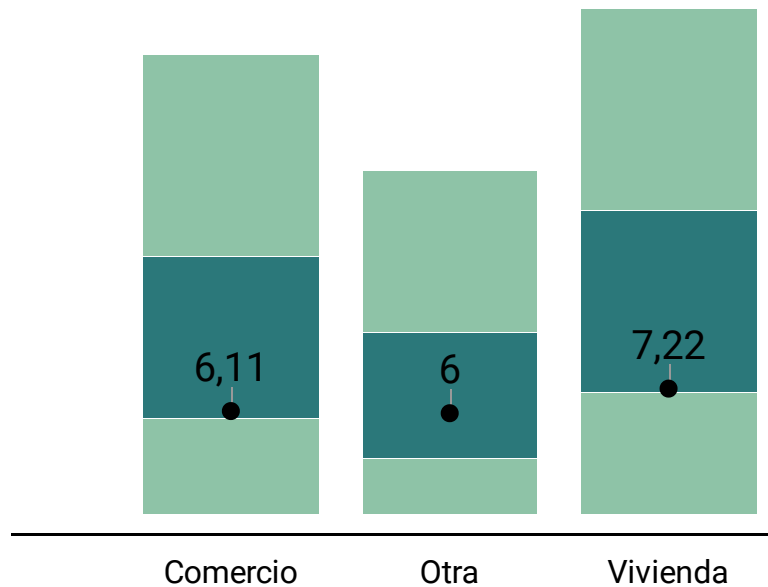
Secundario Terciario / Universitario

Al segmentar las repuestas por el sexo de los encuestados, no se observan diferencias significativas entre mujeres y varones. En cambio sí se registran opiniones diversas en función del nivel de estudios alcanzado. En este caso se advierte que las personas con estudios terciarios/universitarios tienen una opinión más favorable que las que poseen estudios primarios y secundarios. En definitiva, se aprecia que cuanto mayor es el nivel de estudios alcanzado, existe una mejor valoración sobre el impacto causado por la cicloavía.

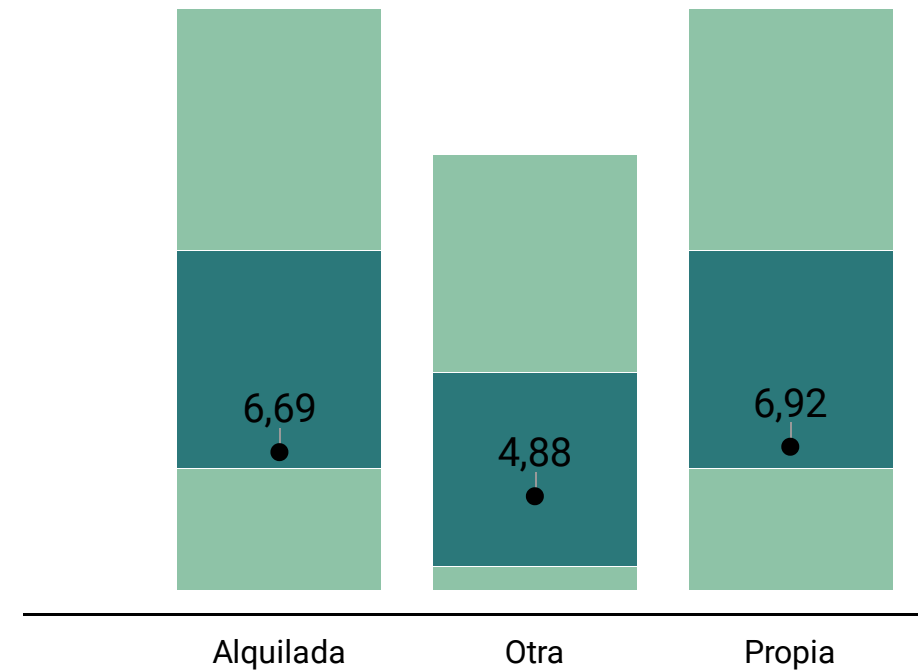
# OPINIÓN SOBRE LA CICLOVÍA DE CALLE MITRE

En una escala de 1 a 10, cuál es su opinión acerca del impacto general que tuvo la experiencia de la cicloavía de la calle Mitre, siendo 0 Muy Negativo y 10 Muy Positivo.

