

**PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE
Tavernes de la Vall d'igna
(València)
UN CASO DESDE LA PARTICIPACIÓN
CIUDADANA**



Equipo de redacción:
siete arquitectura más ingeniería
Alejandra Català Roig
Laura Garcia Soler
Mariola Fortuño Bort



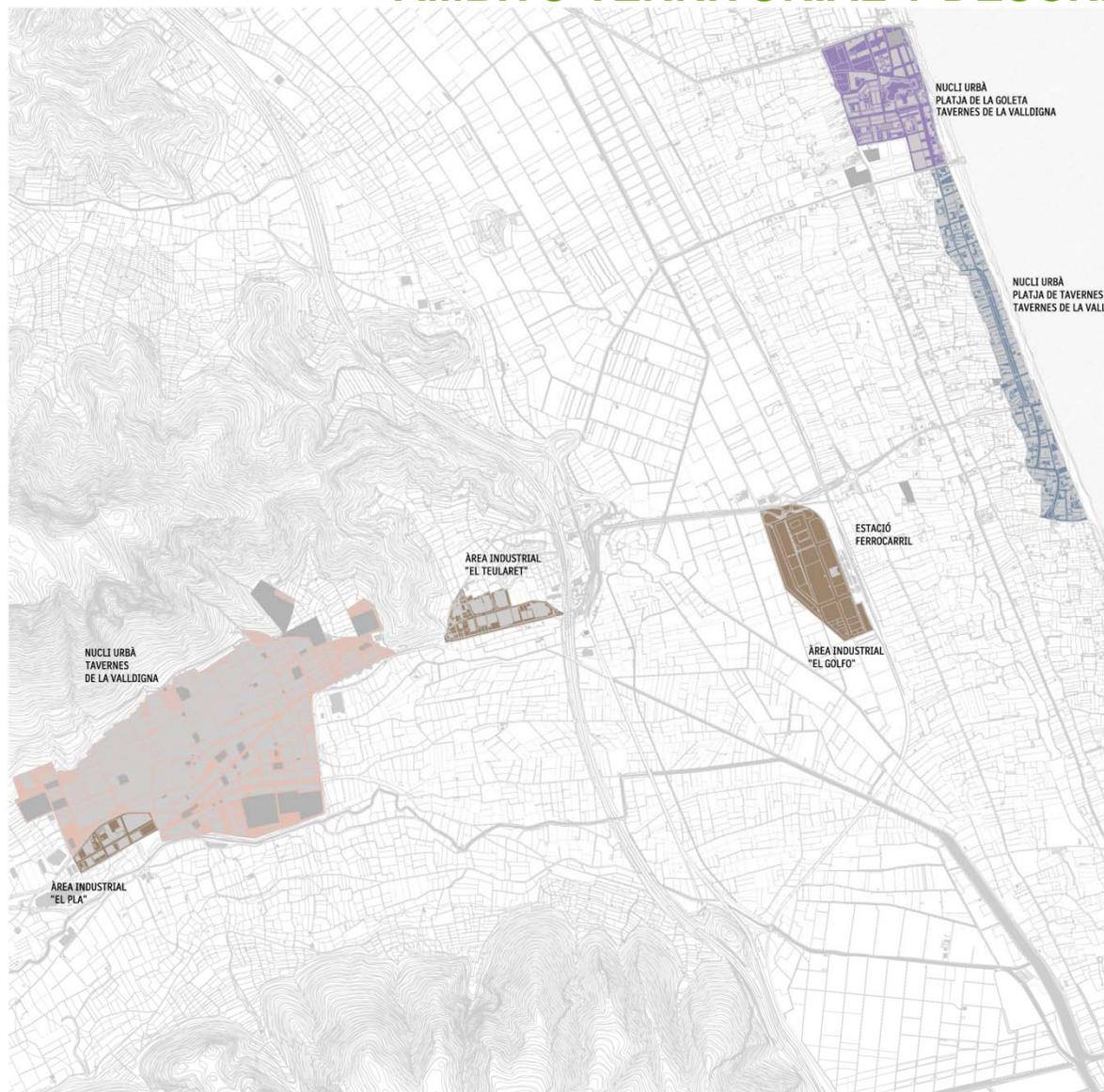
- **ÁMBITO TERRITORIAL Y DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO**
- **UN PLAN DE MOVILIDAD HACIA LA SOSTENIBILIDAD SOCIAL**
- **PROCESO DE PARTICIPACIÓN VINCULADO AL PLAN DE MOVILIDAD**

