
ANEXO I. ENCUESTAS

ÍNDICE

I	ENCUESTAS	3
I.1	INTRODUCCIÓN	3
I.2	OBJETO	3
I.3	MODELO DE ENCUESTA.....	3
I.3.1	<i>Modelo de la encuesta de verano</i>	3
I.3.2	<i>Modelo de la encuesta realizada por el Plan</i>	4
I.4	RESULTADOS	7
I.4.1	<i>Encuesta de verano. Realizada por el Ayuntamiento</i>	7
I.4.2	<i>Encuesta de la primera fase del plan. Realizada por el equipo del PRUMS</i>	16

I ENCUESTAS

I.1 Introducción

La campaña de encuestas se ha planeado de modo que se vayan definiendo los aspectos de la movilidad con mayor detalle conforme avance el Plan.

Inicialmente, el Ayuntamiento realizó una encuesta durante el verano de 2018 para conocer las pautas de comportamiento respecto a movilidad. Se contó con una participación de 105 encuestados.

Durante la primera fase del PRUMS se ha desarrollado una encuesta que permite conocer la movilidad en el municipio desde un punto de vista global, dicha encuesta ha contado con la participación de 109 encuestados. Las encuestas se han realizado tanto a pie de calle como por medios digitales. La encuesta ha estado disponible en la página web del Ayuntamiento para los ciudadanos durante un periodo de dos semanas (desde el 8 hasta el 25 de marzo).

I.2 Objeto

El objeto de la encuesta es conocer el comportamiento de los ciudadanos en temas de movilidad, además se han introducido aspectos de regeneración urbana.

Por parte del Ayuntamiento se ha realizado la difusión de dicha encuesta en sus principales canales de comunicación como es la página web del Ayuntamiento y en redes sociales.

I.3 Modelo de encuesta

I.3.1 Modelo de la encuesta de verano

ENQUESTA SOBRE MOBILITAT
 ENCUESTA SOBRE MOVILIDAD



DADES GENERALS / DATOS GENERALES

1. Edat / Edad
Edad: Anys / Años

2. Resident a Vinaròs / Residente en Vinaròs
 Tot l'any / Todo el año
 Temporal / Temporal

3. Quin és l'origen dels seus desplaçaments més habituals? / ¿Cuál es el origen de sus desplazamientos más habituales?
 Nucli urbà / Casco urbano
 Costa nord / Costa norte
 Costa sud / Costa sur
 Zona Ermita / Zona Ermita

4. Quin és la destinació dels seus desplaçaments més habituals? / ¿Cuál es el destino de sus desplazamientos más habituales?
 Nucli urbà / Casco urbano
 Costa nord / Costa norte
 Costa sud / Costa sur
 Zona Ermita / Zona Ermita

MOBILITAT / MOVILIDAD

1. Com es mou per la ciutat habitualment? / ¿Cómo se mueve por la ciudad habitualmente?
 Cotxe / Coche
 Moto / Moto
 Bicicleta / Bicicleta
 A peu / A pie
 Transport públic / Transporte público

2. Valore les infraestructures viàries de la ciutat. / Valore las infraestructuras viarias de la ciudad
 1 2 3 4 5

3. Av. Fco. José Balada direcció única? / Av. Fco. José balada dirección única?
 Sí No

3.1 Si heu marcat Sí: / Si ha marcado Sí:
 Sentit nucli urbà / Dirección casco urbano
 Sentit Alcanar / Dirección Alcanar

4. Av. Fco. Baila / Pau Béjar direcció única? / Av. Fco. Baila / Pau Béjar dirección única?
 Sí No

4.1 Si heu marcat Sí: / Si ha marcado Sí:
 Sentit nucli urbà / Dirección casco urbano
 Sentit Benicarló / Dirección Benicarló

5. Utilitza sovint l'antiga n-340? / Utilitza sovint l'antiga n-340?
 0 1 2 3 4 5 6 7

Dies de la setmana que la utilitza / Días de la semana que la utiliza

6. Creu que aquesta via és perillosa? / Cree que esta via es peligrosa?
 Sí No

7. Valore els següents aspectes de la n-340: / Valore los siguientes aspectos de la n-340:

7.1 Accesos a la població / Accesos a la población
 1 2 3 4 5

7.2 Densitat de trànsit / Densidad de tráfico
 1 2 3 4 5

7.3 Seguretat vial / Seguridad vial
 1 2 3 4 5

I.3.2 Modelo de la encuesta realizada por el Plan

MOBILITAT / MOVILIDAD

8. Considera que la ciutadania pot gaudir de les zones per a vianants i transitar-hi amb tranquil·litat?

¿Considera que la ciudadanía puede disfrutar de las zonas para peatones y transitar con tranquilidad?

Sí, són àmplies i espaioses
Si, son amplias y espaciosas

No, estan ocupades constantment per activitats comercials
No, están ocupadas constantemente por actividades comerciales.

Sí, a més existeixen activitats per a dinamitzar-les
Si, además existen actividades para dinamizarlas

No, falten arbres i bancs per a seure
No, faltan árboles y bancos para sentarse

9. Considera important reduir la mobilitat en cotxe?

¿Considera importante reducir la movilidad en coche?

Sí No

10. Crearia més zones de vianants al nucli urbà?

¿Crearía más zonas de peatones en el casco urbano?

Sí No

TRANSPORT PÚBLIC / TRANSPORTE PÚBLICO

1. Utilitza el transport públic?

¿Utiliza el transporte público?

0 1 2 3 4 5 6 7

Dies de la setmana que l'utilitza

Días de la semana que lo utiliza

2. Com valora el transport públic a vinaròs?

¿Cómo valora el transporte público en vinaròs?

2.1 Horaris

Horarios

1 2 3 4 5

2.2 Qualitat, comoditat del parc mòbil

Calidad, comodidad del parque móvil

1 2 3 4 5

2.3 Mobiliari de les parades

Mobiliario de las paradas

1 2 3 4 5

2.4 Preu

Precio

1 2 3 4 5

2.5 Accés a la informació

Acceso a la información

1 2 3 4 5

3. Què milloraria?

¿Qué mejoraría?

TRANSPORT PRIVAT / TRANSPORTE PRIVADO

2.1 Valore l'oferta d'aparcament al nucli urbà

Valore la oferta de aparcamiento en el casco urbano

1 2 3 4 5

2.2 Valore el carril bici a Vinaròs

Valore el carril bici en Vinaròs

1 2 3 4 5

2.3 Si hi hagués més carril bici, l'utilitzaria?

Si hubiera más carril bici, ¿lo utilizaría?

1 2 3 4 5

2.4 Valore l'aparcament per a bicicletes

Valore el aparcamiento para bicicletas

1 2 3 4 5

2.5 Valore la seguretat d'anar en bicicleta pel municipi

Valore la seguridad de ir en bicicleta por el municipio

1 2 3 4 5

ENCUESTA MOVILIDAD

PLAN DE REGENERACIÓN URBANA Y MOVILIDAD SOSTENIBLE DE VINARÒS (PRUMS)

*Obligatorio

1. Direcció de correu electrònic *

2. Gènere *

Marca solo un óvalo.

Mujer
 Hombre

3. Edat. ¿A qué franja de edad pertenece? *

Marca solo un óvalo.

0-15 años
 16-35 años
 36-65 años
 65 años o más

4. ¿A qué grupo de población pertenece?

Selecciona todos los que correspondan.

Residente (Empadronado en Vinaròs)
 Segunda residencia
 Visitante habitual - profesional
 Asociación

5. Ocupació

Marca solo un óvalo.

Estudiante
 Trabajador/a en activo
 Desempleado/a
 Jubilado/a
 Otro

6. ¿Dispone de modo de transporte propio?

Selecciona todos los que correspondan.

Coche
 Moto
 Bici
 Vehículo Movilidad Personal
 No dispone

Desplazamientos

7. ¿Cuántos desplazamientos realiza al día? Se deben contar todos los desplazamientos. Ida y vuelta se contabiliza como 2 desplazamientos. *

Marca solo un óvalo.

- 2
- 3
- 4
- 5 o más

8. Sobre el principal desplazamiento que realiza, indicar el motivo. En filas indicar el origen y en columnas el destino. Rellenar solo 1 desplazamiento.

Marca solo un óvalo por fila.

	Hogar	Trabajo	Compras	Estudios	Deportes	Centro de salud/hospital	Otros
Hogar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					
Trabajo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					
Compras	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					
Estudios	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					
Deportes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					
Centro de salud/hospital	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					
Otros	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					

9. A partir de la zonificación de la imagen, indique en las filas el origen de su viaje y en las columnas el destino. Rellenar solo 1 desplazamiento.

Marca solo un óvalo por fila.

	Casco Histórico	Casco urbano	Ensanche	Costa Norte	Costa Sur	Hospital, Institutos, M ^a Aux	Otros Vinaròs	Otros municipios
Centro Histórico	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					
Casco urbano	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					
Ensanche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					
Costa Norte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					
Costa Sur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					
Hospital, Institutos, M ^a Aux	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					
Otros Vinaròs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					
Otros municipios	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					

 Imagen sin leyenda

10. Distancia del trayecto

Marca solo un óvalo.

- Menor a 1,5 km
- Entre 1,5 km y 5 km
- Entre 5 km y 10 km
- Entre 10 km y 25 km
- > 25 km

11. Duración del trayecto (Expresar en minutos)

Marca solo un óvalo.

- Menor a 10 minutos
- Entre 10 y 20 minutos
- Entre 20 y 30 minutos
- > 30 minutos

12. Medio de transporte habitual en el desplazamiento principal *

Marca solo un óvalo.

- A pié
- Coche / Moto
- Transporte público (bus/tren)
- Bicicleta
- Combinado
- Otro: _____

13. ¿Qué problemas de movilidad ha detectado en el municipio? *

Selecciona todos los que correspondan.

- Circulación vehículos
- Tránsito de peatones
- Circulación de bicicletas
- Transporte público
- Accesibilidad
- Estacionamiento

Desplazamiento en coche o moto

En caso de que habitualmente realices el desplazamiento en coche/moto

14. ¿Por qué elige este medio de transporte frente a otros?

Selecciona todos los que correspondan.

- Es la forma más rápida
- Es un trayecto agradable
- Es más económico
- Dispongo de plaza de aparcamiento en el destino
- Tengo que realizar varios trayectos a lo largo del día
- No existe otro modo de desplazamiento

15. ¿Es usted el conductor principal?

Marca solo un óvalo.

- Sí, soy el conductor principal y viajo solo.
- Sí, soy el conductor principal y siempre vienen otros pasajeros conmigo.
- En ocasiones, puesto que viajo acompañado y alternamos quien conduce.
- No, soy pasajero.

16. **Evalúe las siguientes preguntas en caso de desplazarse al trabajo en coche o moto:**
Marca solo un óvalo por fila.

	Si	No	No sabe/No contesta
¿Hay alternativas de transporte público?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es más rápido el trayecto en coche o moto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Tiene mala conexión o frecuencia de paso el transporte público?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es más barato el trayecto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hay carril bici	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿ Hay alternativa andando?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17. **¿Encuentra aparcamiento fácilmente?**
Selecciona todos los que correspondan.

- Sí, siempre hay plazas en la calle
- Sí, dispongo de plaza propia
- Sí, aparcamiento regulado - zona azul
- Algunas veces
- No

18. **¿Cuánto tiempo dedica a buscar aparcamiento?**
Marca solo un óvalo.

- Menos de 1 minuto
- Entre 1 y 3 minutos
- Entre 3 y 5 minutos
- > 5 minutos
- Otro: _____

Fomento de modos activos

19. **En los trayectos a pie, qué aspecto considera interesante mejorar**
Selecciona todos los que correspondan.

- Seguridad vial
- Iluminación
- Anchura de las aceras
- Accesibilidad (rebajes en pasos de peatones mal ejecutados, el mobiliario urbano obstaculiza el paso en las aceras, etc.)
- Continuidad de los itinerarios peatonales
- Sombra
- Tipo de pavimentos
- Sensación de inseguridad
- Velocidad excesiva de los vehículos
- Ruido de tráfico excesivo

20. **¿Está de acuerdo en peatonalizar más calles del núcleo urbano?**
Marca solo un óvalo.

- De acuerdo
- En desacuerdo
- Tal vez

21. **¿Encuentra necesario mejorar/extender la red peatonal para conectar los principales puntos del municipio?**
Marca solo un óvalo.

- De acuerdo
- En desacuerdo
- Tal vez

22. **¿Cree necesario ampliar y conectar la malla ciclista?**
Marca solo un óvalo.

- De acuerdo
- En desacuerdo
- Tal vez

23. **¿ Estás a favor de que se instalen sistemas de alquiler de bicis?**
Marca solo un óvalo.

- De acuerdo
- En desacuerdo
- Tal vez

24. **¿Cuál es el modo de transporte sostenible que le parece más importante promover?**
Selecciona todos los que correspondan.

- Movilidad peatonal
- Movilidad ciclista
- Transporte público

25. **¿Cuál es la frecuencia de uso del servicio de transporte público?**
Marca solo un óvalo.

- Más de 1 vez al día
- Entre 1-5 veces a la semana
- Al menos 1 vez al mes
- Nunca

26. **¿Qué medida implantaría para mejorar la movilidad en el municipio?**

27. ¿Hay algún recorrido que prefiera evitar? ¿por qué?

28. Movilidad escolar: ¿cómo califica los itinerarios al colegio?

Selecciona todos los que correspondan.

- Seguros
- Inseguros
- Confortables
- Incómodos
- Agradables
- Desagradables

Movilidad en el centro histórico

A continuación queremos saber su opinión sobre algunos aspectos del centro histórico de Vinaròs

29. Califique los siguientes aspectos del centro histórico

Marca solo un óvalo por fila.

	Muy buena	Buena	Regular	Mala	Muy mala	No contesta
Estado conservación de edificios patrimoniales	<input type="radio"/>					
Oferta comercial disponible en el centro	<input type="radio"/>					
Estado de la convivencia entre vecinos del centro histórico	<input type="radio"/>					
Calidad de las plazas existentes (espacio para peatones, sombra, zonas verdes y de descanso)	<input type="radio"/>					
Conexión del paseo marítimo y el puerto	<input type="radio"/>					
Oferta de espacios de ocio y cultura disponibles (cine, salas de exposiciones, teatro,...)	<input type="radio"/>					
Estado general de las calles (tamaño de las aceras, mobiliario urbano, iluminación...)	<input type="radio"/>					

30. Pensando ahora en actuaciones que podrían llevarse a cabo para mejorar la vida en el centro ¿Cuáles de las siguientes zonas del centro urbano diría usted que precisan de algún tipo de mejora o actuación con mayor urgencia?

Marca solo un óvalo por fila.

	1º lugar	2º lugar	3º lugar	4º lugar	5º lugar
Zona Puerto- Centro-Sur (Plaza 1º Mayo, Avda. País Valencià, Entorno calle San Francisco)	<input type="radio"/>				
Paseo marítimo – Plaza san Antonio y San Agustín	<input type="radio"/>				
Centro histórico (C/ Socors, San Cristobal, San Tomàs i Trav. San Agustí)	<input type="radio"/>				
Zona Centro-Norte (Carrer del Angel, San Gregorio i avda Jaume I)	<input type="radio"/>				
Zona Centro-Oeste (Carrer Pilar, Avda. Libertad, Calle Puente i San Cristobal)	<input type="radio"/>				
Otras(indicar prioridad):	<input type="radio"/>				

I.4 Resultados

I.4.1 Encuesta de verano. Realizada por el Ayuntamiento

La encuesta de movilidad realizada por el Ayuntamiento en verano de 2018 fue dividida en cuatro bloques que se presentan a continuación:

- Bloque 1. Datos generales
- Bloque 2. Movilidad
- Bloque 3. Transporte público
- Bloque 4. Transporte privado

Se procede a realizar un análisis de los resultados de cada uno de los bloques.

I.4.1.1 Bloque 1. Datos generales

El primer bloque de cuestiones pretende dar a conocer las características de los encuestados.

Edad

La primera cuestión va encaminada a conocer el grupo de edad al que pertenecen los encuestados.

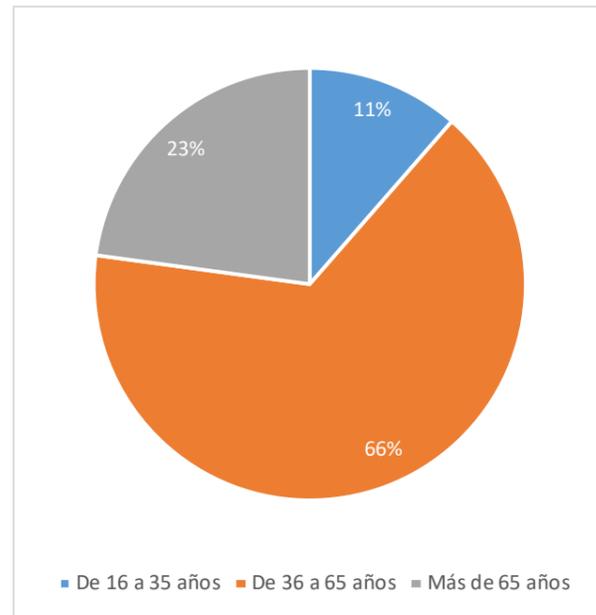


Ilustración 1. Porcentaje de encuestados por edad. Fuente. Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

Lugar de residencia

La segunda pregunta planteaba a los encuestados si eran residentes habituales o temporales.

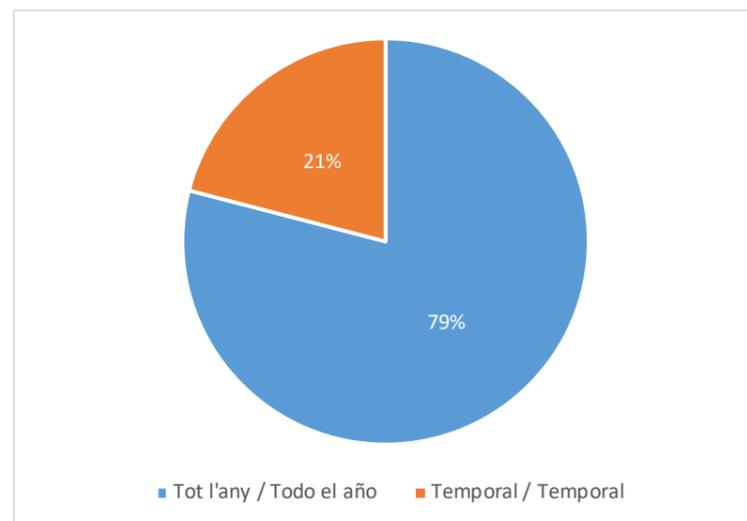


Ilustración 2. Porcentaje de encuestados por residencia. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

Del total de encuestados, un 79% eran residentes habituales mientras que un 21% eran residentes temporales.

1.4.1.2 Bloque 2. Movilidad

Este bloque pretende analizar las características globales de la movilidad en el municipio.

Matriz OD zonal

La última pregunta de este bloque iba encaminada a analizar el origen y el destino de los desplazamientos efectuados por los encuestados.

Matriz OD	Costa sud / Costa sur	Nucli urbà / Casco urbano	Costa nord / Costa norte	Zona Ermita / Zona Ermita	Origen
Costa sud / Costa sur	6,43%	14,04%	0,58%	0,00%	21,05%
Nucli urbà / Casco urbano	2,92%	31,58%	8,77%	1,17%	44,44%
Costa nord / Costa norte	0,00%	18,71%	14,62%	0,00%	33,33%
Zona Ermita / Zona Ermita	0,00%	0,58%	0,00%	0,58%	1,17%
Destino	9,36%	64,91%	23,98%	1,75%	100,00%

Ilustración 3. Resultados del origen y destino de los desplazamientos. Fuente. Encuestas

Se puede observar que cerca de un 45% de los encuestados tiene como origen de sus desplazamientos el núcleo urbano de Vinaròs y que, de estos, un 75% no se trasladan a otra zona. Ello supone que un 32% de los desplazamientos totales efectuados en el municipio se realizan internamente en esta zona. El resto de usuarios que parten de esta zona se desplazan generalmente hacia la Costa Norte, siendo los desplazamientos hacia la Costa Sur o hacia la Ermita prácticamente despreciables.