## Valoración por tipo de locación



## Valoración por tipo de propiedad



Al segmentar las respuestas por tipo de propiedad, se observa que existe una mejor valoración sobre el impacto de la cicloavía entre los encuestados que respondieron por la categoría Vivienda en comparación con quienes lo hicieron por las categorías Comercio u Otra (oficina, institución, etc). Por otra parte no se observan diferencias significativas según la propiedad sea Alquilada o Propia.

# OPINIÓN SOBRE LA CICLOVÍA DE CALLE MITRE

## PROMOTORES



Se considera como promotores a los encuestados que al momento de valorar el impacto de la ciclovia otorgaron una calificación de 9 ó 10 puntos.

La nube de palabras describe de un modo general cuáles fueron las palabras más utilizadas al momento de justificar la nota asignada.

Los promotores presentan una edad promedio de 38 años, el 57,4% son mujeres, el 57,4% poseen estudios terciarios/universitarios. Por otro lado, el 54% se ubica en las calles transversales de la manzana de la ciclovia o sobre la calle Mitre de la misma mano de la ciclovia.

El 62,9% reside en viviendas y el 61,1% son inquilinos.





# OPINIÓN SOBRE LA CICLOVÍA DE CALLE MITRE

---

## PROMOTORES

"Es una buena iniciativa, pero no hay lugar donde dejar la bicicleta".

"Hay que promover el ejercicio. A menor cantidad de gente que ande en auto menor será la cantidad de gases que contaminarán el aire".

"Está perfecta la implementación de ciclovías/bicisendas y es cuestión de tiempo para que la gente se amolde".

"Es más saludable para el medioambiente y genera más accesibilidad y rapidez por el centro".

"Te ayuda a dejar de lado el auto".

"Me parece algo positivo para evitar accidentes".

"Sirve para que los ciclistas tengan un espacio propio de movilidad".

"Contribuyó a la descongestión del tránsito pesado en la zona".

## DETRACTORES

"Considero que es una buena medida pero quita espacio de estacionamiento".

"Antes los autos se detenían a comprar, con la ciclovía ya no lo hacen".

"Hay accidentes y tropiezos, no beneficia al comerciante e interrumpe el movimiento del camión de basura".

"No se puede circular tranquilo. Está mal ubicada y molesta la visión del conductor".

"La gente mayor se cae porque no la ve".