ÀMBITO TERRITORIAL Y DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO

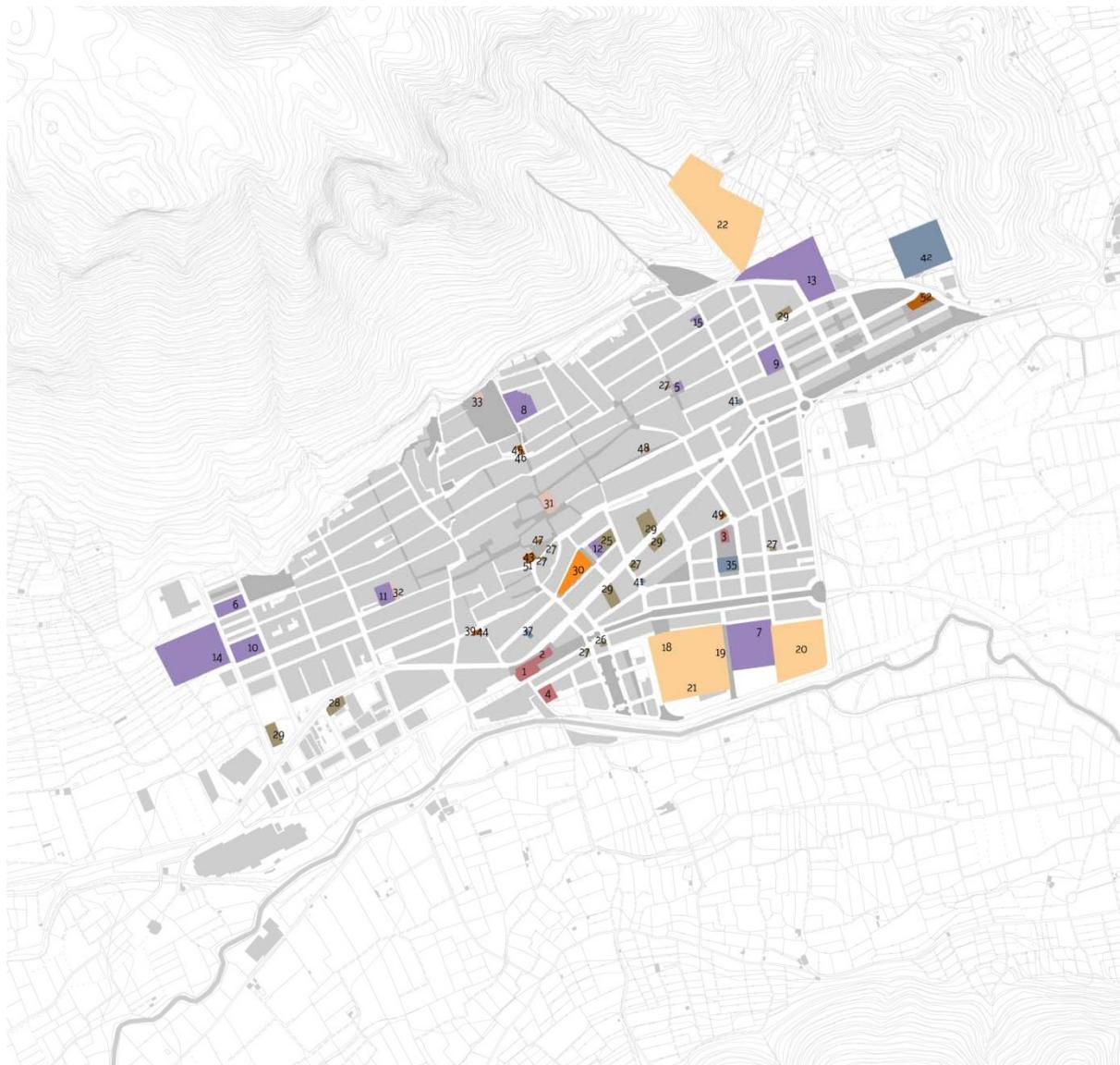
El municipio de Tavernes de la Valldigna cuenta con una población, según la Ficha Municipal del IVE (2011) de 18.130 habitantes. Población que aumenta considerablemente en periodos estivales.



ÀMBITO TERRITORIAL Y DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO



ÀMBITO TERRITORIAL Y DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO



Núcleo urbano principal

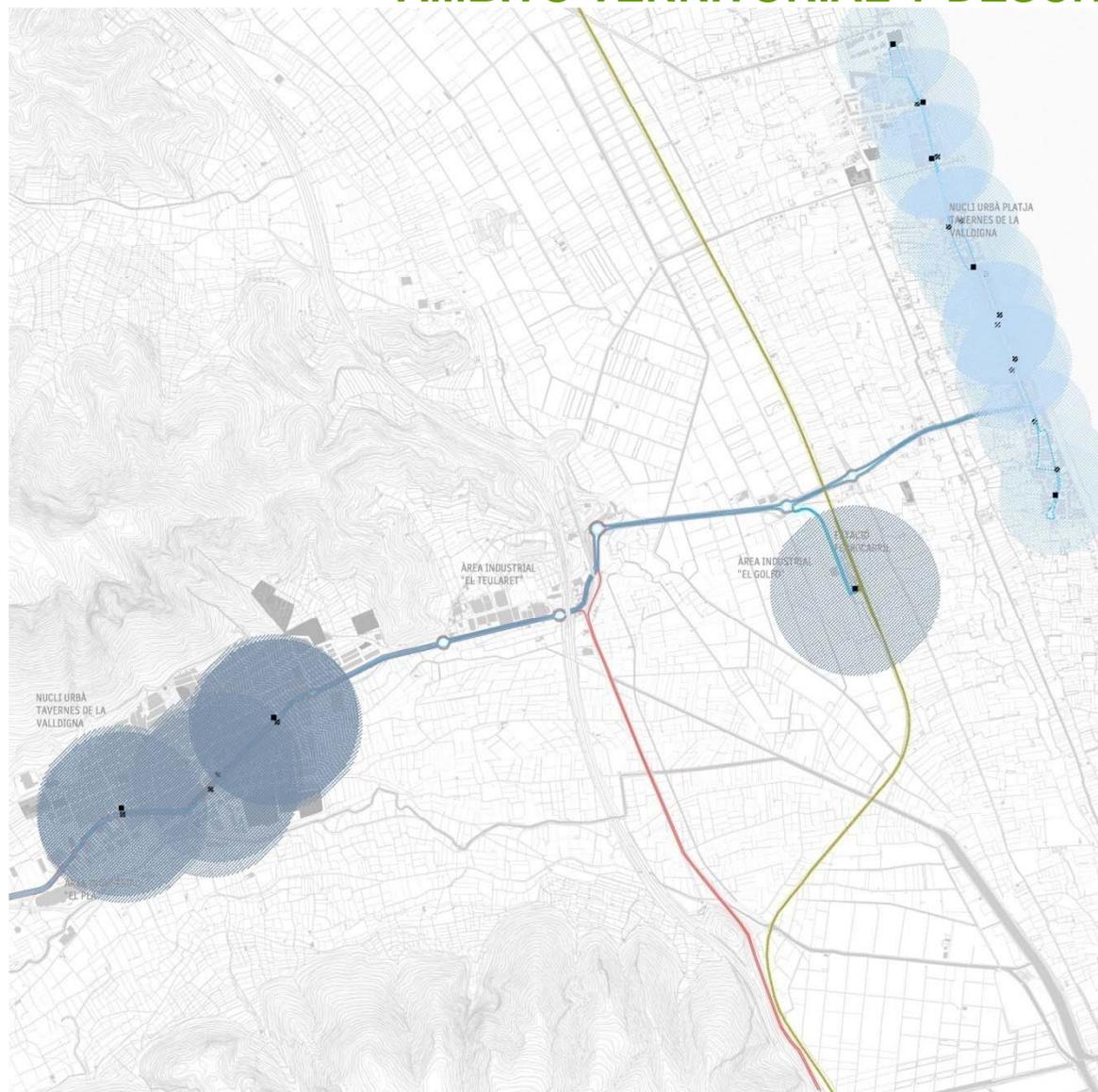


ÁMBITO TERRITORIAL Y DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO



Núcleo urbano de la playa

ÁMBITO TERRITORIAL Y DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO



Red de transporte público
- autobús
- estación de ferrocarril

Pla de Mobilitat Sostenible
Tavernes de la Valligna

ÁMBITO TERRITORIAL Y DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO

La ley 6/2006, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana obliga a los municipios de más de 20.000 habitantes, o aquellos que tengan una capacidad residencial equivalente, a que formulen un plan municipal de movilidad.