Otro aspecto a resaltar es que un 33% de los encuestados tienen como origen la Costa Norte del municipio. De estos, el 56% se mueve internamente en la zona y el 44% restante se desplaza hacia el centro. Ninguno de los encuestados en Costa Norte suele dirigirse a la Costa Sur o a la Ermita.

El 21% de los encuestados proceden de Costa Sur. De aquí, 2/3 suele dirigirse hacia el núcleo urbano y el tercio restante suele moverse internamente en la zona. El desplazamiento hacia Costa Norte desde aquí es residual.

Por último, la movilidad desde y hacia la Ermita es prácticamente residual.

Estos resultados se ilustran en la siguiente figura:

La valoración que los usuarios realizan de la infraestructura viaria no es positiva, pues un 34% la valora como mala o muy mala, un 56% como regular y solo un 11% como buena.

Reordenación de tráfico. ¿A favor de limitar la circulación en la Av. Francisco José Balada a un único sentido?

El eje que une el núcleo urbano del municipio con el Norte, en ambos sentidos, es la Av. Francisco José Balada. La encuesta plantea la posibilidad de limitar la circulación en dicha avenida a un único sentido.

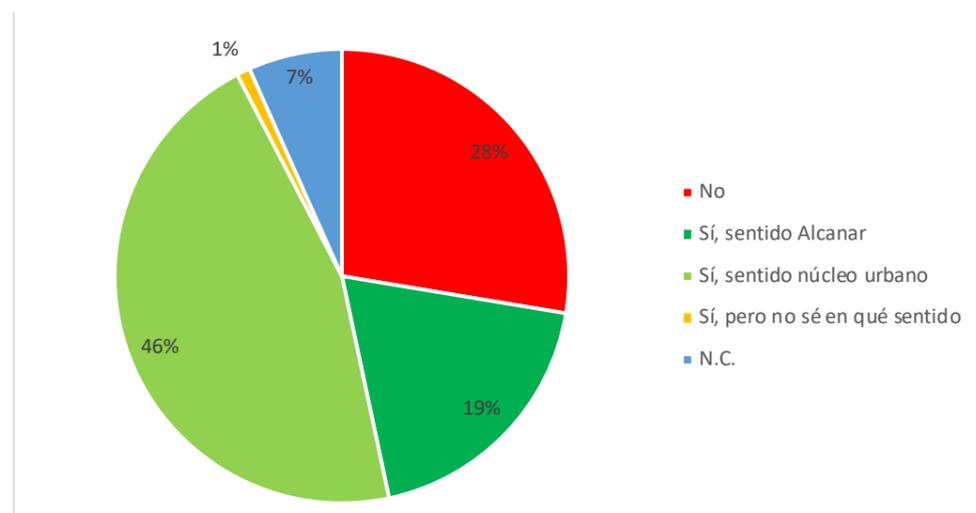


Ilustración 7. Resultados para limitar la circulación de la Av. Francisco José Balada de un único sentido. Fuente: Encuestas

Ante esta cuestión, dos tercios de los encuestados respondieron afirmativamente. De estos, un 70% considera que el sentido de circulación debería ser hacia Alcanar.

Reordenación de tráfico. ¿A favor de limitar la circulación en la Av. Pau Béjar y en la Av. Francisco José Baila de un único sentido?

El eje que une el núcleo urbano del municipio con la Costa Sur, en ambos sentidos, está formado por las vías Av. Pau Béjar y Av. Francisco José Baila. La encuesta plantea la posibilidad de limitar la circulación en dicho eje a un único sentido.

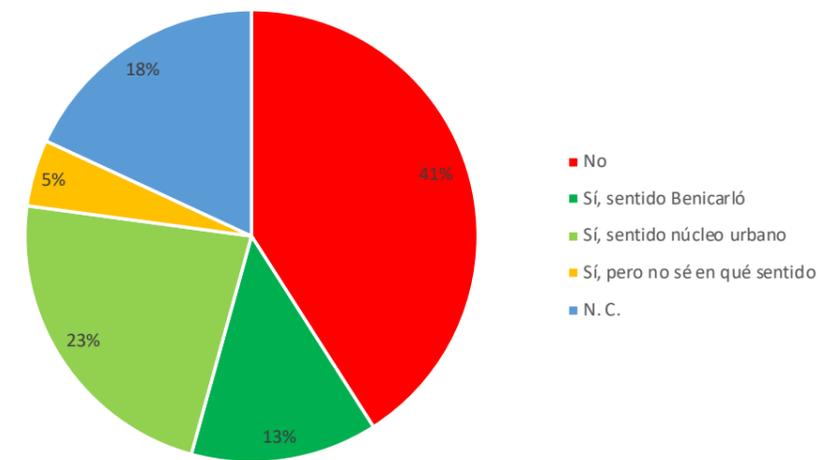


Ilustración 8. Resultados para limitar la Av. Francisco José Baila y la Av. Pau Béjar a un único sentido de circulación. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

En esta zona existen más discrepancias. Si bien un 18% de los encuestados no contestaron a esta pregunta, del resto la mitad se declinó a favor de la medida y la otra mitad en contra. En relación al sentido de circulación preferente, el 56% de los participantes que respondió afirmativamente prefieren circular en sentido Costa Sur – Núcleo urbano, un 31% lo haría en sentido opuesto y el resto no sabe cuál sería su sentido preferente.

Pautas de movilidad. Grado de uso de la N-340a

Se analiza también el número de días que los encuestados utilizan la N-340a.

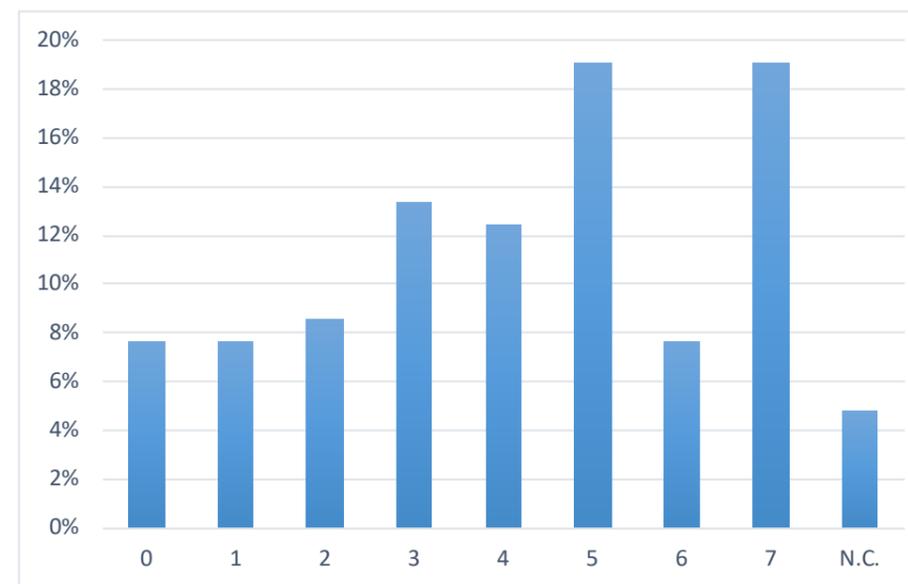


Ilustración 9. Número de días de uso de la N-340a. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

Los resultados ilustran que esta vía es utilizada con mucha frecuencia, pues aproximadamente un 70% de los encuestados la utilizan 3 o más días, llegando un 45% del total a usarla 5 o más días a la semana.

Seguridad Vial. ¿Es peligrosa la N-340a?

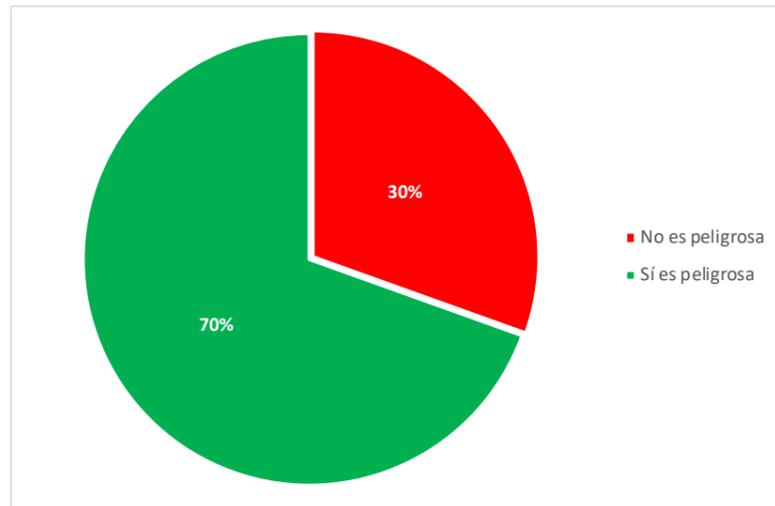


Ilustración 10. Percepción de la peligrosidad de la N-340a. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

A la cuestión de si es peligrosa la N-340a, el 70% de los encuestados opina que sí.

Valoración de los accesos desde la N-340a

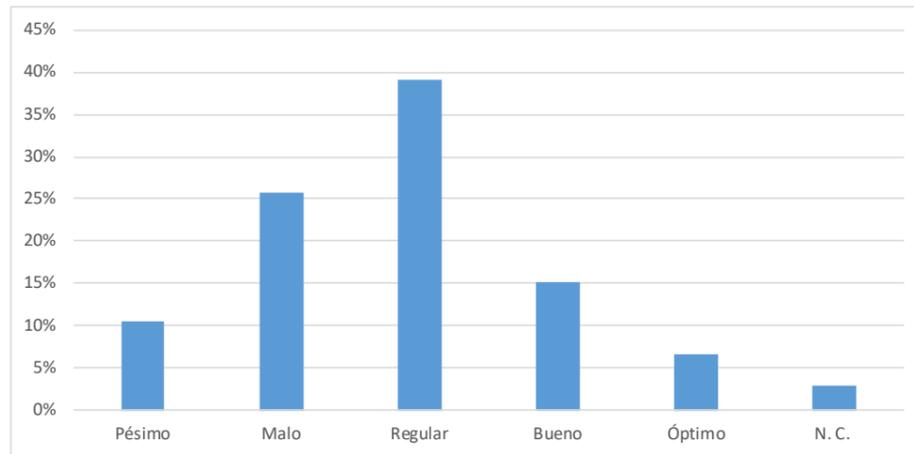


Ilustración 11. Valoración de los accesos a la población desde la N-340a. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

La valoración que los encuestados hacen de los accesos a la vía no es demasiado positiva. Cerca de un 35% piensa que estos son pésimos o malos, un 40% piensa que son regulares un poco más del 20% opina que son buenos u óptimos.

Valoración de la densidad de tráfico de la N-340a

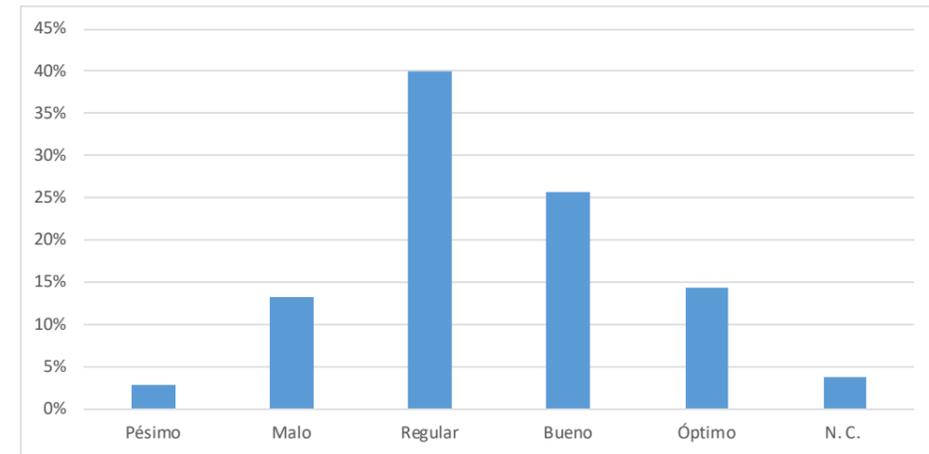


Ilustración 12. Valoración de la densidad de tráfico en la N-340a. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

Existe diversidad de opiniones a la hora de valorar la densidad del tráfico en la N-340a. Como se observa, solo un 15% opina que esta es mala o pésima, un 40% piensa que es regular y cerca de otro 40% piensa que esta es buena u óptima. El 5% restante de los encuestados no llevó a cabo valoración alguna.

Valoración de la seguridad vial en la N-340a

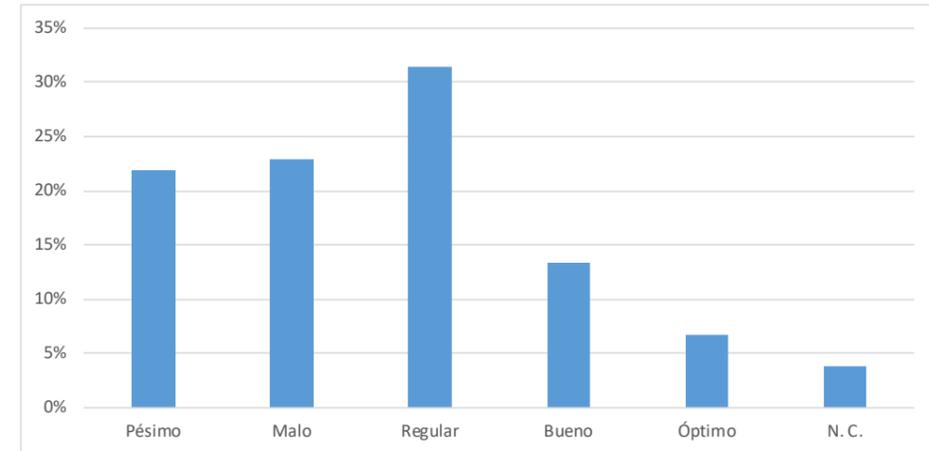


Ilustración 13. Valoración de la seguridad vial en la N-340a. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

La valoración de la seguridad vial en la N-340a es negativa, ya que cerca de un 50% de los encuestados opinan que es pésima o mala, algo más del 30% piensa que es regular y solo un 20% cree que es buena u óptima.

Percepción sobre zonas peatonales. ¿Cree que la ciudadanía puede disfrutar de zonas para viandantes?

Se analiza también la percepción que los ciudadanos tienen de las vías peatonales

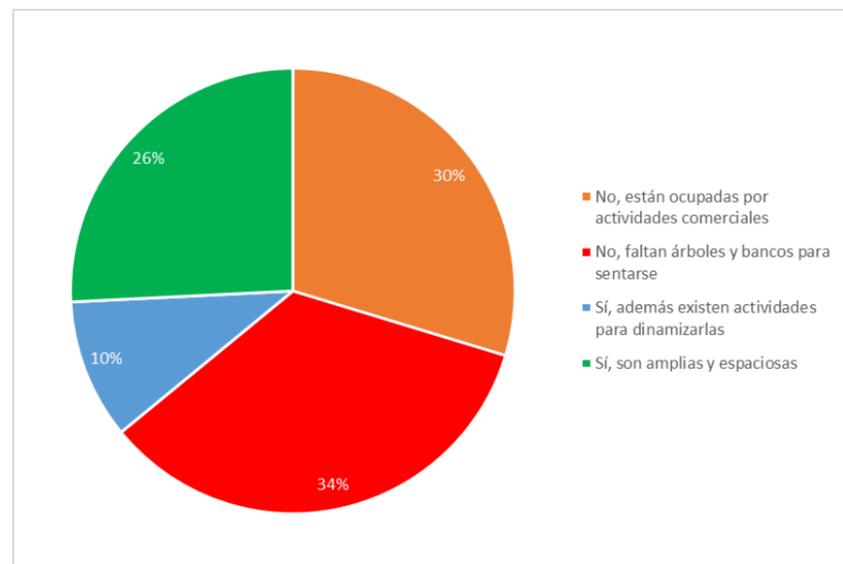


Ilustración 14. Valoración de la percepción sobre zonas peatonales. Fuente. Encuestas

Cerca de un 40% de los encuestados no valoró el estado de las zonas peatonales del municipio. De los encuestados que sí respondieron a la pregunta, un 64% opina que las zonas para viandantes no son adecuadas por faltar árboles y bancos para sentarse o por estar ocupadas por actividades comerciales. El 36% de los encuestados restante realiza una valoración positiva de las vías peatonales.

¿Considera importante reducir la movilidad en coche?

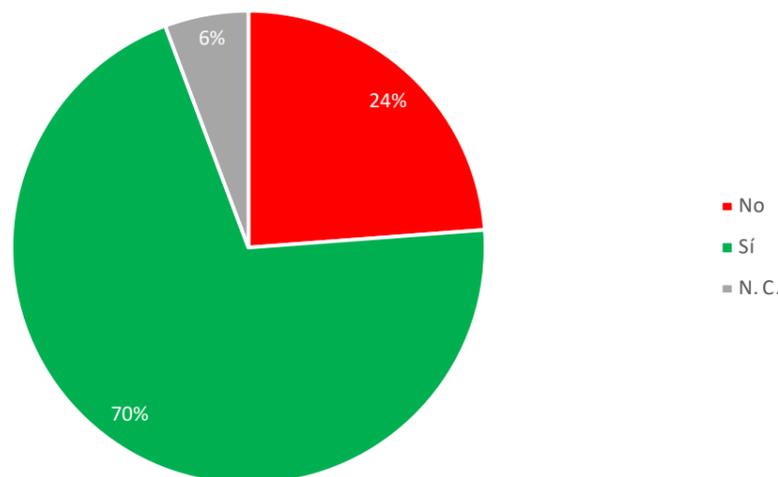


Ilustración 15. Valoración sobre la importancia de reducir el uso del vehículo privado. Fuente. Encuestas

El 70% de los encuestados del municipio estaría de acuerdo en reducir la movilidad en coche.

¿Crearía más zonas de peatones en el casco urbano?

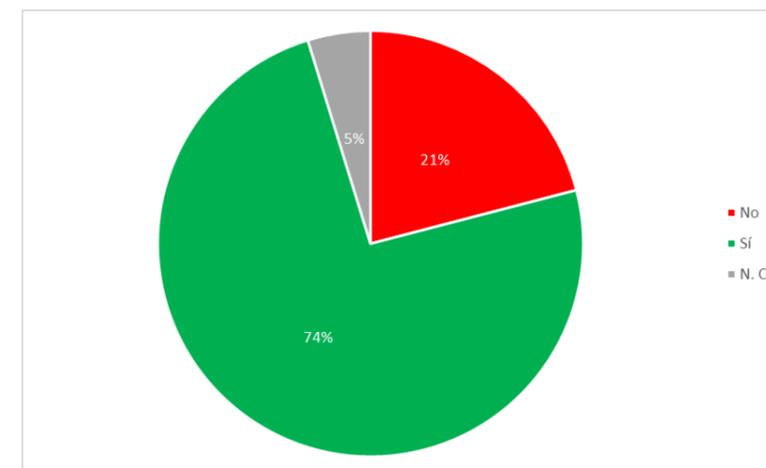


Ilustración 16. Valoración sobre la implantación de más zonas peatonales en el casco urbano. Fuente. Encuestas

Un 75% de los encuestados crearía más zonas para peatones en el casco urbano.

Conclusiones Bloque 2

Los usuarios de la encuesta opinan que la infraestructura viaria en el municipio es regular, que la N-340a es peligrosa, que sus accesos no son adecuados y que la densidad del tráfico es aceptable. Por otro lado, la mayoría de los encuestados ven como positiva la alternativa de limitar el tráfico a un único sentido de circulación hacia la Costa Norte a lo largo de la Av. Francisco José Balada mientras que tienen dudas acerca de la limitación del tráfico en el eje que une el núcleo urbano con la Costa Sur. También se opina que es necesario reducir el uso del coche como medio de transporte. Respecto a la infraestructura peatonal, se opina que esta es deficiente y que es necesario crear más zonas peatonales en el casco urbano.