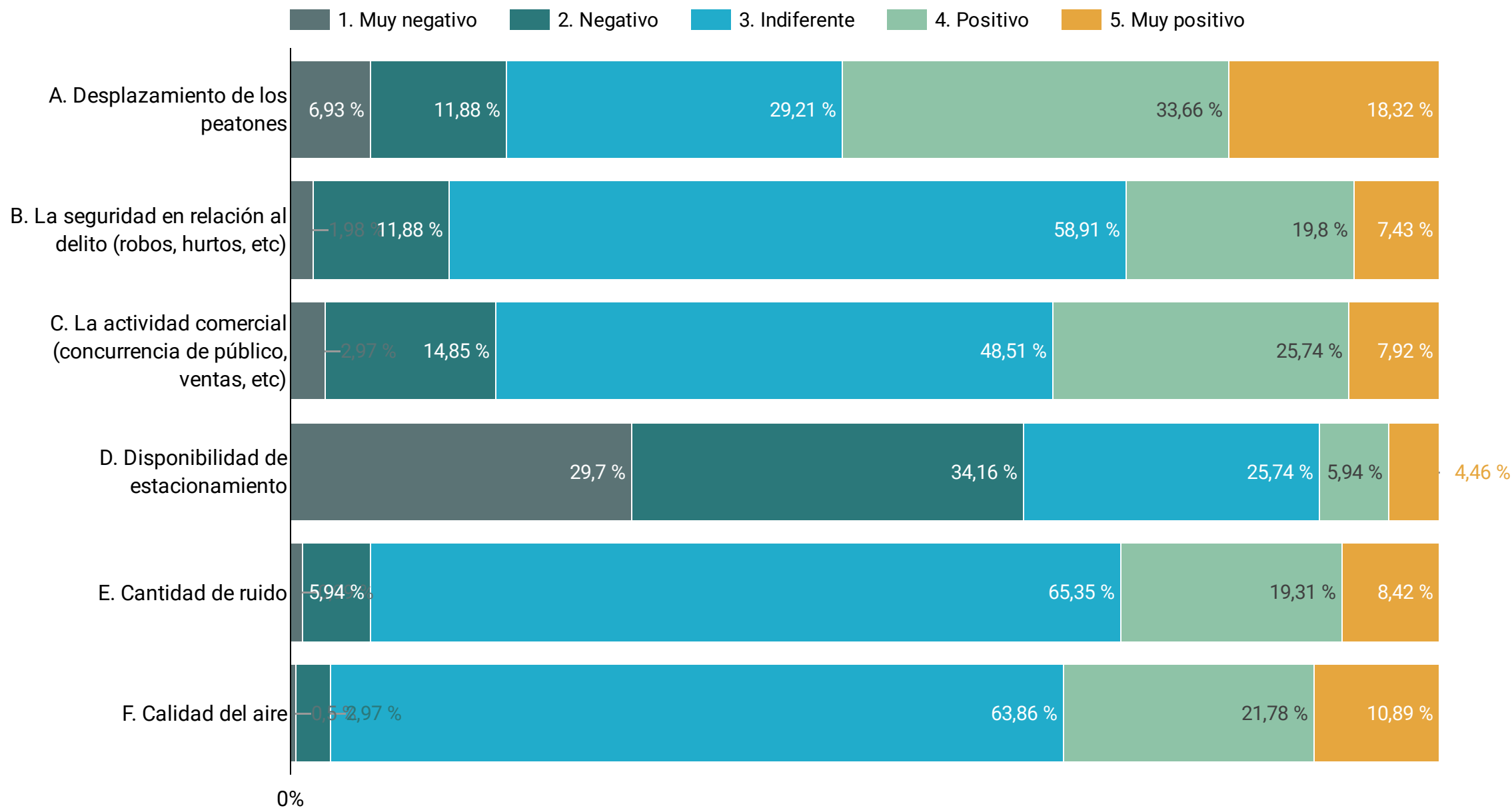
"La uso, pero igualmente tiene poca extensión".

"No suelen pasar demasiados ciclistas por día, por lo que no la veo demasiado útil".

"No me cambia casi en nada, aunque tampoco me parece mala idea".