El caso de Tavernes de la Valldigna, cumple de manera particular este requisito cuando en época estival supera esta cifra.

La movilidad urbana es una de las variables fundamentales que hay que tener en cuenta a la hora de plantear un modelo de ciudad más sostenible. Así pues, la finalidad del Plan de Movilidad Sostenible (PMS) es definir las **estrategias para conseguir un futuro esquema de movilidad basado en la calidad de vida, la cohesión social, la mejora de la accesibilidad , el crecimiento económico y la reducción de los impactos ambientales negativos del transporte.**

UN PLAN DE MOVILIDAD HACIA LA SOSTENIBILIDAD SOCIAL

... El Plan de Movilidad persigue la sostenibilidad AMBIENTAL, sostenibilidad ECONÒMICA y sostenibilidad SOCIAL.

El **proceso de participación** que se puso en marcha, incluso antes de empezar cualquier otro paso de la elaboración del plan, busca precisamente este último aspecto, la COHESIÓN SOCIAL.

UN PLAN DE MOVILIDAD HACIA LA SOSTENIBILIDAD SOCIAL

En este Plan se han tratado los aspectos que afectan a la vida diaria de los ciudadanos y ciudadanas, en lo que se refiere a sus **desplazamientos cotidianos, y los desplazamientos de ocio entre los dos núcleos urbanos**.

Se han estudiado, entre otros aspectos, el estado del transporte público que da servicio al municipio, la fluidez y accesibilidad en los desplazamientos a pie y con bicicleta, la afección del vehículo privado sobre el espacio público, el aparcamiento, la carga y descarga, e incluso, cómo estos aspectos pueden incidir en la actividad turística del municipio.

El PMS analiza la oferta y demanda de los diversos tipos de movilidad

- Movilidad a pie
- Movilidad en bicicleta
- Movilidad en transporte público
- Movilidad en vehículo privado
- Aparcamiento y carga/descarga
- Seguridad viaria
- Consumo energético y contaminación atmosférica
- Contaminación acústica
- Percepción de la movilidad

UN PLAN DE MOVILIDAD HACIA LA SOSTENIBILIDAD SOCIAL

En nuestras ciudades no podemos proyectar y tomar decisiones siguiendo unos **patrones homogéneos**.

Los actores actuales de la ciudad son muchos, las personas mayores (que cada vez representan un mayor índice de población, las personas con movilidad reducida, personas con alguna capacidad sensorial afectada, mujeres embarazadas, niños y niñas, personas que cargan con un carrito de bebé o con el carro de la compra...

Así pues, **aunque la ciudad, físicamente es la misma para todas, cada persona, en función de sus condiciones y limitaciones, hará un uso particular, y tendrá un conocimiento distinto en cada caso.**

Si la manera de moverse es diferente, su percepción del entorno también lo será, y también será distinta su relación de espacio-tiempo.

UN PLAN DE MOVILIDAD HACIA LA SOSTENIBILIDAD SOCIAL

Tenemos que partir de conocer las necesidades y requerimientos, en cuanto a movilidad y uso del espacio público urbano, de los diferentes actores que habitan y viven la ciudad.

NIÑOS Y NIÑAS, para los cuales la sensación de peligro ha aumentado desde el aumento de vehículos en nuestras calles. Cada vez juegan menos en las calles. Cada vez realizan menos desplazamientos solos, o se ha retrasado la edad de empezar a ser autónomos.

GENTE MAYOR Y ANCIANOS/AS, MUJERES EMBARAZADAS, PERSONAS CON DIVERSIDAD FUNCIONAL... para los cuales, el diseño del espacio público puede convertirse en un espacio inseguro, agresivo, o en una barrera infranqueable. Desde no permitir la accesibilidad, hasta no disponer de bancos para descansar, semáforos con tiempos inadecuados, lejanía de los equipamientos, etc...

UN PLAN DE MOVILIDAD HACIA LA SOSTENIBILIDAD SOCIAL

Cuando incorporamos la perspectiva de género, no pensamos sólo en el género femenino, pero como mujeres nos vemos afectadas porque arrastramos unos comportamientos impuestos desde siglos que nos costará desaprender.

Cuando aplicamos la perspectiva de género, estamos pensando, y preocupándonos, y ocupándonos de todas estas personas.

Por ejemplo, muchas personas, y todavía son más número de mujeres, arrastran la “doble jornada”, o al menos la responsabilidad sobre las tareas domésticas o cuidado de familiares. Este hecho provoca que tengan pautas de movilidad particulares y más complejas. Ya no se tratan de trayectos de casa al trabajo.

Martha Alonso Vidal, Arquitecta, en una entrevista para RIMA- Red informativa de Mujeres de Argentina, dijo “Las mujeres nos movemos en zig-zag por la ciudad”.

UN PLAN DE MOVILIDAD HACIA LA SOSTENIBILIDAD SOCIAL

Todas despertamos con 24 horas, pero la manera de utilizar el tiempo será más eficiente o menos en función de las posibilidades de movilidad de cada persona y del diseño de la ciudad.

Obtener mayor calidad de vida, pasa por conseguir mayor libertad en el uso de la ciudad. Una ciudad que garantice la autonomía de los desplazamientos cotidianos para todos y todas. Mejorando la red de transporte público y la calidad de los espacios urbanos. Ha de ser un espacio de oportunidades para todos y todas sin excepciones.

PROCESO DE PARTICIPACIÓN VINCULADO AL PLAN DE MOVILIDAD

El proceso de análisis de la movilidad en el municipio, comienza con la elaboración de un plan de participación ciudadana, que recoja toda esta diversidad de la que hemos hablado. La diversidad de perfiles proporcionará la complejidad que requieren las respuestas



PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La participación es un proceso delicado que se debe plantear estratégicamente y dotarlo de una metodología, medios técnicos y la difusión adecuada.