1.4.1.3 Bloque 3. Transporte público

El tercer bloque de preguntas pretende conocer la valoración de los encuestados hacia el transporte público del municipio.

Nº de días de utilización del transporte público por semana

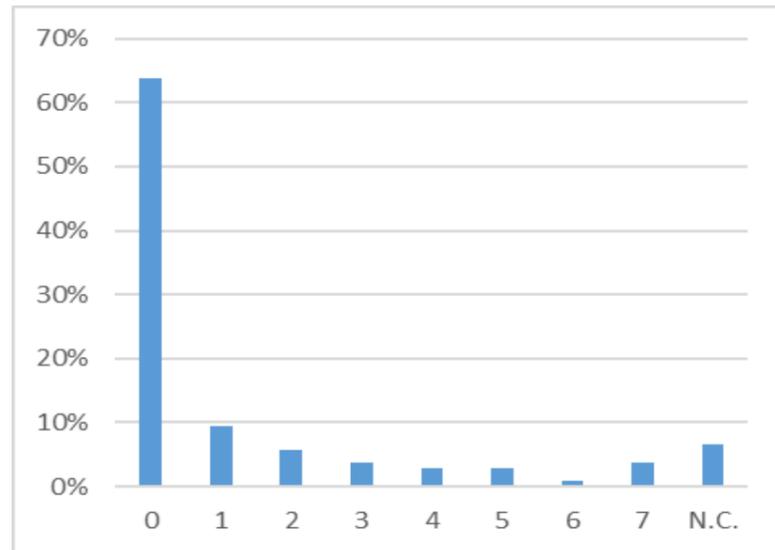


Ilustración 17. Nº de días a la semana que los encuestados utilizan el transporte público en Vinaròs. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

Se puede observar que cerca de un 65% de los encuestados no utiliza nunca el transporte público urbano en Vinaròs.

Valoración de los horarios del transporte público urbano

Esta cuestión solo fue respondida por un 47% de los encuestados, pues muchos de ellos desconocían las características del servicio.

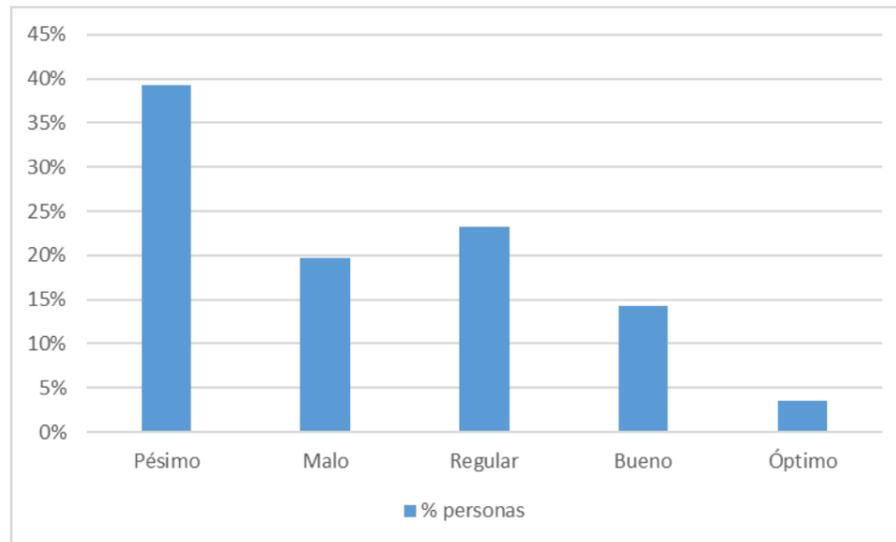


Ilustración 18. Valoración de los horarios del transporte público. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

La estadística anterior muestra como cerca de un 60% de los encuestados que respondieron a esta cuestión valora como malos o pésimos los horarios del transporte público urbano. Por

el contrario, solo un 18% de los encuestados opina que los horarios del servicio son buenos u óptimos.

Valoración de la calidad y comodidad del parque móvil

Esta cuestión fue respondida por un 45% de los encuestados.

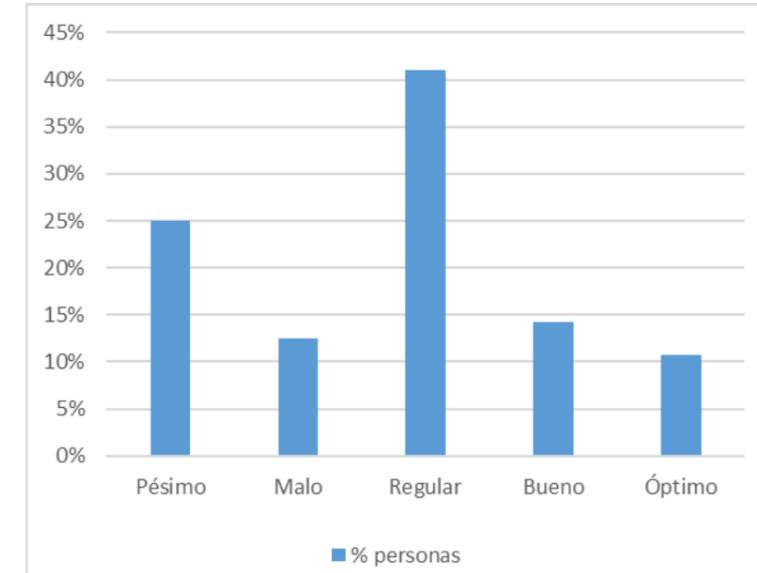


Ilustración 19. Valoración de la calidad y comodidad del parque móvil. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs.

Un 38% de los encuestados opinan que el parque móvil es malo, un 41% opinan que este es regular mientras que un 25% piensan que este es bueno u óptimo.

Valoración del mobiliario de las paradas

Nuevamente, esta cuestión fue respondida por un número reducido de encuestados (solo un 44%). Los resultados de la encuesta fueron los siguientes:

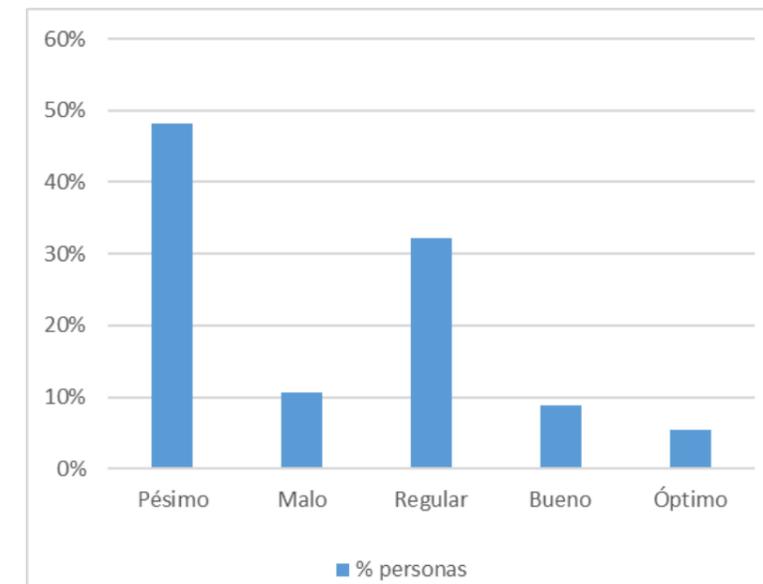


Ilustración 20. Valoración de las paradas del transporte público. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

Los encuestados opinan que el estado de las paradas es malo o pésimo en cerca de un 60% de los casos. Solo un 14% de los encuestados que contestaron a esta cuestión opina que el estado de las paradas es bueno u óptimo.

Valoración del precio del transporte público

Solo el 47% de los encuestados respondió a esta pregunta, siendo el resultado el mostrado en la siguiente gráfica:

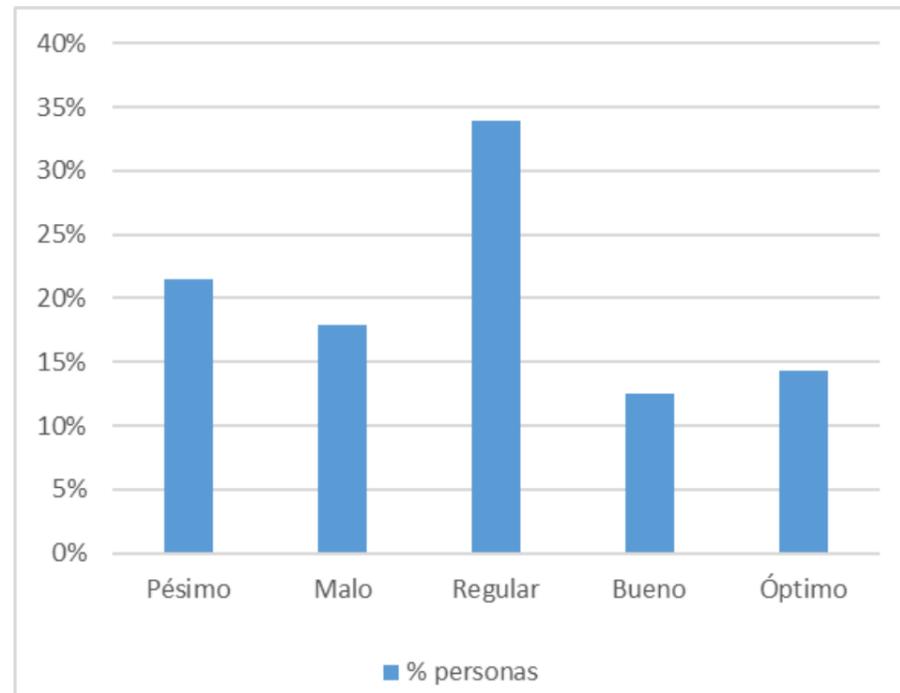


Ilustración 21. Valoración del precio del título de viaje del transporte público. Fuente: Encuesta de verano de Vinaròs

Existe discrepancia a la hora de valorar el precio del título de viaje del transporte público en Vinaròs. De los encuestados que respondieron a esta cuestión, un 39% realiza una valoración pésima o mala del precio del ticket de transporte público, un 34% lo valora como regular, mientras que un 27% lo valora como bueno u óptimo.

Valoración del acceso a la información

Nuevamente, solo un 47% de los encuestados respondió a esta cuestión. Sus respuestas e muestran en la siguiente figura:

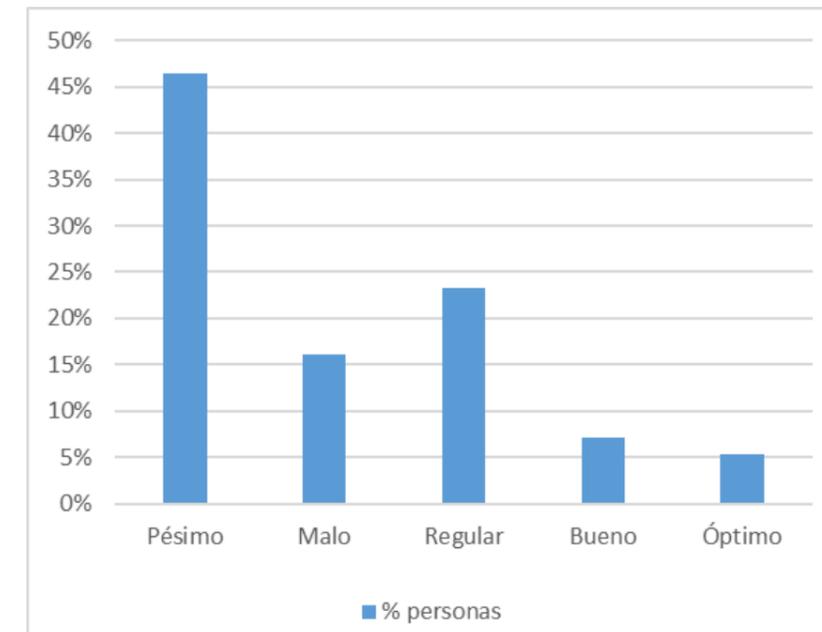


Ilustración 22. Valoración del acceso a la información. Fuente: Encuesta de verano de Vinaròs

La valoración que realizan los encuestados del acceso a la información es, por norma, general, negativa, pues hasta un 62% opina que este es malo o pésimo.

Propuesta de mejoras para el transporte público urbano

A la cuestión abierta que plantea los aspectos a mejorar del transporte público urbano, los encuestados respondieron lo siguiente:

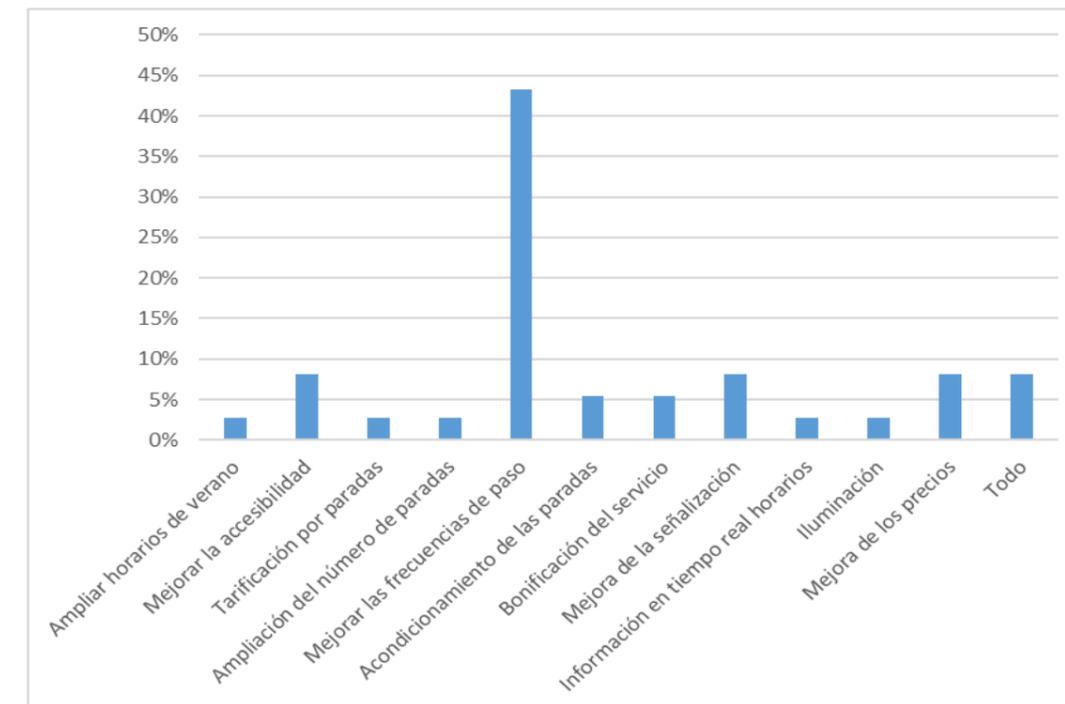


Ilustración 23. Aspectos a mejorar en relación al transporte público en Vinaròs. Fuente: Encuesta de verano de Vinaròs.

Se puede observar que entre un 40% y un 45% de los encuestados desearía que se mejorasen las frecuencias de paso del transporte público urbano. Otros aspectos que se consideran importantes a mejorar por parte de los encuestados son la accesibilidad y el acondicionamiento de las paradas (13% entre ambos), la señalización de las mismas (8%), los precios del título de viaje (8%). Existen otras propuestas como ampliar los horarios de servicio en verano, la tarificación por paradas, la ampliación del número de paradas, la bonificación del servicio, la mejora en iluminación o el acceso a la información en tiempo real a los horarios de paso que han sido nombradas por el 5% o menos del 5% de los encuestados.

Conclusiones Bloque 3

En conclusión, se puede observar que el transporte público se utiliza muy poco en Vinaròs. Por otro lado, parece claro que los usuarios hacen una valoración negativa del servicio de transporte público urbano, considerando las frecuencias de paso como escasas, el parque móvil como inadecuado, el mobiliario de las paradas negativo y el acceso a la información deficiente. Como prioritario, parece que los usuarios opten por un aumento de las frecuencias de paso y del estado y accesibilidad de las paradas frente a las posibles mejoras en información de los tiempos de paso.

1.4.1.4 Bloque 4. Transporte privado

El cuarto bloque habla del transporte privado.

Valoración de la oferta de aparcamiento en el núcleo urbano

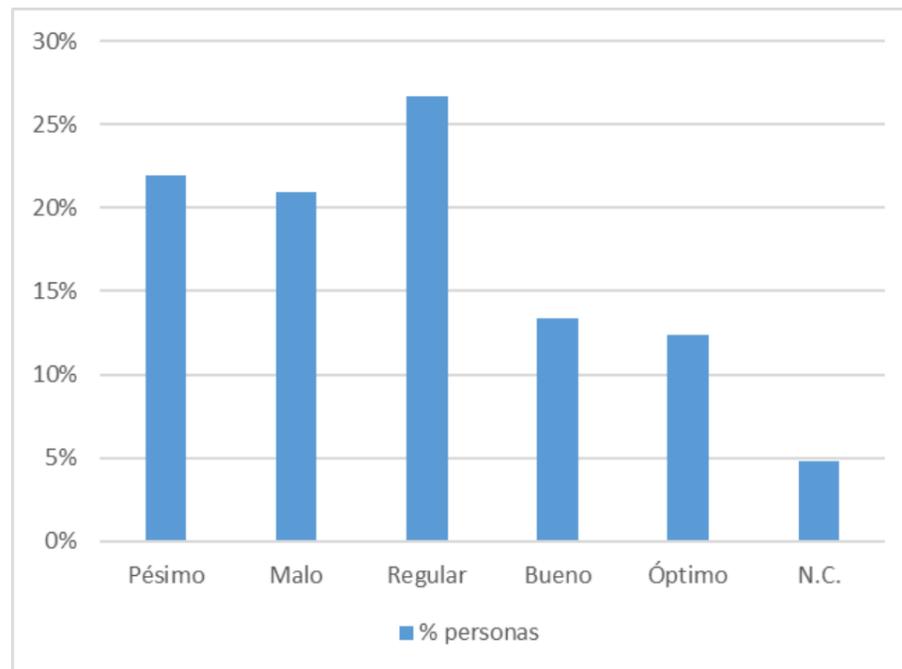


Ilustración 24. Valoración de la oferta de aparcamiento en el núcleo urbano. Fuente: Encuesta de verano de Vinaròs

Se puede observar que un 43% de los encuestados valora como pésima o mala la oferta de estacionamiento en el núcleo urbano de Vinaròs. El 27% de los encuestados valoró la oferta de estacionamiento como regular. Por último, un 25% de los encuestados opinó que la oferta era buena u óptima. Solo un 5% de los encuestados no respondió a esta pregunta.

Valoración del carril bici

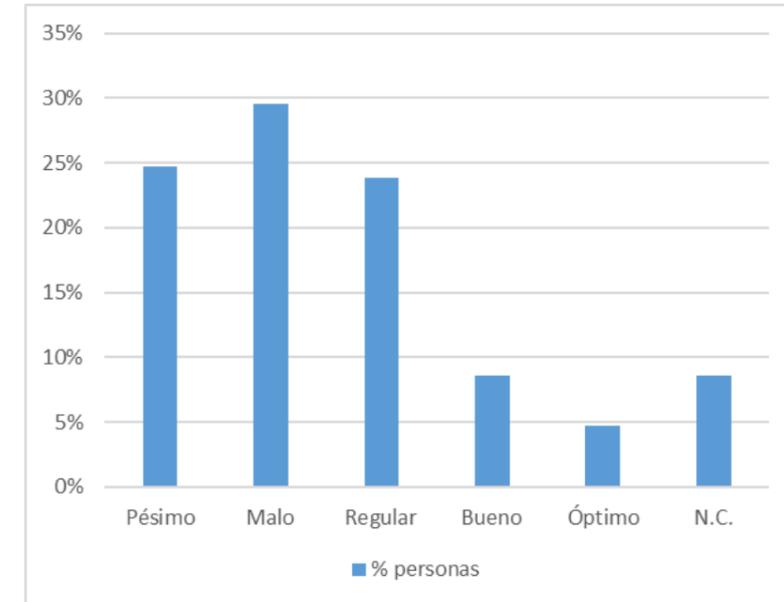


Ilustración 25. Valoración de los carriles bici de Vinaròs. Fuente: Encuesta de verano de Vinaròs

La mayor parte de los encuestados (55%) opina que los carriles bici del municipio como pésimos o malos. Un 24% de los encuestados realiza los valora como regular, mientras que solo un 14% opina que estos son buenos u óptimos.