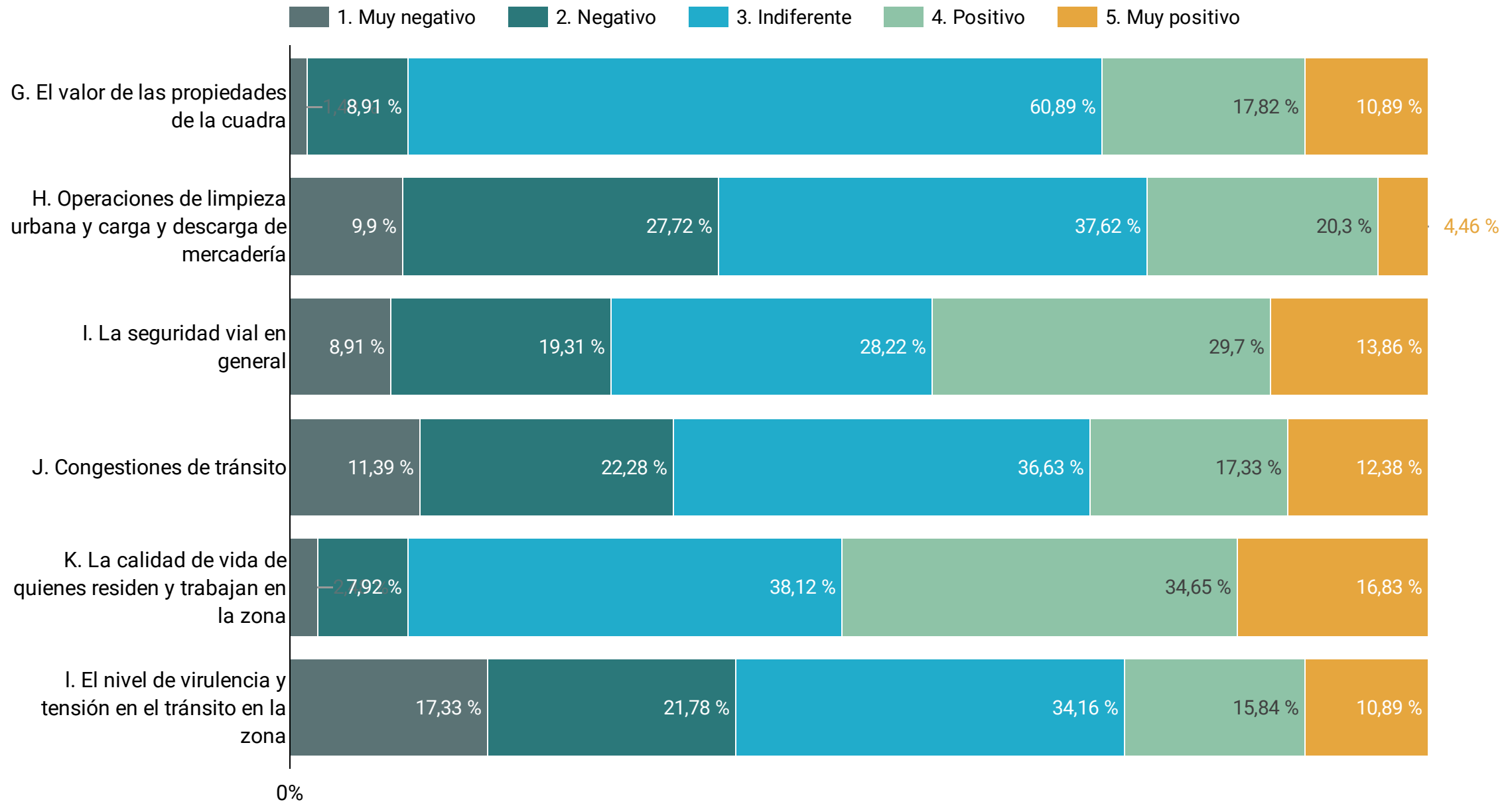
# OPINIÓN SOBRE LA RED DE BICISENDAS Y CICLOVÍAS

¿Cómo evalúa el impacto de la ciclovía de la calle Mitre en relación a los siguientes aspectos?



# OPINIÓN SOBRE LA RED DE BICISENDAS Y CICLOVÍAS

¿Cómo evalúa el impacto de la ciclovía de la calle Mitre en relación a los siguientes aspectos?





# Observatorio Universitario de la Ciudad

 [www.ufasta.edu.ar/observatorio](http://www.ufasta.edu.ar/observatorio)

 [observatorio@ufasta.edu.ar](mailto:observatorio@ufasta.edu.ar)

 [observatorioUFASTA](https://www.facebook.com/observatorioUFASTA)

 [@observatoriofas](https://twitter.com/observatoriofas)