- Campaña de difusión
- Entrevistas a pié de calle.
- Encuestas de movilidad
- Cuestionarios específicos para centros generadores de movilidad (indústria, comercios, colegios, etc.)
- Talleres y mesas temáticas
- Talleres sobre movilidad escolar
- Urnas de aportaciones
- Participación en las redes sociales
- Jornadas de conferencias

CAMPAÑA DIFUSIÓN

T'agrada que
els plans resulten be?
participa.tavernes.es



**“al meu poble
sense el
meu cotxe”**

Pla de Mobilitat Sostenible
Tavernes de la Vall d'Aiguà

Regidoria de Participació Ciutadana,
Ajuntament de Tavernes de la Vall d'Aiguà

T'agrada que
els plans resulten be?
participa.tavernes.es



**“pedalejant
arribe a tots llocs i
guanye en salut”**

Pla de Mobilitat Sostenible
Tavernes de la Vall d'Aiguà

Regidoria de Participació Ciutadana,
Ajuntament de Tavernes de la Vall d'Aiguà

T'agrada que
els plans resulten be?
participa.tavernes.es



**“haga frío o calor,
en bicicleta se
va mejor”**

Pla de Mobilitat Sostenible
Tavernes de la Vall d'Aiguà

Regidoria de Participació Ciutadana,
Ajuntament de Tavernes de la Vall d'Aiguà

T'agrada que
els plans resulten be?
participa.tavernes.es



**“volem jugar
al carrer i anar
a peu a l'escola”**

Pla de Mobilitat Sostenible
Tavernes de la Vall d'Aiguà

Regidoria de Participació Ciutadana,
Ajuntament de Tavernes de la Vall d'Aiguà

T'agrada que
els plans resulten be?
participa.tavernes.es



**“apostem per
un servei d'autobús
efectiu i puntual”**

Pla de Mobilitat Sostenible
Tavernes de la Vall d'Aiguà

Regidoria de Participació Ciutadana,
Ajuntament de Tavernes de la Vall d'Aiguà

Pla de Mobilitat Sostenible
Tavernes de la Vall d'Aiguà

A faded version of the car graphic from the first poster, positioned behind the text.

CAMPAÑA DIFUSIÓN



Pla de Mobilitat Sostenible
Tavernes de la Vall d'Aiguà

Presentació
Com participar
Fullet d'operacions
Questionari
Com marxar
Notícies
Facebook
Twitter

Avís legal
Regidoria de Participació Ciutadana
Ajuntament de Tavernes de la Vall d'Aiguà
Carrer General Dny. Tristram de
Vallera, 10 (07100) Tavernes de la Vall d'Aiguà
Tavernes@ajuntament.es
97 322 11 42

Derivem del web municipal de participació de l'Ajuntament de Tavernes de la Vall d'Aiguà. Aquest lloc sorgeix amb l'objectiu de crear un espai d'informació, comunicació i debat, buscant la implicació de la ciutadania en els assumptes i decisions que ens afecten a través de la xarxa. Iniciem doncs la posada en marxa d'aquesta nova eina, amb el aràdoc de participació pública que acompanya el Pla de Mobilitat Sostenible de Tavernes de la Vall d'Aiguà.

La mobilitat urbana és una de les variables fonamentals que cal tenir en compte a l'hora de plantejar-nos un model de ciutat més sostenible per al municipi de Tavernes. Així la finalitat del Pla serà definir les estratègies per tal d'aconseguir un futur esquema de mobilitat basat en la qualitat de vida, la cohesió social, la millora de l'accessibilitat, el creixement econòmic i la reducció dels impactes ambientals negatius del transport.

En aquest Pla es tractaran els aspectes que afecten la vida diària de les ciutadanes i ciutadans de Tavernes, pel que fa als seus desplaçaments quotidians i d'oci al poble i a la platja. S'estudiaran, entre altres, l'estat del transport públic que dona servei al municipi, la fiabilitat dels desplaçaments a peu i amb bicicleta, l'oferta del vehicle privat sobre l'espai públic, l'aparcament, la càrrega i descàrrega, i fins i tot com aquests aspectes poden incidir en l'activitat turística de Tavernes.

L'ús desmesurat del vehicle privat per a gran part dels nostres desplaçaments crida a comprometre l'espai del carrer, que deixa de ser lloc de trobada i reunió de la ciutadania per a convertir-se en un lloc d'estacionament i trànsit de vehicles a motor. La clau per a avançar cap a un model col·lectiu de mobilitat més sostenible passa per reorientar els nostres hàbits de mobilitat i avaluar els efectes positius d'els canvis que hi podem introduir si situem el transport públic, el vianant i l'usuari de la bicicleta en el centre de les nostres accions.

L'elaboració del Pla de Mobilitat Sostenible seguirà un procés pausat, que necessita de la participació de la ciutadania, de l'equip de govern, dels tècnics municipals, de la xarxa associativa i de la resta de sectors relacionats per tal de recollir les diferents visions i percepcions sobre la situació actual de la mobilitat al municipi i poder definir quines mesures cal prendre a l'horitzó de veure millor a Tavernes.

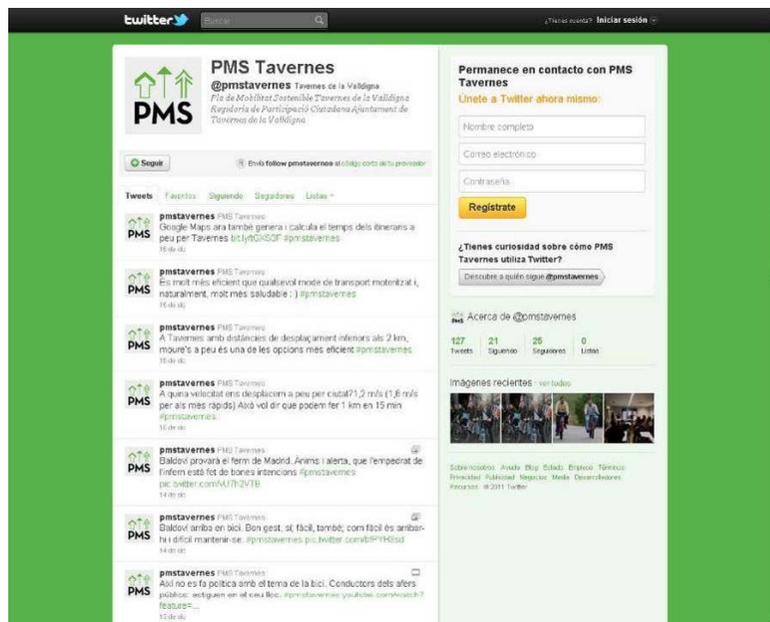
El resultat pràctic d'aquest acord social, tècnic i polític, serà una bateria de línies d'actuació coordinades en un programa pressupostari i d'acció temporal, adoptat i aprovat pel ple de l'Ajuntament, com un verdader programa d'ocupacions.