Utilización del carril bici en caso de ampliación de la longitud de la infraestructura

En la encuesta de verano se planteó la posible utilización del carril bici en caso de que se incrementase la longitud de la infraestructura. La respuesta de los encuestados fue la siguiente:

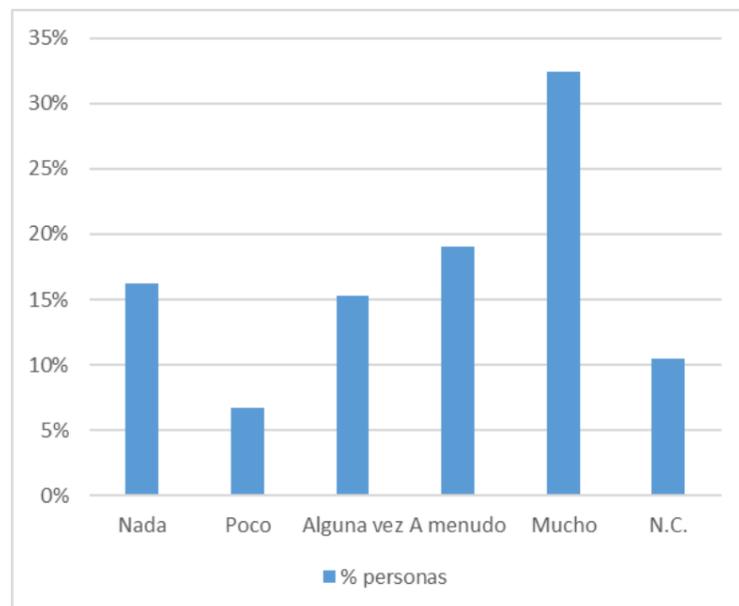


Ilustración 26. Utilización de la bicicleta en caso de ampliación de la infraestructura. Fuente: Encuesta de verano de Vinaròs

Como se observa, la mayor parte de los encuestados opina que más de un 50% de los encuestados utilizaría esta infraestructura de forma frecuente (a menudo o mucho) en caso de ampliarse la longitud de la infraestructura ciclista, un 15% la utilizaría alguna vez, un 7% poco y un 16% no la utilizaría nunca. Un 10% de los encuestados no contestó a esta pregunta.

Valoración del aparcamiento de las bicicletas

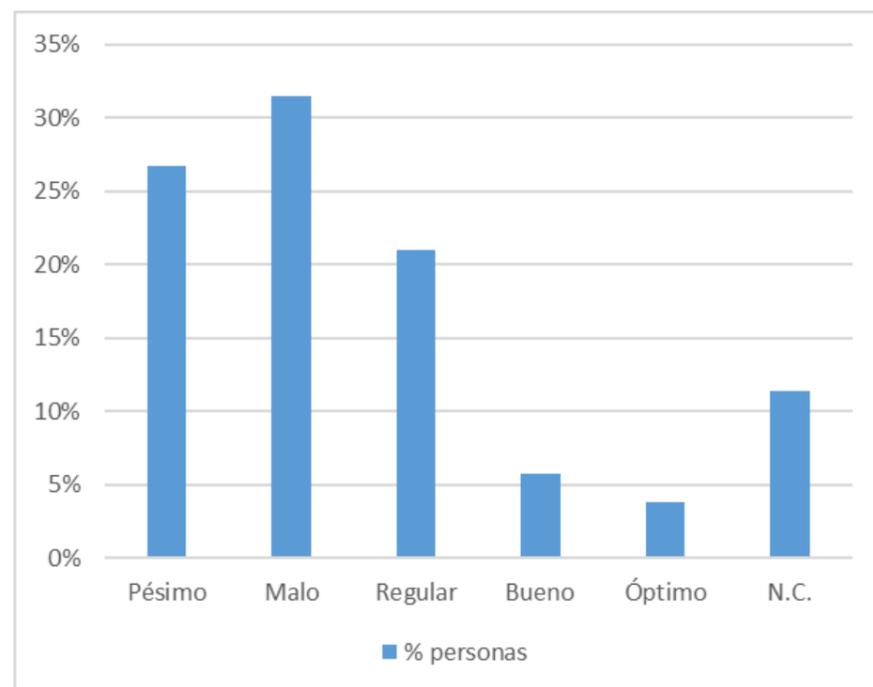


Ilustración 27. Utilización de la bicicleta en caso de ampliación de la infraestructura. Fuente: Encuesta de verano de Vinaròs

El aparcamiento de las bicicletas fue valorado malo o pésimo por hasta un 58% de los encuestados. Solo un 10% lo consideró bueno u óptimo.

Seguridad de la circulación en bicicleta por el municipio

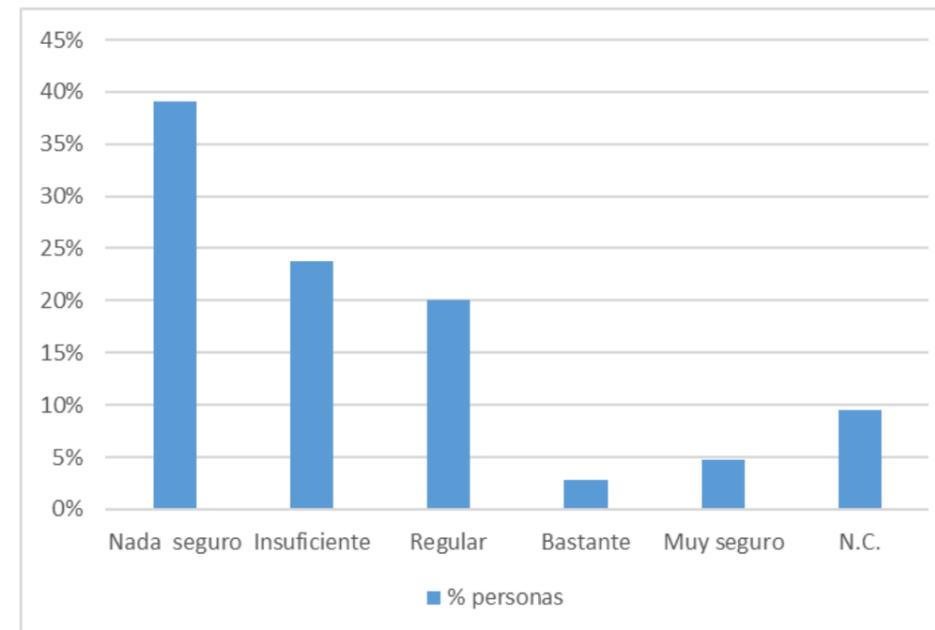


Ilustración 28. Utilización de la bicicleta en caso de ampliación de la infraestructura

Cerca del 75% de los encuestados realizó una valoración negativa de la seguridad en los desplazamientos en bicicleta. Solo un 8% consideró que la seguridad para desplazarse en bicicleta por el municipio era buena u óptima.

Conclusiones Bloque 4

En conclusión, la percepción que se tiene de la oferta de estacionamiento es difusa, pues, aunque son mayoría los encuestados que opinan que esta es inadecuada, muchos también piensan que la oferta es buena u óptima. Por otro lado, en relación con la movilidad en bicicleta, decir que la mayor parte de los usuarios opinan que la infraestructura de carriles bici es mala, que esta debería ser ampliada y que no se dispone de suficientes puntos para el aparcamiento de las bicicletas. Además, también se opina que la movilidad en bicicleta es insegura en el municipio

I.4.2 Encuesta de la primera fase del plan. Realizada por el equipo del PRUMS

Ya se ha comentado anteriormente que el equipo encargado de redactar el Plan de Regeneración Urbana y Movilidad Sostenible de Vinaròs (PRUMS) ha realizado también una encuesta con objeto de conocer algunos aspectos del plan. La presente encuesta se ha dividido en un total de 4 bloques, que se citan a continuación:

- Bloque 1. Características de los encuestados
- Bloque 2. Características de los desplazamientos
- Bloque 3. Desplazamientos realizados en coche o moto
- Bloque 4. Modos activos

- Bloque 5. Calificación de aspectos del centro histórico.

Se muestran los resultados de las encuestas. Se ha dividido la encuesta por bloques:

1.4.2.1 Bloque 1. Características de los encuestados

El primer bloque de preguntas está encaminado a conocer las características de los encuestados.

Género

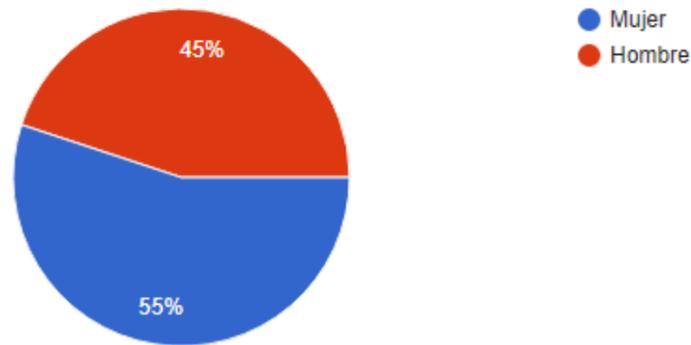


Ilustración 29. Porcentaje de encuestados por género. Fuente. Encuestas

Grupo de edad

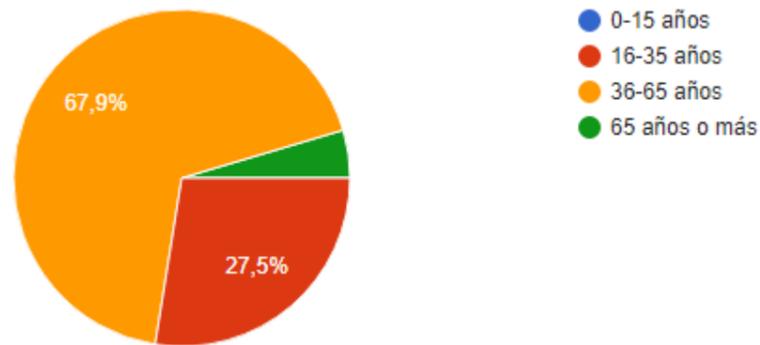


Ilustración 30. Porcentaje de encuestados por grupo de edad. Fuente. Encuestas

Ocupación

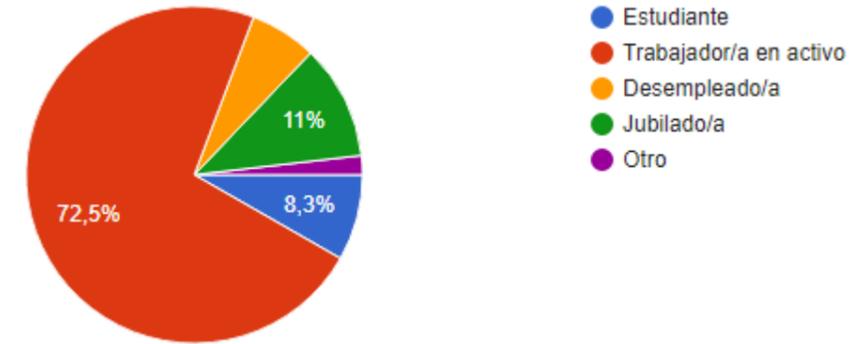


Ilustración 31. Porcentaje de encuestados por ocupación. Fuente. Encuestas

Grupo de población al que pertenece

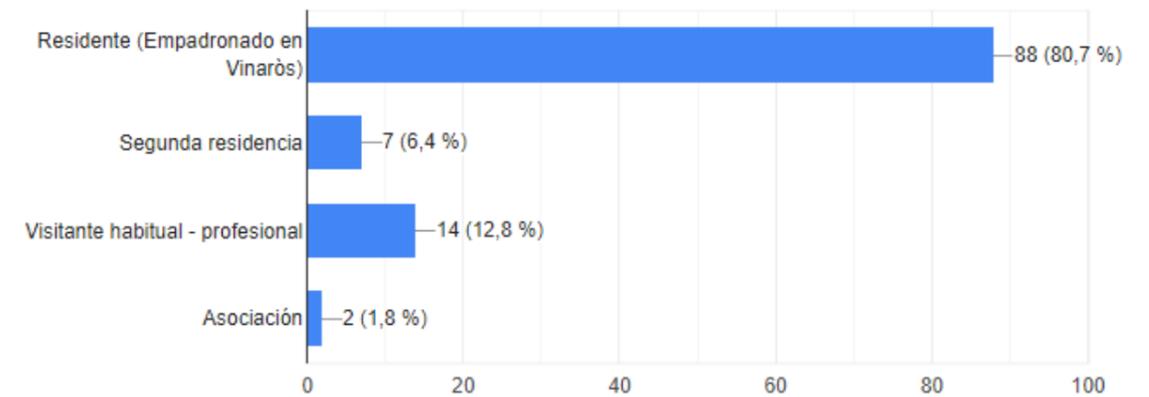


Ilustración 32. Porcentaje de encuestados por grupo de población. Fuente. Encuestas

Modo de transporte habitual

La última pregunta del primer bloque trata de dar respuesta al tipo de modo de transporte del que disponen los encuestados. Las respuestas se muestran en la siguiente gráfica:

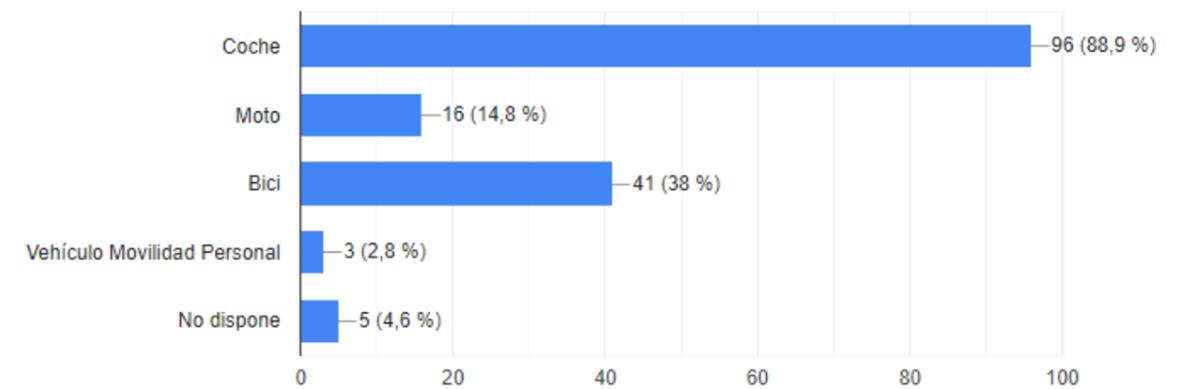


Ilustración 33. Modo de transporte de los encuestados. Fuente: Encuestas

De este primer bloque destaca que el 72% de los encuestados son trabajadores y que más de un 80% son residentes en Vinaròs. Además, sobre el modo de transporte de los encuestados, el 90% de los encuestados dispone de coche y destaca que un 40% de encuestados disponen de Bicicleta o Vehículos de Movilidad Personal (VMP).

1.4.2.2 Bloque 2. Características de los desplazamientos

El segundo bloque de preguntas tiene por objetivo conocer el número, tipo y duración de los desplazamientos.

Otro aspecto importante a conocer es el motivo de los viajes y conocer la matriz origen-destino de dichos desplazamientos.

Número de desplazamientos

En primer lugar, se analiza el número de desplazamientos realizados por los encuestados, contabilizándose ida y vuelta como 2 desplazamientos.

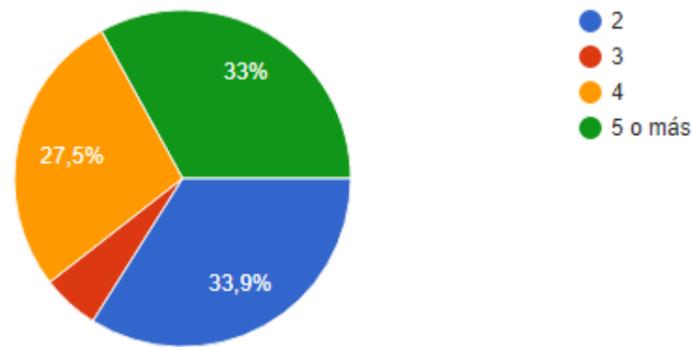


Ilustración 34. Número de desplazamientos. Fuente: Encuestas

Según los datos de la encuesta, el número medio de desplazamientos se sitúa en 3,6 desplazamientos al día, superior a los 2,4 desplazamientos al día de media en la Comunidad Valenciana.

Motivo de desplazamiento

Matriz motivo desplazamiento	Hogar	Trabajo	Compras	Estudios	Deportes	Centro de salud/hospital	Otros	Origen
Hogar	6.59%	21.32%	4.65%	1.55%	0.78%	0.78%	1.16%	36.82%
Trabajo	15.89%	5.43%	0.78%	0.39%	0.00%	0.00%	0.78%	23.26%
Compras	10.85%	0.78%	3.10%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	14.73%
Estudios	3.49%	0.78%	0.39%	0.78%	0.00%	0.00%	0.00%	5.43%
Deportes	4.26%	0.39%	1.16%	0.00%	0.78%	0.00%	0.39%	6.98%
Centro de salud/hospital	4.26%	1.16%	0.78%	0.00%	0.00%	0.39%	0.00%	6.59%
Otros	2.71%	1.16%	0.78%	0.00%	0.00%	0.00%	1.55%	6.20%
Destino	48.06%	31.01%	11.63%	2.71%	1.55%	1.16%	3.88%	100.00%

Tabla 1. Motivo de desplazamientos. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las encuestas

La mayor parte de los desplazamientos se producen con origen y destino en el trabajo, seguido del hogar y, en menor medida, compras.

Distribución interna de los desplazamientos

Se analiza el origen y el destino de los principales desplazamientos según la zonificación propuesta.



Ilustración 35. Zonificación propuesta. Fuente: Elaboración propia

Respecto a los desplazamientos internos, se obtiene la siguiente matriz origen/destino:

Matriz Zonal	Casco Histórico	Casco Urbano	Ensanche	Costa Norte	Costa Sur	Hospital, Institutos, M ^a Aux.	Otros Vinaròs	Otros Municipios	Origen
Casco Histórico	6.22%	5.78%	2.22%	3.56%	0.44%	0.00%	0.00%	1.33%	19.56%
Casco Urbano	8.89%	4.44%	1.33%	2.22%	0.44%	2.22%	0.44%	0.89%	20.89%
Ensanche	3.56%	2.22%	1.33%	1.78%	0.00%	1.33%	0.00%	0.00%	10.22%
Costa Norte	4.44%	5.33%	1.33%	0.00%	1.33%	1.33%	0.44%	0.89%	15.11%
Costa Sur	3.11%	1.33%	0.44%	1.33%	0.00%	0.44%	0.44%	0.44%	7.56%
Hospital, Institutos, M ^a Aux.	1.78%	3.56%	0.44%	0.44%	0.00%	0.89%	0.44%	0.89%	8.44%
Otros Vinaròs	1.33%	2.22%	0.89%	0.44%	0.44%	0.44%	1.33%	0.89%	8.00%
Otros Municipios	4.44%	1.78%	1.78%	0.89%	0.00%	0.44%	0.44%	0.44%	10.22%
Destino	33.78%	26.67%	9.78%	10.67%	2.67%	7.11%	3.56%	5.78%	100.00%

Tabla 2. Matriz origen/destino. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de las encuestas

Distancia del trayecto

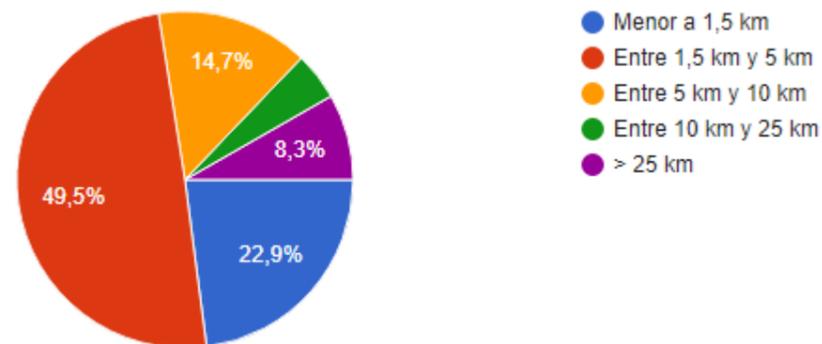


Ilustración 36. Distancia del trayecto

Cabe destacar que la mayor parte de desplazamientos son trayectos cortos que tienen unas distancias entre 1,5 y 5km o trayectos muy cortos, con distancias menores a los 1,5km.