Ens agrada que els plans resulten bé. Participa-hi

web
participa.tavernes.es



CAMPAÑA DIFUSIÓN

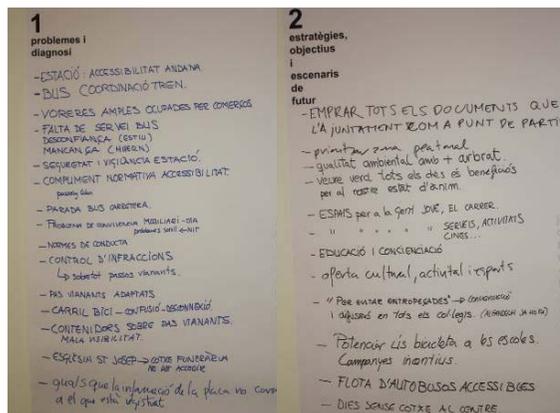


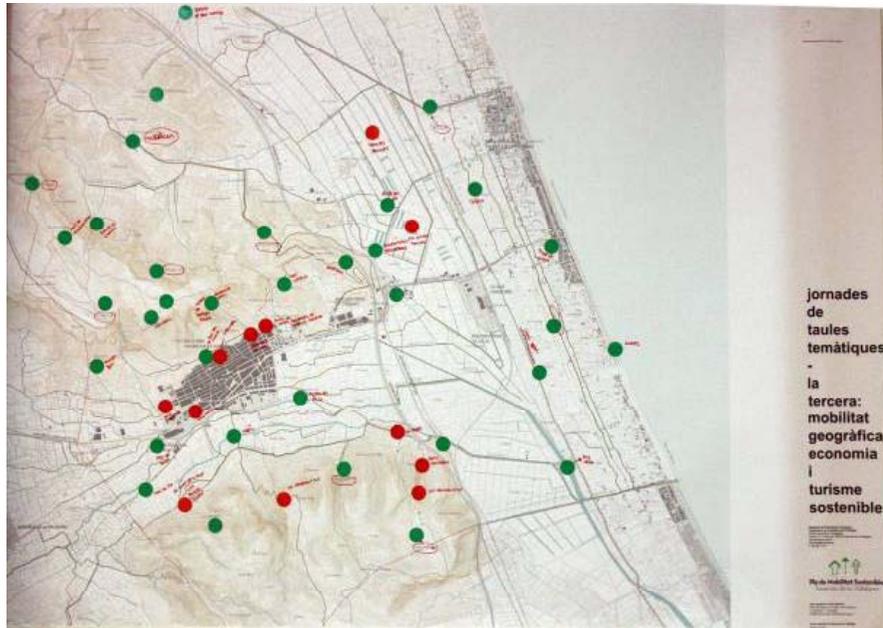
DIFUSIÓN + PARTICIPACIÓN



MESAS TEMÁTICAS DE PARTICIPACIÓN

- 1- Mesa de Movilidad para todas las personas
- 2- Mesa de Movilidad Saludable y deporte
- 3- Mesa de Movilidad geográfica, economía y turismo sostenible





1
problemes i diagnosi

- ESTACIÓ: ACCESSIBILITAT ANDANA
- BUS COORDINACIÓ TREN.
- VORERES AMPLES OCUPADES PER COMERÇOS
- FALTA DE SERVEI BUS
- DESCONFIANÇA (ESTIU) MANCANÇA (HIBERN)
- SEGURETAT I VIGILÀNCIA ESTACIÓ.
- COMPLIMENT NORMATIVA ACCESSIBILITAT.
- PARADA BUS QÜEBTERA.
- FRECÜÈNCIA DE CONVIVÈNCIA MOBILIARI - DIA problemes sentit ←-NIT
- NORMES DE CONDUCTA
- CONTROL D'INFRACCIONS
↳ sobretot passos vianants.
- PAS VIANANTS ADAPTATS
- CARRIL BICI - CONFUSIÓ - DESCONFIANÇA
- CONTENIDORS SOBRE PAS VIANANTS. MALA VISIBILITAT.
- ESPALSIM ST JOSEP → COTXE FUNERARIUM NO BÉ ACCESSIBLE
- que/s que la informació de la plaça no convé a el que està utilitzat

2
estratègies, objectius i escenaris de futur

- EMPRAR TOTS ELS DOCUMENTS QUE T'HA JUNTAT I ENTENENT COM A PUNT DE PARTIDA
- prioritat zona portual
- qualitat ambiental amb + arbrat
- veure verd tots els dies és beneficiós per al nostre estat d'ànim.
- ESPAIS per a la gent JOVE, EL CARREER.
- " " " " " SÈRIES, ACTIVITATS CINES...
- EDUCACIÓ I CONCIENCIACIÓ
- oferta cultural, actiuat i espais
- " Per entitat ENTROPEADES → CONCIENCIACIÓ i d'afusos en tots els col·legis. (ALMODOCH JA HO FA)
- Potenciar les bicicleta a les escoles. Campanyes inortius.
- FLOTA D'AUTOBUSOS ACCESSIBLES
- DIES SENSE COTXE AL CENTRE.