Se entiende que son trayectos realizables a pie aquellos que cubren distancias inferiores a 1,5km. Esto supondría un 22,9% de los trayectos realizados por los encuestados. Por otra parte, el rango de desplazamientos entre los 1,5km y los 5 km acapara el 49,5% de los desplazamientos en el municipio de Vinaròs. Cabe decir que estas distancias corresponden a desplazamientos potencialmente realizables mediante medios de movilidad activa distintos del desplazamiento peatonal (bicicleta o vehículos de movilidad personal). En conjunto, el ratio de desplazamientos potenciales a realizar mediante modos blandos asciende al 72,4%.

Se considera que los desplazamientos que cubren distancias entre 5 km y 10 km son aptos para el transporte público. También se entiende que la mitad de los desplazamientos entre 10 km y 25 km son potencialmente realizables mediante algún medio de transporte público. En conjunto, pues, se entiende que el 17,0% de todos los desplazamientos podrían ser realizados por algún medio de transporte colectivo, lo que indica un total de potenciales desplazamientos sostenibles es del 89,4%.

Reparto modal

El reparto modal de los desplazamientos es el siguiente:

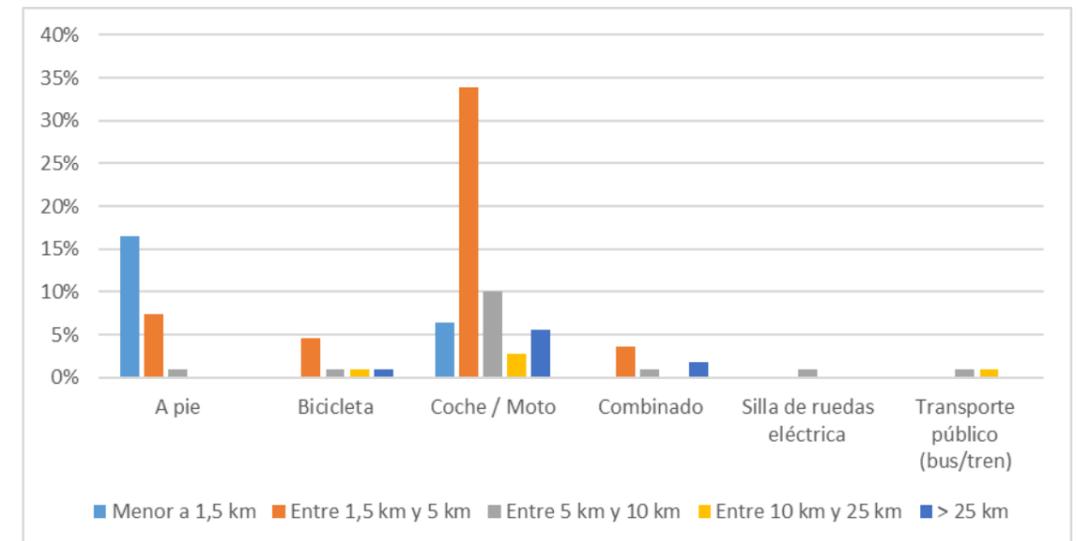


Ilustración 37. Reparto modal de los desplazamientos. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las encuestas

La gráfica anterior muestra que, si bien los desplazamientos realizados a pie son prácticamente los esperados a raíz de las conclusiones extraídas de la cuestión anterior, no existen prácticamente desplazamientos en bicicleta o en otros medios de transporte público urbano. Estos medios han sido sustituidos en su mayoría por el coche o la motocicleta.

Analizando en mayor profundidad los desplazamientos con una distancia menor a 1,5km, se obtiene la siguiente gráfica:

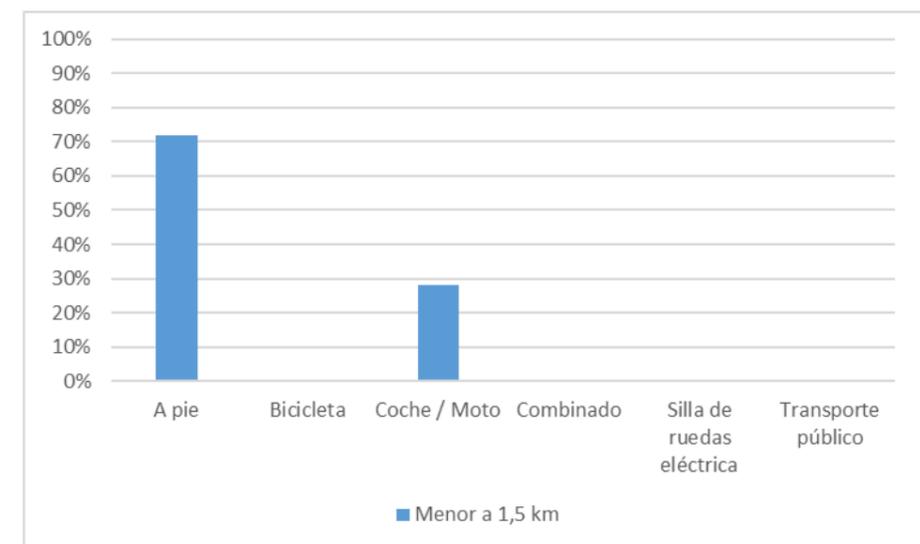


Ilustración 38. Reparto modal de los desplazamientos con distancias de trayecto menor de 1,5km. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de las encuestas

Se observa que hay un gran porcentaje de desplazamientos que se realizan a pie, como es normal para distancias cortas. Por otra parte, todavía queda un porcentaje significativo (28%) de desplazamientos que se realizan en modos motorizados y que deberían ser reemplazados por algún modo de movilidad activa.

El análisis de los desplazamientos efectuados para distancias comprendidas entre 1,5 y 5km se observa en la siguiente figura:

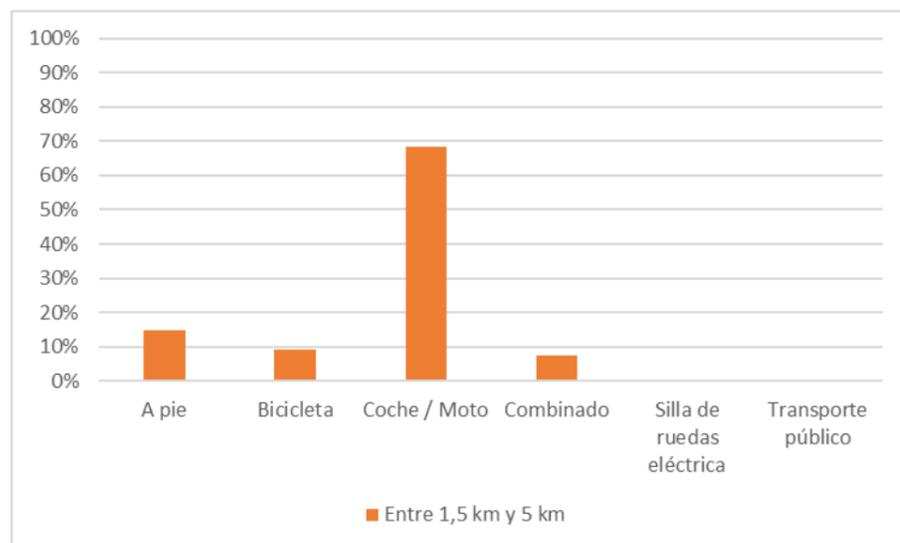


Ilustración 39. Reparto modal de los desplazamientos con distancias de trayecto entre 1,5-5km. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de las encuestas

Observamos que, en este rango de distancia, el porcentaje de desplazamientos motorizados es de cerca del 70%, superando al poco más del 20% realizado por medio de modos activos. Destaca muy negativamente el porcentaje de usuarios de bicicleta, que es inferior a un 10% en distancias que podrían ser perfectamente cubiertas por este medio de transporte.

El motivo puede deberse a una mala infraestructura y accesibilidad para modos activos.

Por último, se obtiene también la siguiente gráfica en relación a los desplazamientos que se realizan en vehículo privado:

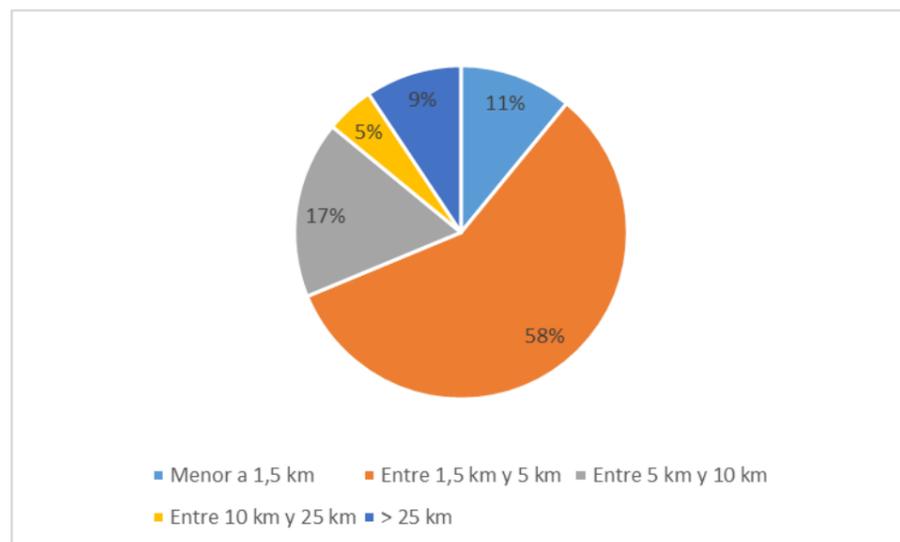


Ilustración 40. Distribución de los desplazamientos efectuados en coche o moto. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de las encuestas

De aquí se desprende que cerca de un 70% de los desplazamientos efectuados con el vehículo privado podría ser reemplazado por algún modo activo (a pie o bicicleta) de movilidad. Por su parte, cerca de un 20% de los desplazamientos son potencialmente reemplazables por el transporte público de superficie. En consecuencia, solo un 10% de los desplazamientos efectuados en vehículo privado son indispensablemente realizados con el mismo, existiendo, pues, un elevado potencial de mejora para tratar de reducir la utilización de dicho modo de transporte.

Duración del trayecto

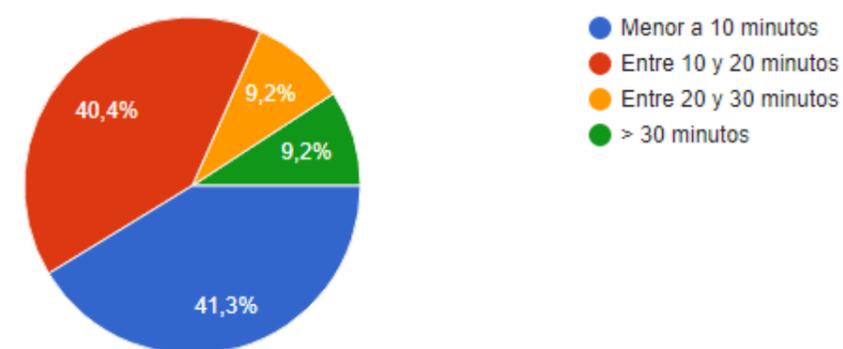


Ilustración 41. Duración del trayecto. Fuente: Encuestas

Del análisis de la duración del trayecto destaca que el 81,7% de los encuestados realiza el desplazamiento con una duración menor o igual a 20 minutos.

Medio habitual de desplazamiento

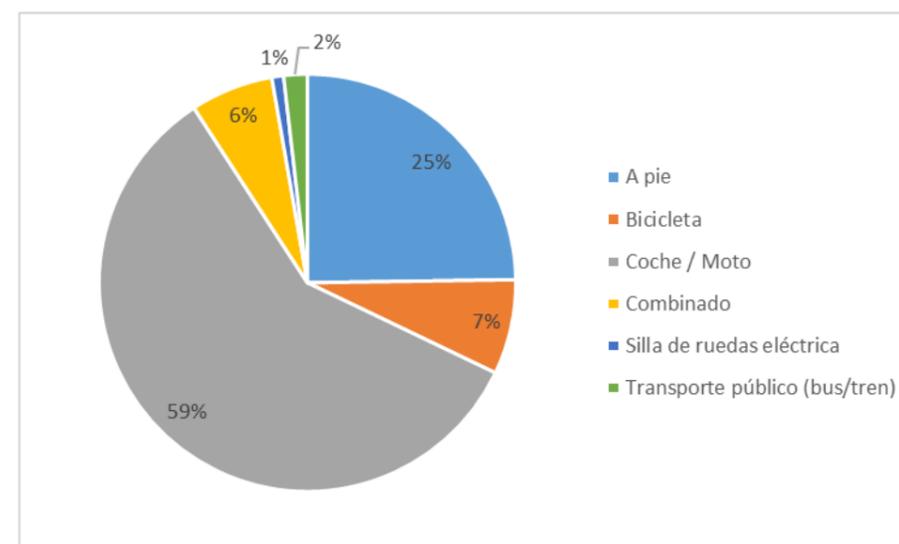


Ilustración 42. Reparto modal. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de las encuestas

Del medio habitual de desplazamiento, obtenemos un reparto modal típico de ciudades donde se prioriza el uso de los modos motorizados, ya que cerca del 60% de los encuestados opta por el coche a la hora de desplazarse.

Problemas de movilidad detectados en el municipio

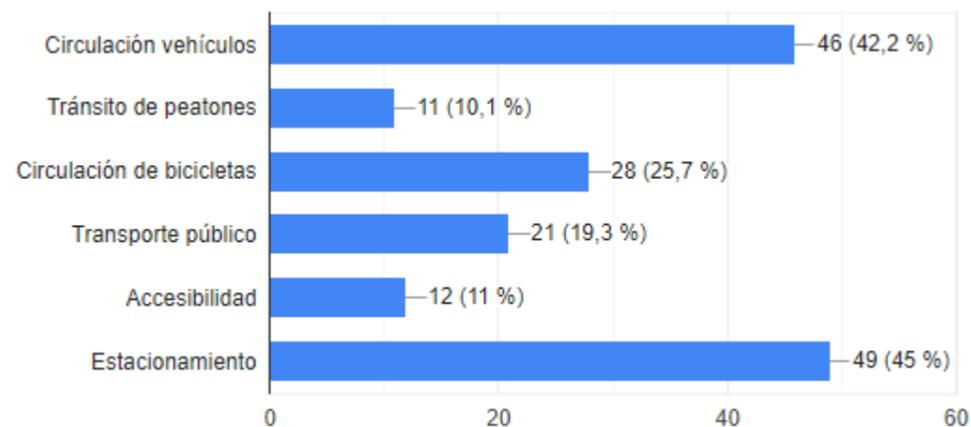


Ilustración 43. Problemas de movilidad detectados en el municipio. Fuente: Encuestas

Los encuestados opinan que el principal problema en el municipio es la falta de estacionamiento (45% de los encuestados) pero, en contraposición, un 42% opina que la circulación de vehículos es excesiva. Por otro lado, un 26% de los encuestados opina que la circulación de bicicletas es un problema y un 20% que el transporte público es deficiente. Solo un 11% piensa que existen problemas de accesibilidad y un 10% opina que los peatones son un problema.

Conclusiones Bloque 2

Del análisis de la movilidad general se desprende que cerca de un 90% de los desplazamientos efectuados en coche privado podrían ser reemplazados por medios de transporte sostenible (modos activos o medios de transporte público). Ello habla del fuerte potencial de mejora de la movilidad interior del municipio.

Por otro lado, destaca también que muchos de los encuestados opinan que las plazas de estacionamiento son limitadas. En contraposición, muchos opinan que la circulación de vehículos por el núcleo urbano también es excesiva.

1.4.2.3 Bloque 3. Desplazamientos realizados en coche o moto

El tercer bloque tiene por objeto analizar los desplazamientos realizados en coche o moto.

¿Por qué elige este modo de transporte frente a otros?

La primera cuestión trata de analizar los motivos por los que se prefiere la utilización del coche frente a otros medios de transporte.

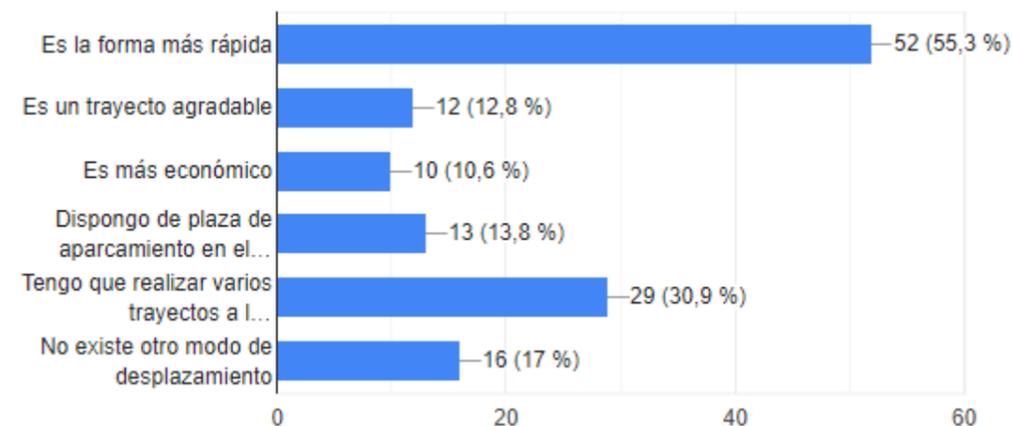


Ilustración 44. Desplazamiento en coche o moto. Motivo de preferencia frente a otros medios de transporte. Fuente: Encuestas

Se observa que la mayor parte de usuarios opina que es la forma más rápida de desplazarse (55%). Además, un 30% de usuarios justifican su utilización debido a la necesidad de realizar varios trayectos al día. Por otro lado, un 17% de los encuestados opina que no existe otro modo de desplazamiento.

¿Es usted el conductor principal?