Pla de Mobilitat Sostenible
Tavernes de la Valldigna

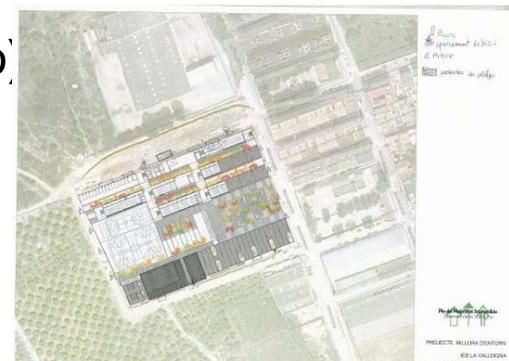
MESAS TEMÁTICAS DE PARTICIPACIÓN

RESULTADOS

- Énfasis en la necesidad de campañas de concienciación
- Transporte público. Mejora del servicio de autobús en su conexión con el núcleo urbano de la playa y la estación (horario, accesibilidad, paradas, coordinación). Estación de ferrocarril (aumentar horario).
- Espacio público. Aceras (accesibilidad). CV-50. Red de calles peatonales o prioridad peatonal. Espacios de oportunidad
- Itinerarios y caminos rurales. Recorridos saludables. Turismo playa-montaña con transporte sostenible.
- Fomento uso de la bicicleta.
- Caminos escolares, bus escolar, proyectos pedagógicos
- Etc.

TALLERES DE MOVILIDAD ESCOLAR

-IES La Valldigna (movilidad con bicicleta para el instituto)



Pla de Mobilitat Sostenible
Tavernes de la Valldigna

TALLERES DE MOVILIDAD ESCOLAR

- CEIP Alfàndec
 - CEIP Divina Aurora
- Camino escolar seguro



TALLERES DE MOVILIDAD ESCOLAR



CUESTIONARIOS Y ENTREVISTAS

Distribución:

Entrevistas núcleo urbano playa (180)

Encuestas movilidad cotidiana (75)

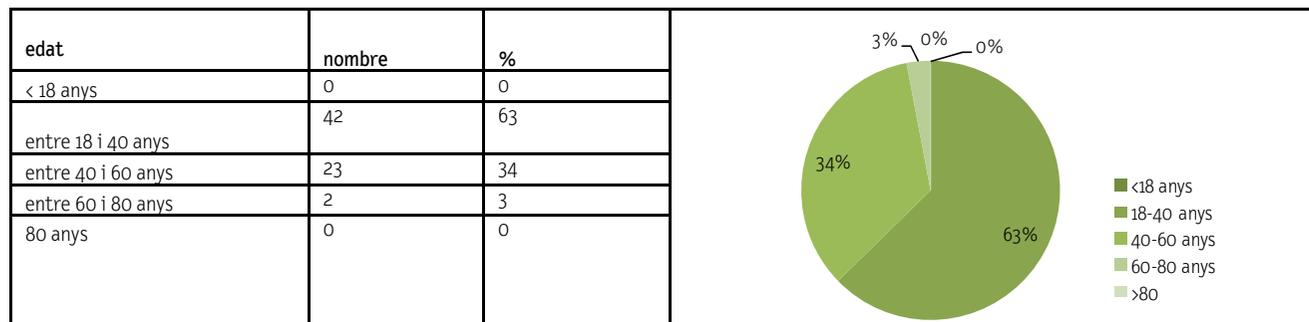
Cuestionarios: usuarios bus / usuarios tren / comercios / poígonos industriales



CUESTIONARIOS Y ENTREVISTAS

En búsqueda de datos, se considera **movilidad obligada** toda aquella que implica la necesidad de desplazamiento que una persona tiene que realizar para poder desarrollar su actividad en su vida cotidiana con normalidad. Por tanto se consideran los desplazamientos debidos al trabajo y los estudios, así como todos aquellos desplazamientos motivados por gestiones y trabajos del hogar, (aunque no sean trabajos remunerados), y los desplazamientos para atender la salud, el cuidado de la infancia y personas ancianas. El PMS aplica la perspectiva de género al reconocer estas actividades igual de importantes a la hora del desarrollo normal de las personas.

ENCUESTA MOVILIDAD COTIDIANA

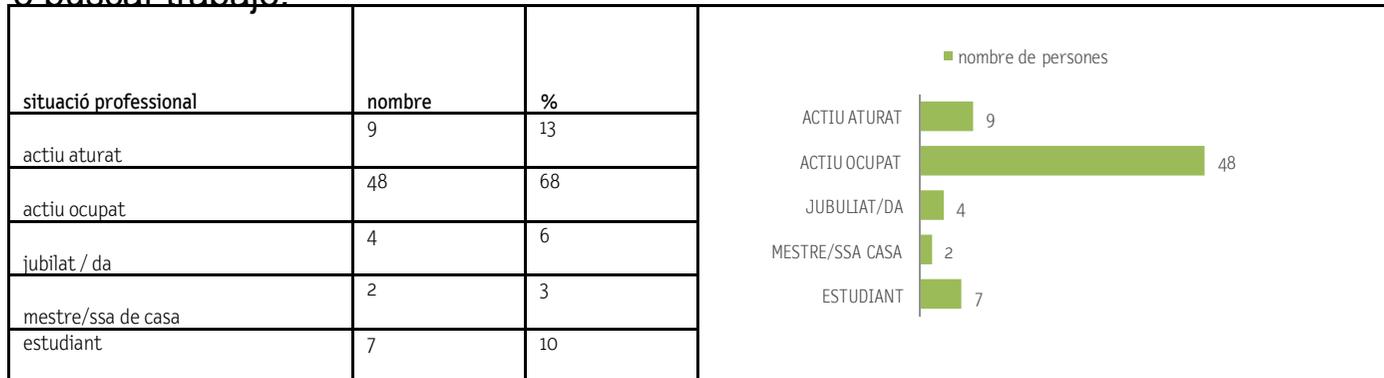


sexe	%
home	50
dona	50

Edades diversas

La muestra ha estado equilibrada en cuanto a sexos: hemos obtenido el mismo porcentaje de participación de hombres y de mujeres.

La muestra se equilibra en dos grupos, entre personas que trabajan fuera de casa y las que necesitan desplazarse para realizar el trabajo, y las que, siendo personas paradas, jubiladas, amas de casa, estudiantes, etc., necesitan desplazarse para hacer otras actividades importantes para su vida cotidiana, gestiones personales, trabajo del hogar, ocuparse de la atención a otras personas, estudiar o buscar trabajo.