Posteriormente, se analiza la utilización del vehículo privado como conductor principal. Las respuestas se ilustran a continuación:

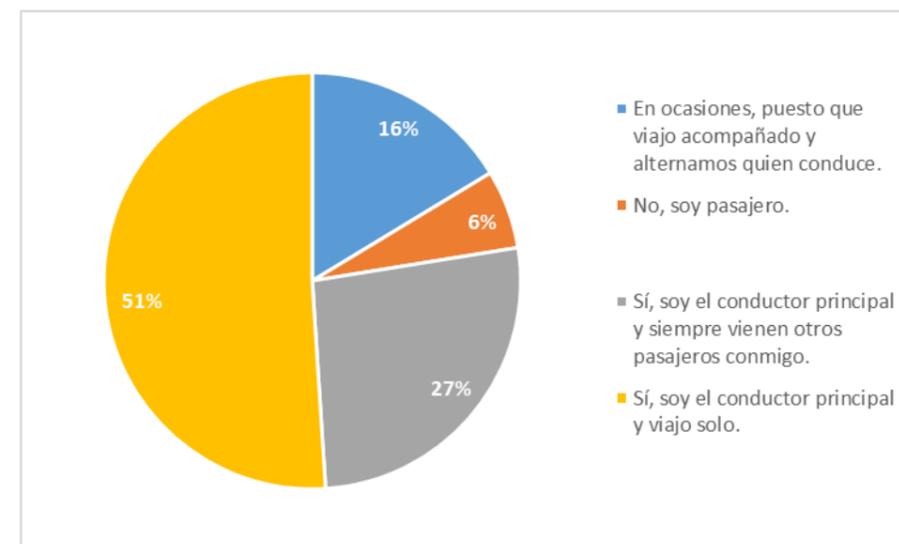


Ilustración 45. Desplazamiento en coche o moto. Motivo de preferencia frente a otros medios de transporte. Fuente: Encuestas

Alternativas de transporte público

A la pregunta de si existen alternativas de transporte público, se ha obtenido la siguiente respuesta:

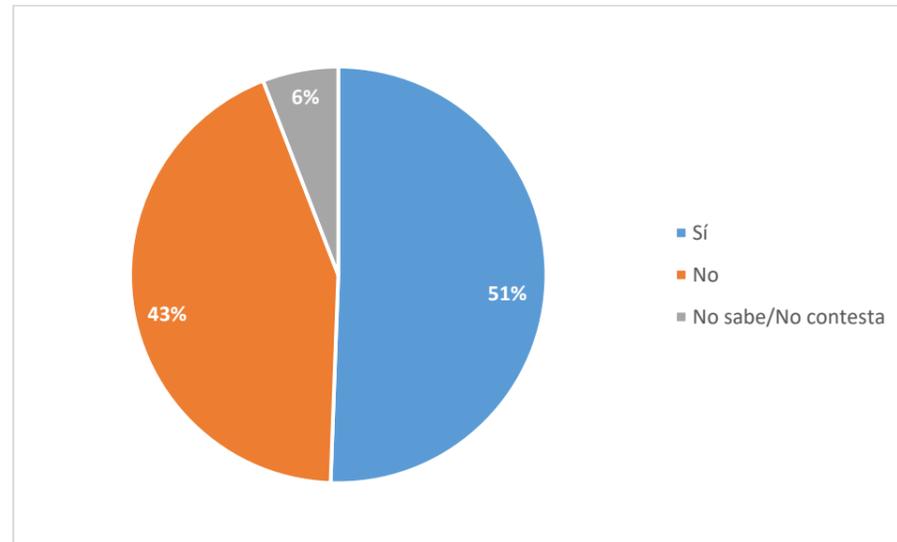


Ilustración 46. Desplazamiento en coche o moto. Valoración de la existencia de una alternativa de transporte público. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

En el 51% de los casos, existe una alternativa de transporte público a la utilización de un modo de transporte privado. En el 43% de los casos, por otro lado, no existe dicha alternativa.

Se ha llevado a cabo un análisis de las distancias de desplazamiento de los usuarios que entienden que existe una alternativa de transporte público para su desplazamiento:

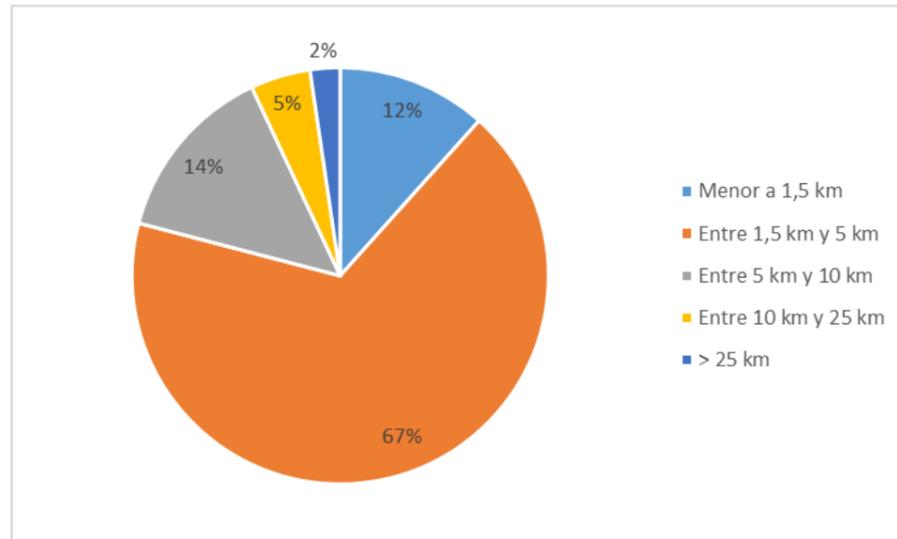


Ilustración 47. Desplazamiento en coche o moto. Distancia de desplazamiento por parte de los usuarios que entienden que existe una alternativa de transporte público para sus desplazamientos. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

Se observa que la mayor parte de los encuestados para los cuales existe una alternativa de transporte público en su desplazamiento principal se encuentran ubicados a una distancia inferior a 10km (93%).

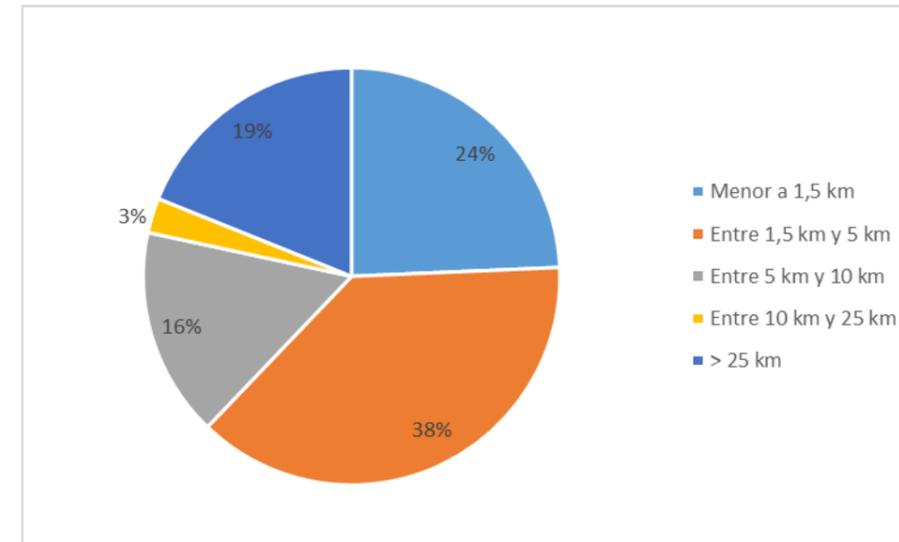


Ilustración 48. Desplazamiento en coche o moto. Distancia de desplazamiento por parte de los usuarios que entienden que existe una alternativa de transporte público para sus desplazamientos. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

El 78% de los encuestados que respondieron que no existía una alternativa de transporte público al medio privado realiza desplazamientos inferiores a 10km. Esta distancia se considera óptima para ser cubierta por medio de transporte público.

Rapidez frente al resto de alternativas

A la pregunta de si el coche es más rápido que el resto de alternativas, se ha obtenido la siguiente respuesta por parte de los encuestados:

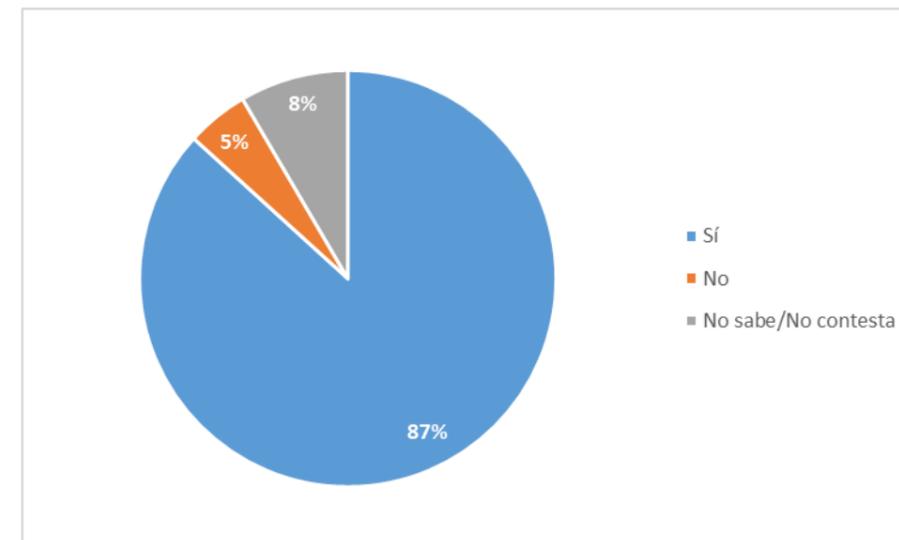


Ilustración 49. Desplazamiento en coche o moto. Respuesta a la cuestión respecto a si el coche o la moto son las alternativas de transporte más rápidas para el trayecto principal. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

Los encuestados opinan que el coche es más rápido que los medios de transporte alternativos.

Calidad de la conexión del transporte público

A la pregunta de si el transporte público presente una mala conexión, se ha obtenido la siguiente respuesta:

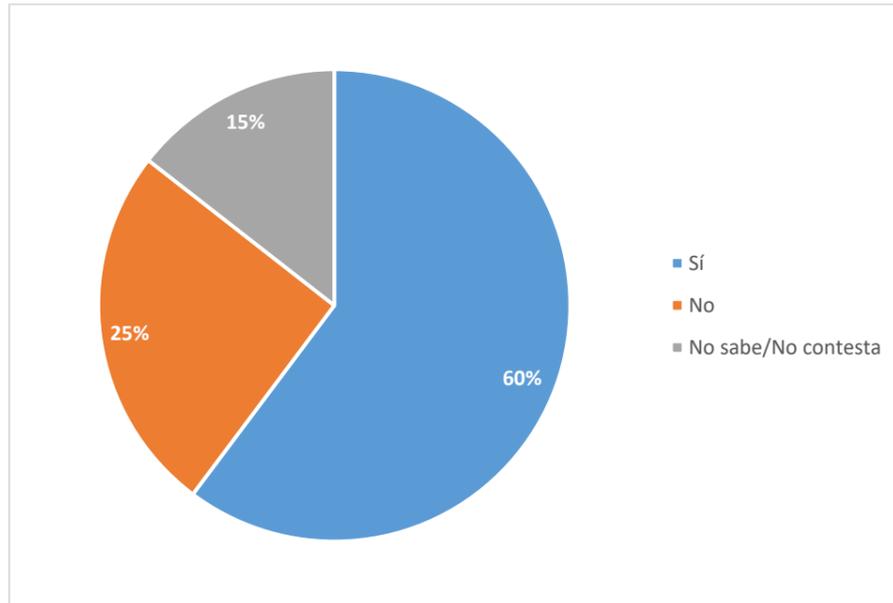


Ilustración 50. Desplazamiento en coche o moto. Respuesta a la cuestión que plantea si el transporte público es malo. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

La mayor parte de los encuestados opina que la calidad del transporte público es mala. Solo un 25% opina que la calidad es adecuada.

Precio del trayecto en comparación con otros medios de transporte

La siguiente cuestión que se plantea es si el encuestado cree que el trayecto es más barato en coche en relación al resto de medios de transporte. La respuesta de los encuestados fue:

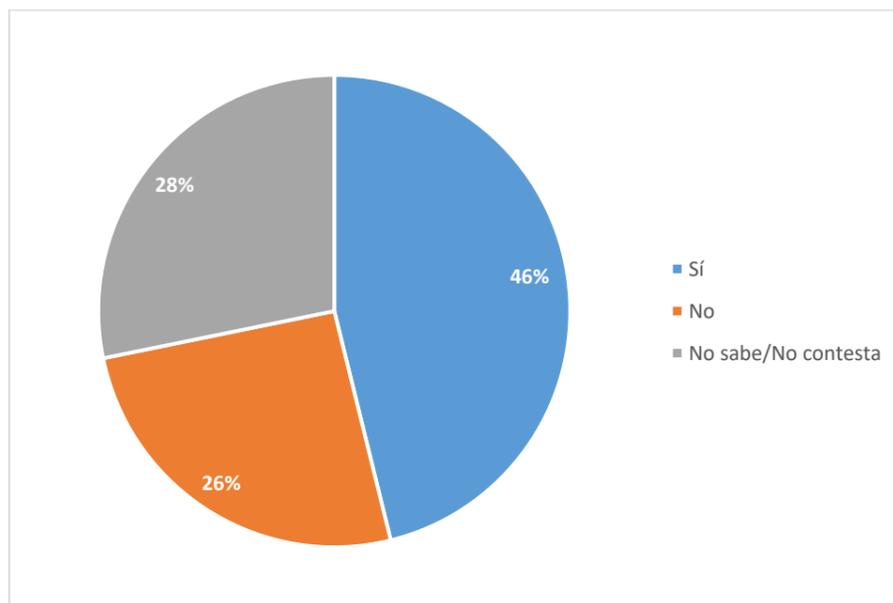


Ilustración 51. Desplazamiento en coche o moto. Respuesta a la cuestión que plantea si el coche es el medio de transporte más barato en el desplazamiento principal. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

Los encuestados opinan que el desplazamiento en coche/moto es más barato que en el resto de medios de transporte.

Existencia de carril bici hasta el lugar de destino

Posteriormente, se plantea si existe carril bici hasta el lugar de destino del desplazamiento principal. Los resultados que muestra la encuesta son los siguientes:

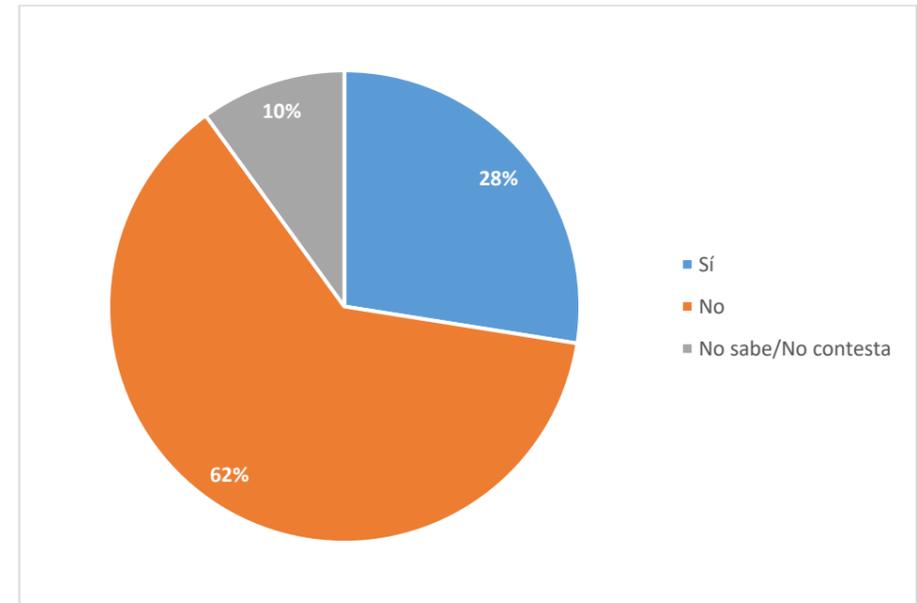


Ilustración 52. Desplazamiento en coche o moto. Respuesta a la cuestión que plantea existen carriles bici hasta el lugar del desplazamiento habitual. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

Un 62% de los encuestados que respondieron a esta pregunta contestó negativamente.

Alternativa a pie

También se plantea si existe una alternativa a pie al recorrido principal. La respuesta de los encuestados fue:

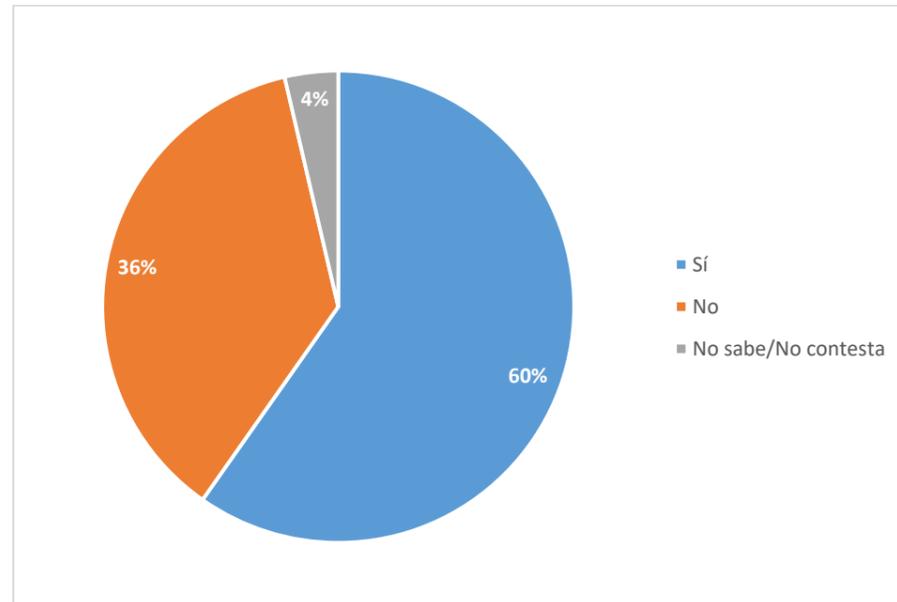


Ilustración 53. Desplazamiento en coche o moto. Respuesta a la cuestión que plantea si existe una alternativa real andando hasta el destino principal. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

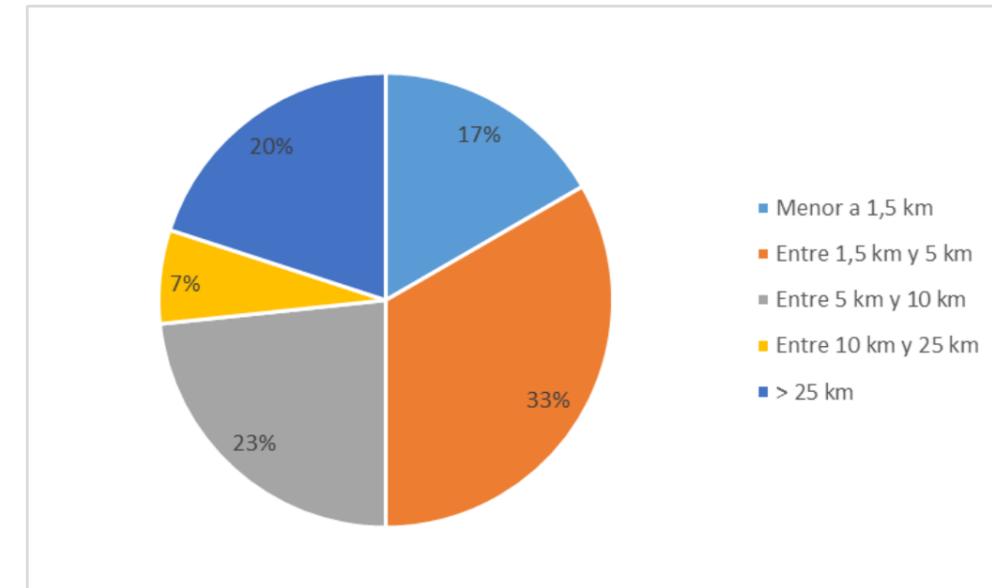


Ilustración 55. Desplazamiento en coche o moto. Distancia hasta el destino en desplazamiento principal de los encuestados que entienden que no existe una alternativa para la movilidad a pie. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

Un 60% de los encuestados opina que sí que existe una alternativa para desplazarse a pie hasta el lugar de destino. De estos, un 20% se encuentran a menos de 1,5 km del destino y un 67% a una distancia entre 1,5 y 5km. Ello se ilustra en la siguiente imagen:

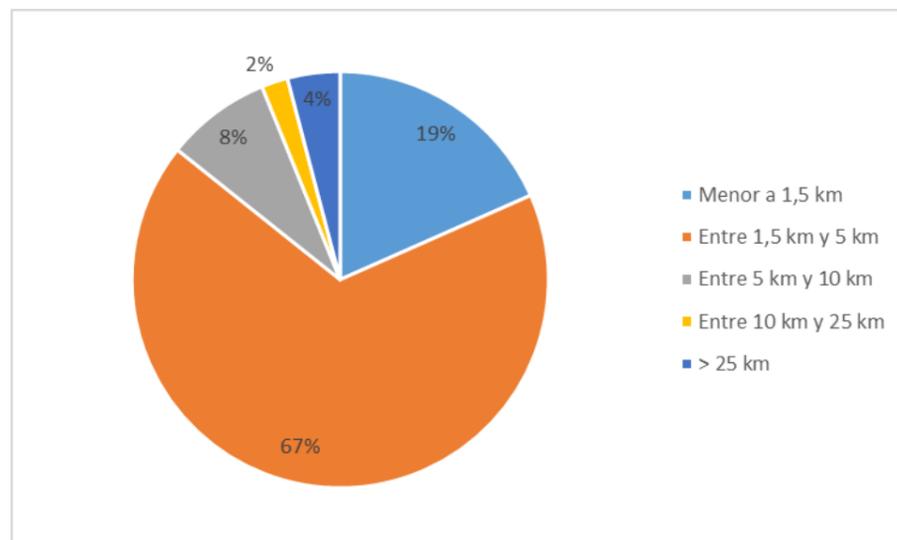


Ilustración 54. Desplazamiento en coche o moto. Distancia hasta el destino en desplazamiento principal de los encuestados que entienden que existe una alternativa para la movilidad a pie. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

De los usuarios que opinan que no existe una alternativa para la movilidad a pie, un 17% se realizan su desplazamiento principal en distancias inferiores a 1,5km, mientras que un 33% a distancias entre 1,5km y 5km. Esto se observa a continuación:

Facilidad de estacionamiento

Posteriormente, se plantea si es fácil encontrar aparcamiento. Se obtienen las siguientes respuestas:

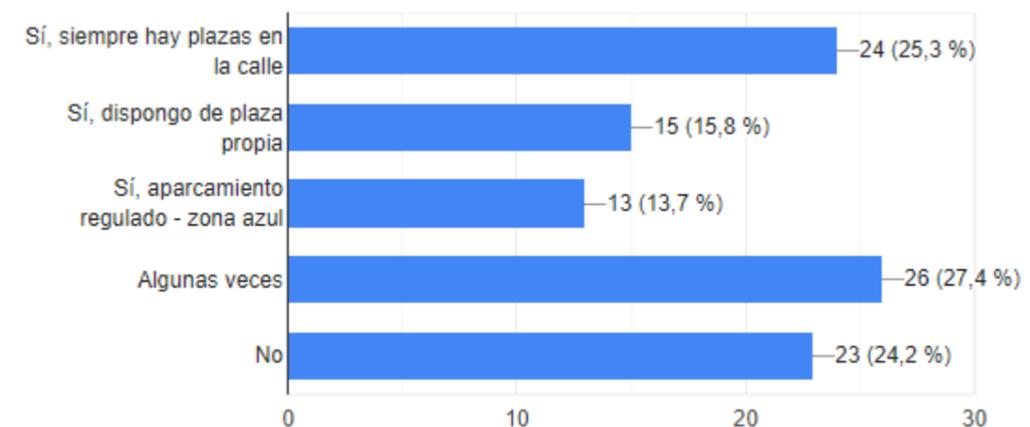


Ilustración 56. Desplazamiento en coche o moto. Facilidad para encontrar aparcamiento. Fuente: Encuestas

De la gráfica anterior se desprende que el 55% de los encuestados opina que es fácil encontrar aparcamiento, un 27% opina que solo es fácil a veces y un 25% opina que esta tarea es difícil. Los porcentajes son superiores al 100% pues existía la posibilidad de elección múltiple.

Tiempo invertido en el estacionamiento

También se plantea el tiempo que cada persona invierte en encontrar aparcamiento. Las respuestas obtenidas son:

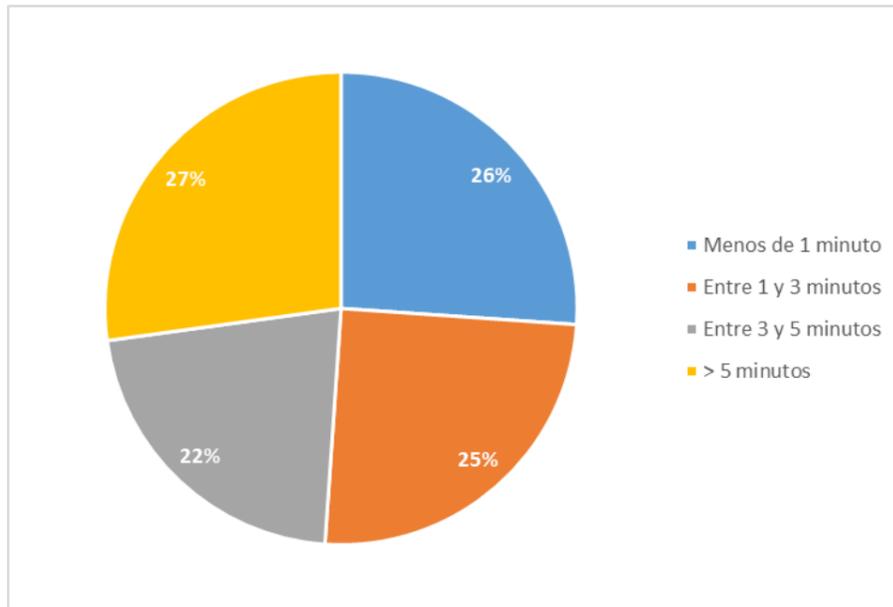


Ilustración 57. Desplazamiento en coche o moto. Tiempo invertido en estacionamiento. Fuente: Encuestas

El 73% de los encuestados necesitan menos de 5 minutos para encontrar un lugar para estacionar su vehículo.

Conclusiones Bloque 3.

La mayor parte de los encuestados que utiliza el transporte privado frente a otras alternativas por entender que es el medio más rápido. Además, en la mitad de los desplazamientos no existe una alternativa de transporte público. Por otro lado, también entienden que el transporte privado es más barato que el resto de alternativas existentes en el municipio. En relación a la movilidad por medio de modos activos, decir que se considera que, la infraestructura ciclista está poco desarrollada. Por otro lado, los encuestados opinan que, generalmente, existe una alternativa para la movilidad a pie por el municipio. Sin embargo, un 17% de los encuestados que opina que la infraestructura peatonal es deficiente se encuentra a menos de 1,5km de su destino. Ello implica que, potencialmente, este usuario realizará su trayecto en otro medio de transporte. Por otro lado, entendemos que la encuesta ofrece buenos datos en cuanto a la valoración del estacionamiento, pues la mayor parte de los encuestados responden que es fácil encontrar aparcamiento en la mayoría de las ocasiones.

1.4.2.4 Bloque 4. Modos activos

El presente bloque plantea cuestiones encaminadas a conocer las impresiones de los encuestados en relación con la movilidad mediante modos activos (a pie o en bicicleta).

Identificación del aspecto prioritario a mejorar en los desplazamientos peatonales

La primera cuestión trata de identificar los aspectos prioritarios a mejorar en los desplazamientos peatonales.



Ilustración 58. Identificación del aspecto prioritario a mejorar en los desplazamientos peatonales. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

Aquí se puede observar que la mayor parte de los usuarios considera que la anchura de las vías es el principal problema en los desplazamientos peatonales, seguido de la iluminación, la seguridad vial, la velocidad excesiva de los vehículos y la continuidad de los itinerarios peatonales

Preferencia por peatonalizar más calles en el núcleo urbano

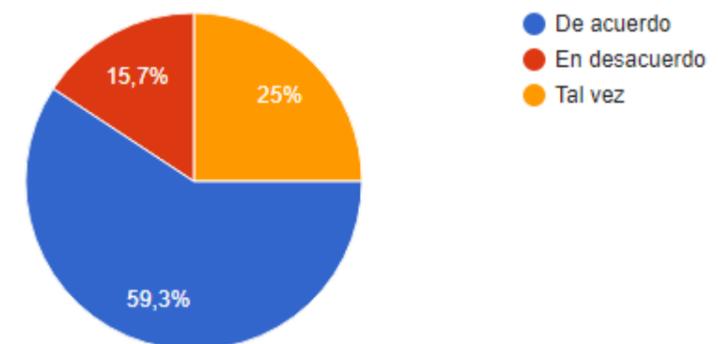


Ilustración 59. Porcentaje de encuestados según su preferencia para peatonalizar más calles en el núcleo urbano. Fuente: Encuestas

Cuestionados acerca de la posibilidad de peatonalizar más calles del municipio, un 60% de los encuestados respondió afirmativamente, un 25% consideraron que tal vez sería adecuado y un 16% de los encuestados estaba en desacuerdo.

Necesidad para mejorar/extender la red peatonal

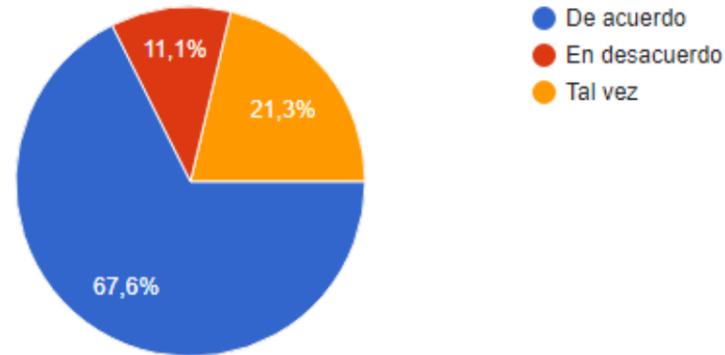


Ilustración 60. Porcentaje de encuestados que están de acuerdo en extender la red peatonal en el municipio. Fuente. Encuestas

Las respuestas dadas ante la posibilidad de extender la red peatonal fueron positivas, pues un 68% de los encuestados está de acuerdo con esta medida. Solo un 11% de los encuestados se opone a una posible extensión de la red peatonal

Necesidad para conectar/ampliar la malla ciclista

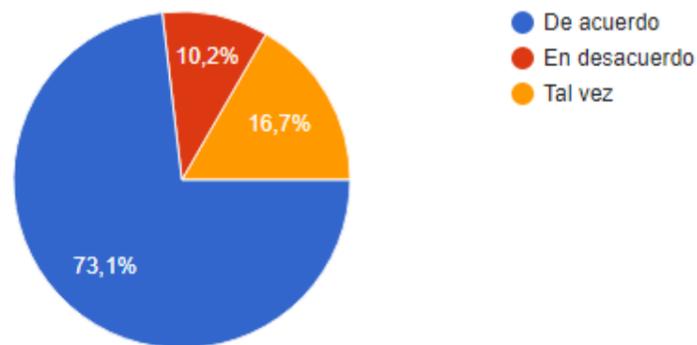


Ilustración 61. Porcentaje de encuestados que están de acuerdo en conectar/ampliar la malla ciclista. Fuente. Encuestas

En relación con la infraestructura ciclista, el 73% de los encuestados ve necesaria su ampliación. Solo un 10% de los encuestados no contemplan dicha ampliación con buenos ojos.

Instalación de sistemas de alquiler de bicis

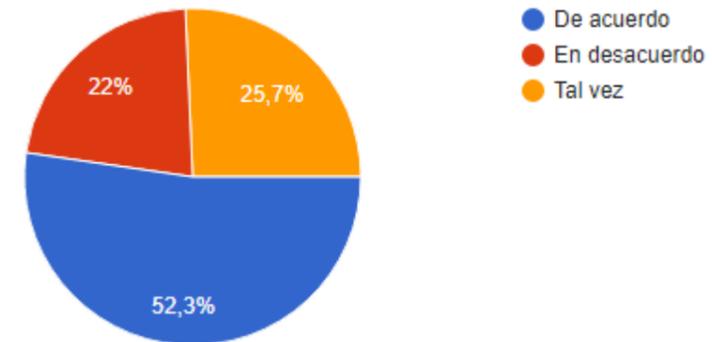


Ilustración 62. Porcentaje de encuestados que están de acuerdo en instalar puntos de préstamo de bicicletas. Fuente. Encuestas

El 52% de los encuestados estaría de acuerdo en instalar sistemas de alquiler de bicicletas en el municipio. A esta medida, se opone un 22% de los mismos. El 26% de los encuestados dudan.

Modo de movilidad sostenible a promover

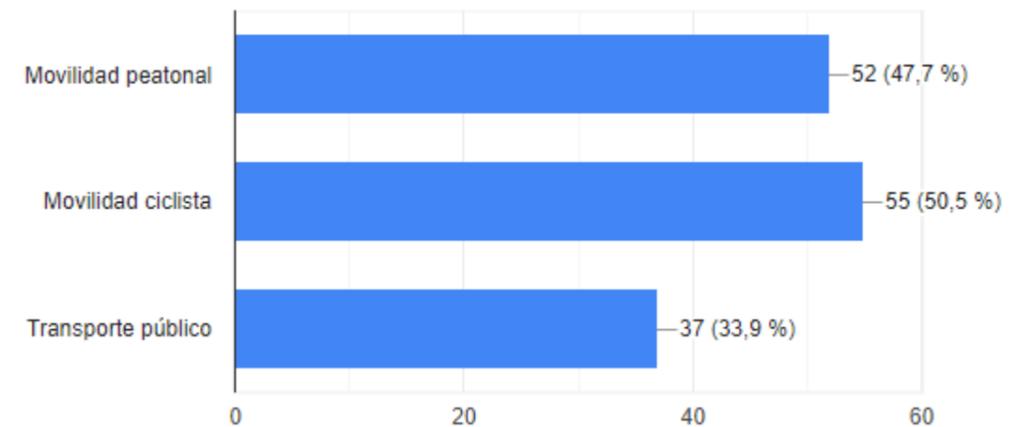


Ilustración 63. Modo de movilidad sostenible a promover. Fuente: Encuestas

En cuanto a la movilidad sostenible a promover, la mayor parte de los encuestados opta por la infraestructura de modos activos (ciclista y peatonal), aunque también consideran necesario implantar medidas para la mejora del transporte público.

Frecuencia de uso del transporte público

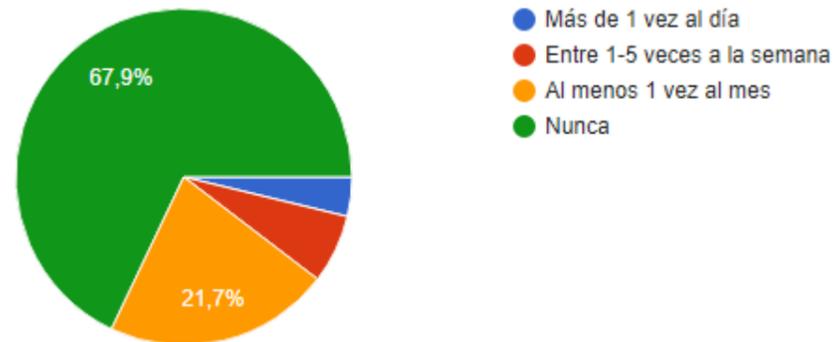


Ilustración 64. Frecuencia de uso del transporte público. Fuente. Encuestas

La utilización del transporte público en el municipio es prácticamente nula, pues un 68% de los encuestados no utiliza nunca este medio de transporte. Solo un 10% de los encuestados utiliza este servicio al menos un día a la semana.

Medida a implantar para mejorar la movilidad en el municipio

Se plantea abiertamente la cuestión acerca de las medidas a implantar para la mejora de la movilidad en el municipio.

De aquí, la mayor parte de las respuestas obtenidas proponían la mejora de la infraestructura ciclista (31%), seguidas de propuestas para la mejora de la infraestructura peatonal (18%). Ello es indicativo de la voluntad de potenciar la movilidad activa por parte de la población. También se proponen otros medios de movilidad alternativos y sostenibles como los VMP. Un 10% de los encuestados proponía mejorar el servicio de transporte público urbano, destacando entre las medidas concretas la mejora de la conexión de la red con la estación de tren y el hospital.

Un 9% de las respuestas guardaban relación con el estacionamiento. En este sentido, se propone mayor estacionamiento, limitar la zona azul y aumentar el parking para residentes en algunas zonas. También se propone más parking en la Costa Norte.

Algunos usuarios también proponen disminuir la velocidad de circulación en el centro del municipio llegando incluso a plantear la restricción de la misma en algunos puntos. Un encuestado también propone la colocación de un radar en la zona norte para limitar la velocidad de los vehículos que circulan en dicha zona.

Recorridos a evitar y motivos

Se cuestiona también abiertamente si existen recorridos a evitar. A esta cuestión, se obtienen las siguientes respuestas:

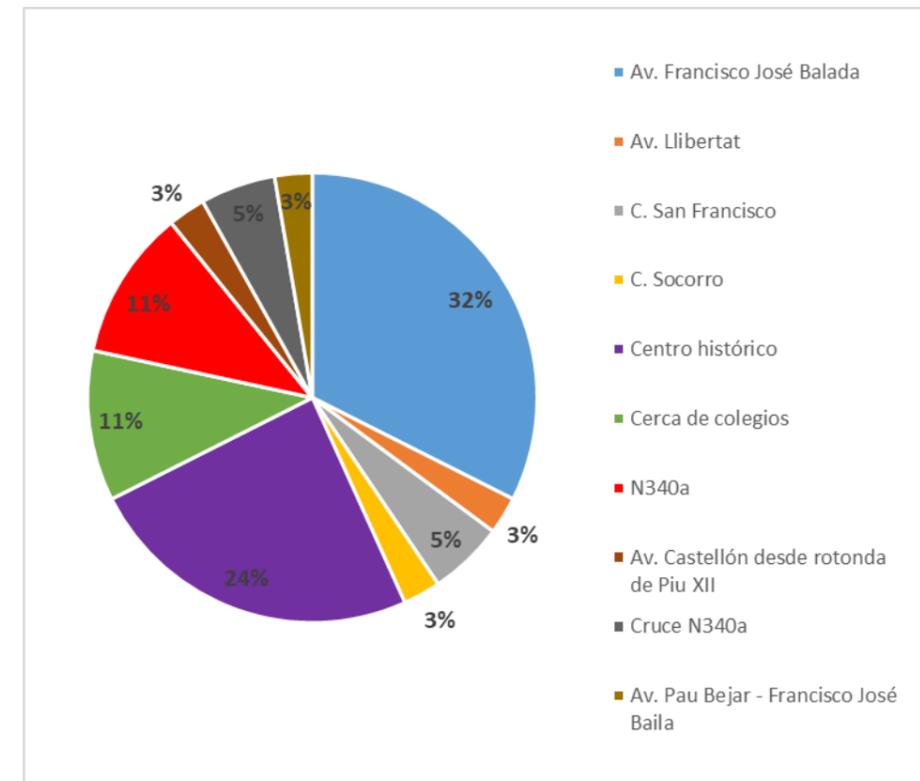


Ilustración 65. Calificación del Estado de conservación de los edificios patrimoniales. Fuente: Elaboración propia a partir de resultados de las encuestas

Se observa que la mayor parte de los encuestados consideran la Av. Francisco José Balada como insegura. Muchas de las respuestas recogidas indican que ello es debido, principalmente, a la estrechez o nula existencia de la acera.

Muchos encuestados también opinan que la movilidad por el centro histórico es un caos, pues no existe dotación de espacio para la bicicleta y el tráfico es elevado.

La N-340a se menciona negativamente por dos aspectos; el primero por la ausencia de infraestructura peatonal y el segundo por los cruces. Del túnel existente al final de la C. Mare de Déu del Pilar se indica que es inseguro y no tiene iluminación.