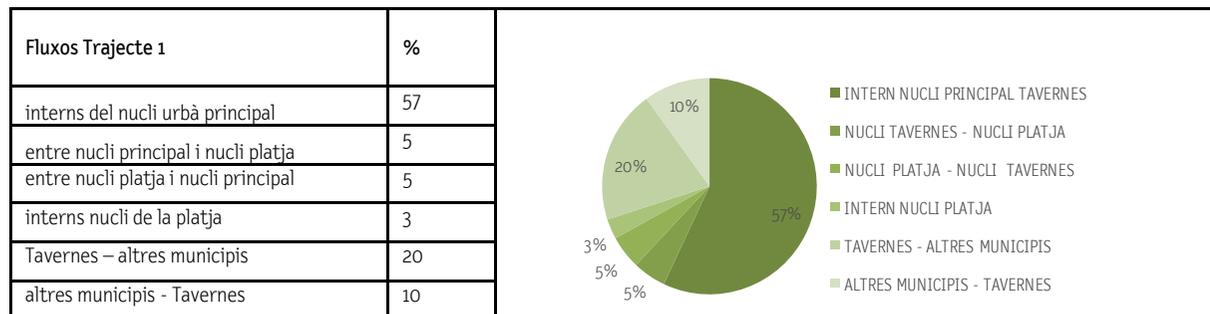
Casi un 90% de las personas que han contestado disponen de coche, y más del 90% tienen carnet de conducir.

Prácticamente están al 50% las mujeres y los hombres que disponen de carnet de conducir.

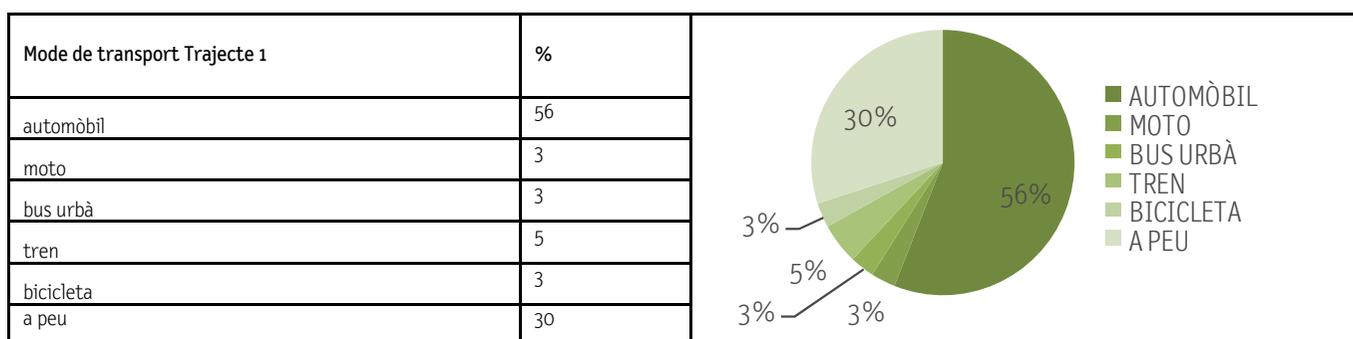
El 73% de los adultos disponen de coche. El 86% del total de adultos disponen de vehículo motorizado.

Es una característica de municipios de esta escala. En personas en edad de trabajar, a menudo se han de mover a polígonos industrialise o a otros municipios.

Ante la ineficiencia del transporte público, la disponibilidad de vehículo propio, es un condicionante para el acceso a los lugares de trabajo.



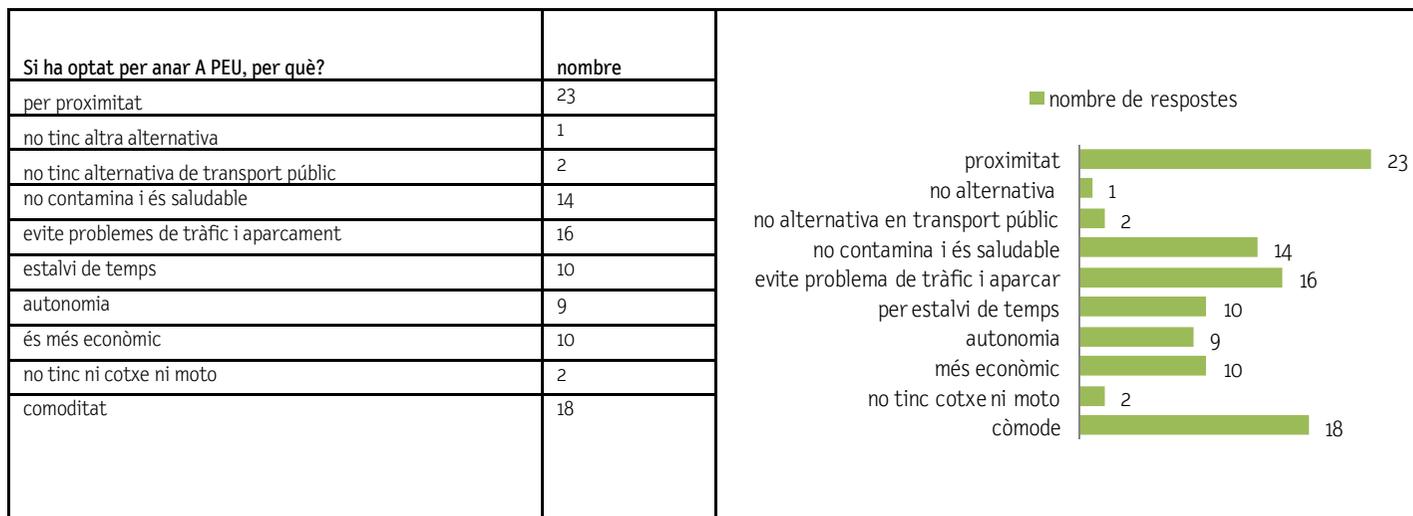
Pero ¿qué ocurre cuando se comprueba que la mayoría de desplazamientos se producen dentro del núcleo urbano principal de Tavernes, un 57%, y la mayoría se realizan en automóvil?



Sumando los tipos de desplazamientos que son **internos a los núcleos urbanos** se obtiene que estos representan casi un **60%**, y el 40% restante se realizan entre los dos núcleos urbanos de Tavernes o entre diferentes municipios.