También menciona una gran parte de los encuestados que cerca de los colegios los itinerarios no son seguros.

Otras vías consideradas inseguras son la Av. Castellón, la C. San Francisco, la Av. Libertad y el eje formado por la Av. Pau Bèjar y Francisco José Baila.

Calificación rutas escolares

A la cuestión de "¿cómo calificaría los itinerarios al colegio?" los encuestados respondieron:

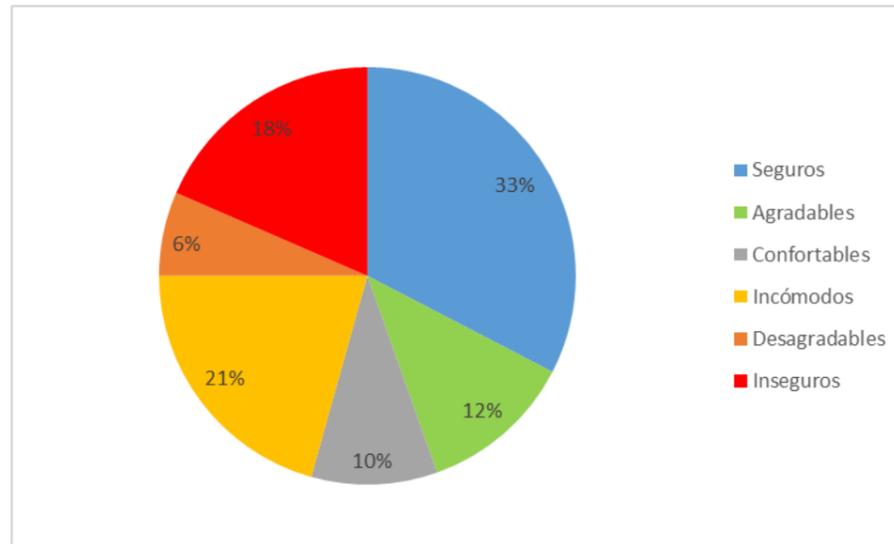


Ilustración 66. Calificación de las rutas escolares. Fuente: Elaboración propia a partir de resultados de las encuestas

La calificación de las rutas escolares resulta muy divergente, ya que un 55% de los encuestados las considera seguras, confortables o agradables, y un 45% entiende que se trata de rutas incómodas, desagradables o inseguras.

Conclusiones Bloque 4

Se observa que la mayor parte de la población se encuentra a favor de promover los modos de transporte sostenible en el municipio, aunque la mejora de los modos activos (peatonal y ciclista) es prioritaria a la mejora del transporte público. En relación a la movilidad peatonal, los encuestados están mayoritariamente de acuerdo en peatonalizar más zonas del núcleo urbano del municipio y en extender las dimensiones de la red. Por su parte, en relación a la movilidad ciclista, se considera necesario conectar la malla ciclista. Además, un gran volumen de encuestados estaría de acuerdo en instalar sistemas de alquiler de bicicletas.

Otro aspecto reseñable es que la utilización del transporte público en el municipio es muy limitada.

Por último, decir que la opinión en relación a las rutas escolares es dispersa, ya que prácticamente la mitad de la población opina que son seguras, agradables o confortables, y la otra mitad opina lo opuesto.

1.4.2.5 Bloque 5. Calificación de aspectos centro histórico

Estado de conservación de los edificios patrimoniales

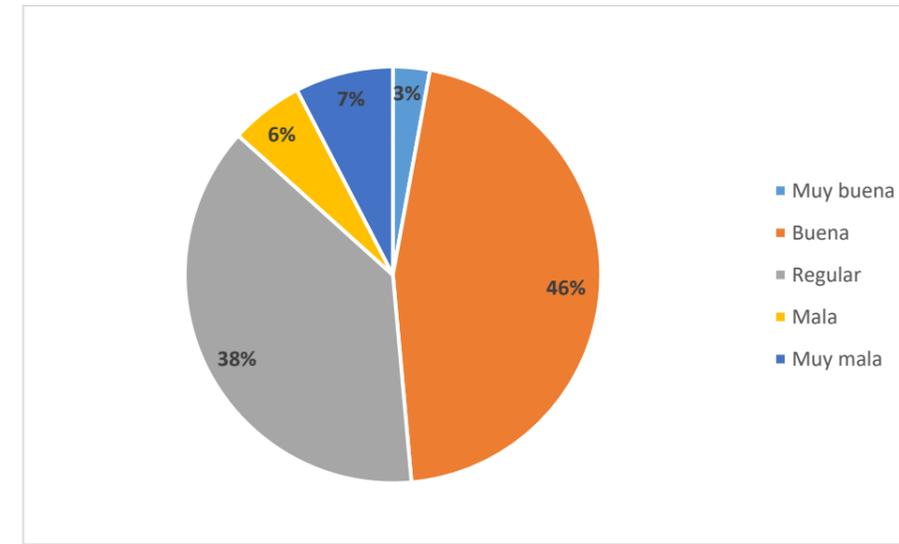


Ilustración 67. Calificación del Estado de conservación de los edificios patrimoniales. Fuente: Elaboración propia a partir de resultados de las encuestas

Se observa que un 49% de los encuestados opina que los edificios patrimoniales se encuentran en buen estado de conservación. Frente a esta opinión, solo un 13% opina que estos se encuentran en mal estado.

Oferta comercial disponible en centro histórico

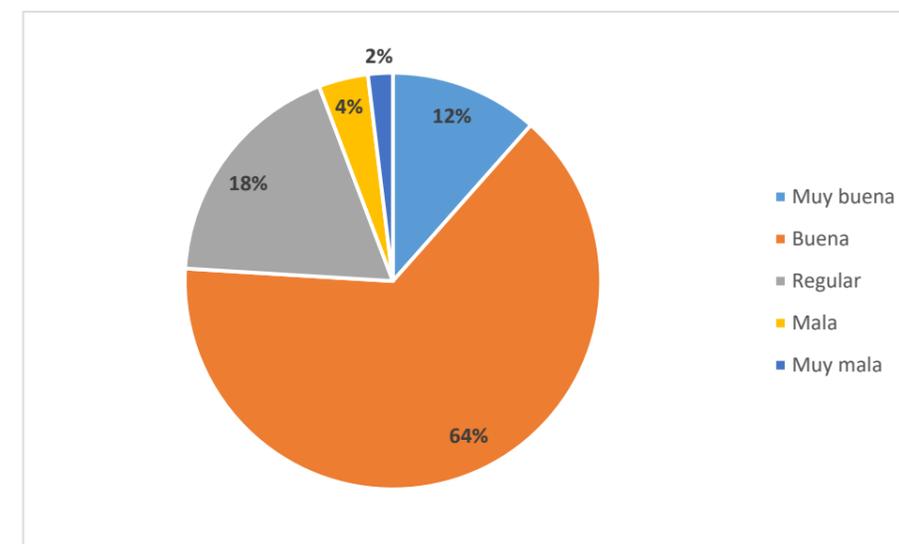


Ilustración 68. Calificación de la oferta comercial disponible en el centro histórico. Fuente: Encuestas

La calificación de la oferta comercial disponible en el centro histórico es positiva, pues un 76% de los encuestados la califican como buena o muy buena. Solo un 6% de los mismos opinan negativamente acerca de la misma.

Estado de convivencia

Se cuestiona posteriormente acerca del estado de la convivencia entre los vecinos del centro histórico. La respuesta se muestra en la siguiente gráfica:

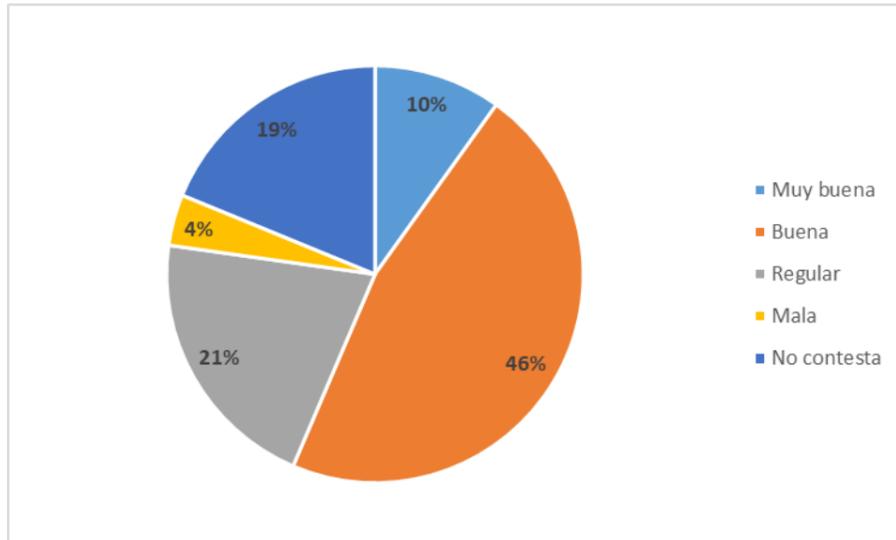


Ilustración 69. Calificación del estado de convivencia. Fuente: Encuestas

De la figura anterior se desprende que el 56% opina que es adecuada. La califican como mala solo un 4% de los encuestados, sin embargo, un 19% prefiere no contestar. El 21% opina que esta es regular.

Calidad de las plazas (espacio para peatones, sombra, zonas verdes y de descanso)

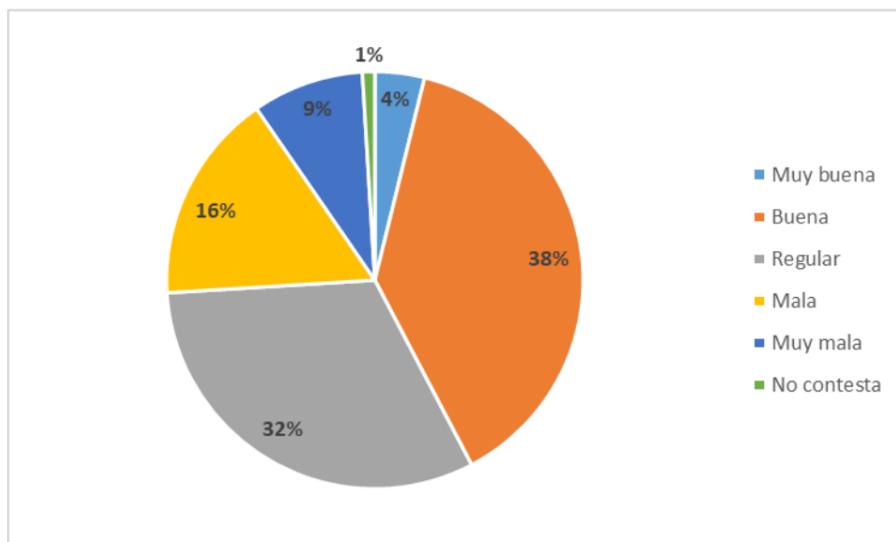


Ilustración 70. Calificación de la calidad de las plazas. Fuente: Encuestas

Cuestionados acerca de la calidad de las plazas del municipio, un 42% de los encuestados opina que la calidad es buena o muy buena, mientras que un 25% piensa que es mala o muy mala.

Conexión del paseo marítimo y el puerto

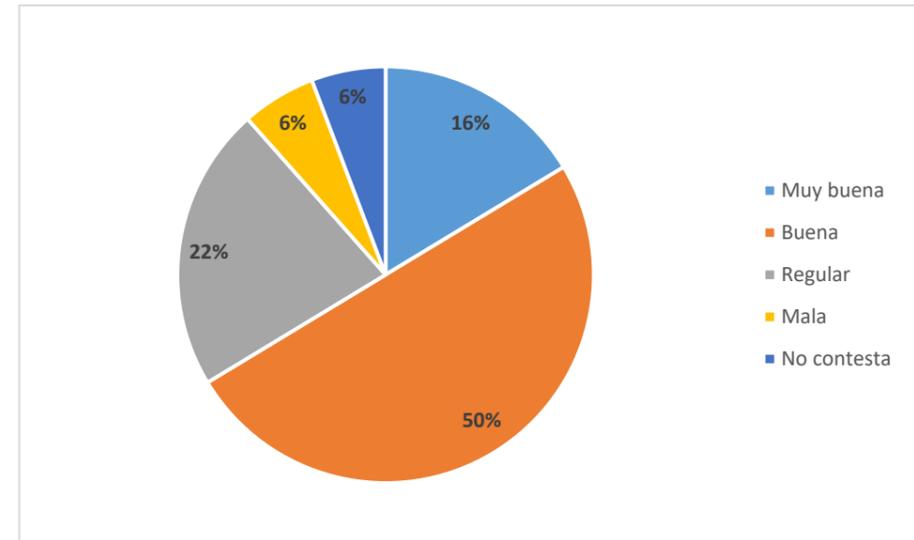


Ilustración 71. Calificación de la conexión del paseo marítimo y el puerto. Fuente: Encuestas.

La conexión entre el paseo marítimo y el puerto se considera buena o muy buena por un 66% de los encuestados. Solo un 12% de los mismos considera que esta es mala.

Oferta de ocio y cultura

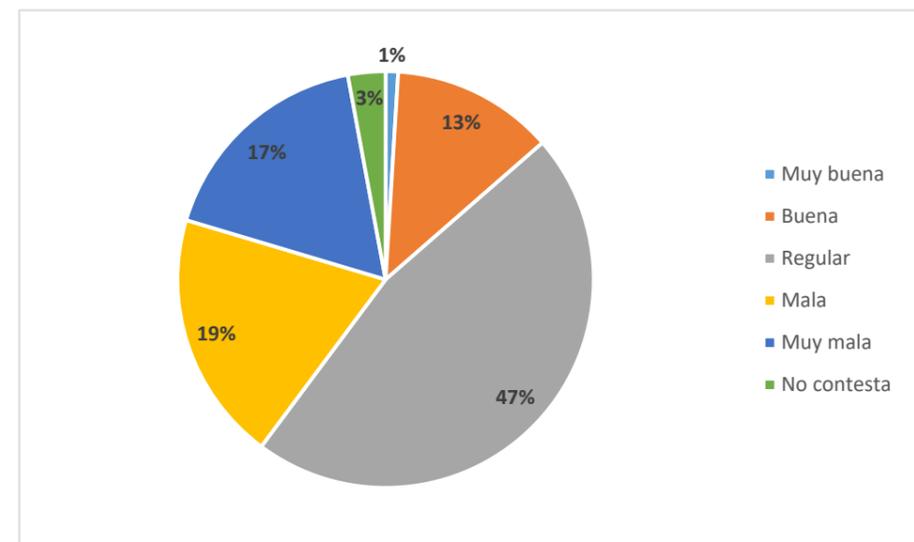


Ilustración 72. Calificación de la oferta de ocio y cultura. Fuente: Encuestas.

La oferta de ocio y cultura no es valorada positivamente por la población. Hasta un 36% de los encuestados opinan que es mala o muy mala, mientras que solo un 14% la considera buena o muy buena. Un 47% de los encuestados entienden que dicha oferta es regular. Se entiende, pues, que este aspecto es mejorable.

Estado general de las calles

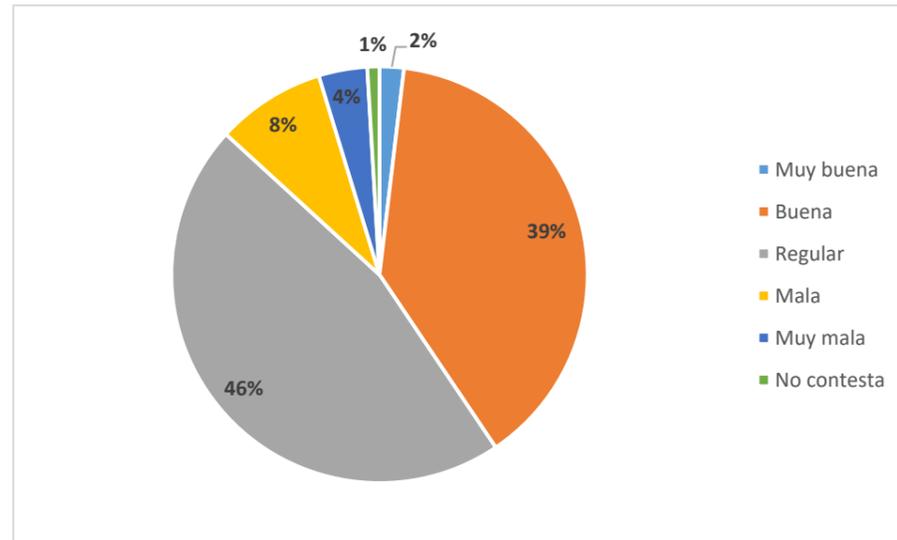


Ilustración 73. Valoración del estado general de las calles. Fuente: Encuestas

La valoración del estado general de las calles del centro histórico es dispar. Un 41% hace una valoración positiva del mismo, un 46% opina que el estado de las mismas es regular y un 12% opina que el estado es malo o muy malo.

Prioridad de zona a mejorar

Se ha cuestionado acerca de las zonas prioritarias a mejorar. Los encuestados han respondido en las siguientes líneas:

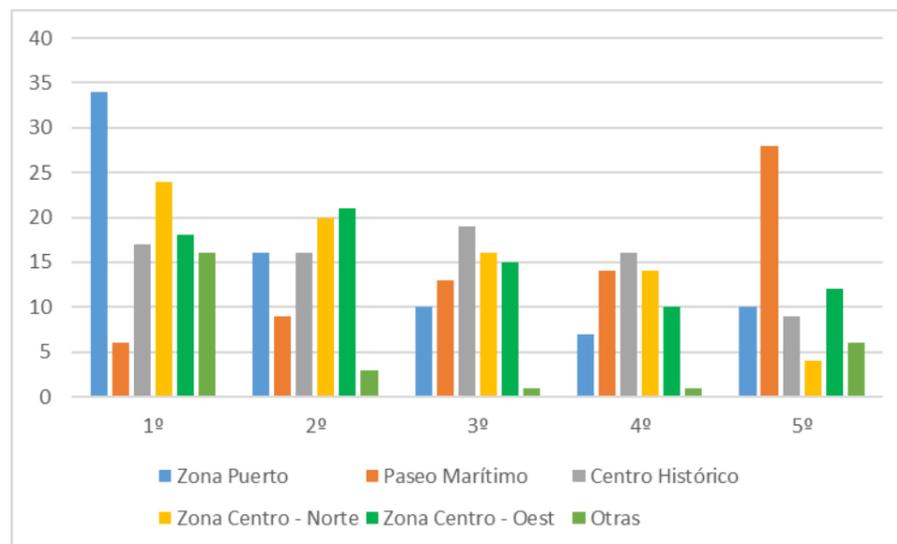


Ilustración 74. Prioridad de zonas a mejorar. Fuente: Encuestas

Se observa que la zona del puerto es la que se prefiere mejorar en primer lugar, mientras que la Zona Centro – Norte sería la segunda en cuanto a prioridad. En tercer lugar, se sitúa la zona Centro – Oeste, seguida por otras zonas y, por último, el Paseo Marítimo.

Conclusiones Bloque 5

Como conclusiones comentar que el estado de los edificios patrimoniales del municipio se considera, en general, adecuado; la oferta comercial es buena pero la oferta de ocio y cultural resulta deficiente. Por otro lado, el estado de convivencia se valora positivamente en un 56% de los casos. La calidad de las plazas genera opiniones dispares, aunque mayoritariamente positivas, mientras que la conexión de la infraestructura portuaria con el paseo marítimo se entiende como buena. El estado general de las calles, por su parte, genera dudas, aunque también es valorado positivamente en más ocasiones que negativamente. Por último, la zona prioritaria a mejorar del centro histórico es el Puerto, seguido del Centro – Norte y posteriormente del Centro – Oeste. Se prioriza también otras zonas a la mejora del paseo marítimo, pues se entiende que su estado es adecuado.