El volumen de **desplazamientos realizados con vehículo privado a motor resulta casi el 60%**, frente al **30% de desplazamientos a pie** y el 3% con **bicicleta**.

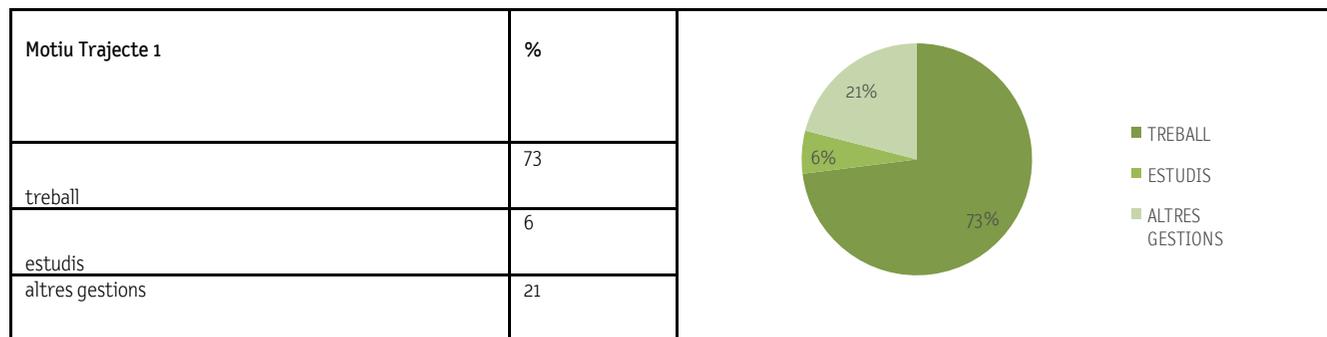
Solamente la mitad de los desplazamientos internos se realizan a pie, y eso quiere decir que la otra mitad utiliza vehículo a motor para cubrir distancias que a menudo son menores de 2 kilómetros.



El hecho de escoger modos de transporte alternativos al coche ha tenido como uno de los motivos más contestados el hecho de evitar problemas de tráfico y aparcamiento. Así que sí existe una percepción de molestia ocasionada por el tráfico y que éste dificulta más todavía la movilidad. En conclusión, se da un entorno propicio para llevar a cabo las medidas y cambios hacia otro tipo de movilidad más sostenible y menos perjudicial.

Otro dato referente a género, es que de las mujeres que han contestado la encuesta, la mayoría tienen estudios superiores, y el motivo del trayecto 1 es por trabajo fuera de casa.

Ocurre, sin embargo, que contestan que realizan más trayectos al lo largo del día, y es en los siguientes trayectops donde el mtivo comienza a ser por compras y otras gestiones.



Sobre los desplazamientos en días laborables

Entendemos el desplazamiento como trayecto que se realiza desde un origen hasta un destino por cualquier motivo, haciendo servir uno o más modos de transporte.

Se ha preguntado por los diversos trayectos que cada persona realiza en un día laborable, para extraer así una media de desplazamientos por persona/día. El resultado ha sido de 3 desplazamientos por persona /día.

Este dato plantea la hipótesis de que, a menudo, **a menudo se aprovechan los trayectos para realizar tareas diversas, de manera que en el camino al trabajo o de vuelta de éste se realizan compras y otras gestiones.**

Utilitza els següents mitjans de transport?	Habitualment %	alguna vegada %	Mai %
autobús	7	37	56
tren	28	68	4
taxi	2	22	76

El autobús representa una alternativa puntual, ya que sólo un 7% lo utiliza habitualmente, y más de la mitad de la muestra no lo utiliza.

El taxi no es una opción demasiado escogida, ya que un 76% no lo utiliza nunca.

El tren es uno de los medios de transporte más valorados y más utilizados para la conexión con otros municipios. Muchas personas entrevistadas han contestado que alguna vez lo utilizan (68%), también es el medio que más se utiliza de manera habitual (28%).

CUESTIONARIO USUARIOS/AS AUTOBÚS (TRAYECTO ENTRE NÚCLEOS URBANOS TAVERNES)

Un 84% son usuarias, de manera que son las mujeres las que más dependen de este medio de transporte. La mayoría se encuentran en edades comprendidas entre los 18 y los 60 años, y aunque la entrevista se realiza durante época estival, muchas se desplazan para trabajar.

edat	nombre	%
< 18 anys	3	12
entre 18 i 40 anys	9	36
entre 40 i 60 anys	10	40
entre 60 i 80 anys	3	12
80 anys	0	0

motiu del viatge	%
treball	36
estudis	0
gestions	24
oci	28
altres	12

También un 84% son residentes en el municipio, de los cuales un 80% residen en el núcleo urbano principal y un 4% en el núcleo urbano de la playa. Así pues, estamos ante usuarios que utilizan el autobús desde el núcleo urbano principal para acudir al del mar. En un 28% se desplazan para trabajar, en un 36% para veraneo, y en un 28% para visitar a otra persona o para pasar el día.

CUESTIONARIO USUARIOS/AS AUTOBÚS (TRAYECTO ENTRE NÚCLEOS URBANOS TAVERNES)

Entre las personas entrevistadas encontramos muchas trabajadoras que acuden al núcleo urbano de la playa para realizar trabajos relacionados con el hogar. También encontramos trabajadores en el campo de la hostelería y el comercio. Resulta pues que un 40% de la muestra, son personas que dependen de un trabajo temporal en época estival provocada por las estancias turísticas de este núcleo urbano.

Cuando se pregunta si la persona dispone de un transporte alternativo al autobús, se obtiene que un 56% dispone de transporte alternativo, aunque no se trata de un vehículo propio, casi todas las respuestas han indicado que le alternativa es que algún familiar las lleve en coche, y en la mayoría de ocasiones resulta ser el coche del marido, del hijo o del padre.

Un 44% no tiene otra alternativa, y depende exclusivamente de este medio de transporte público.

PERFILES femeninos: trabajadoras en limpieza hogar, atención a mayores, Hostelería, jubiladas

PERFILES masculinos: estudiantes, hostelería, parados

SERVICIO DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS

Verano. Frecuencia aceptable. Horarios no acordes a horarios de trabajo.

Invierno. Frecuencia muy baja.

Servicio: paradas inadecuadas, coches inaccesibles, ausencia de paneles informativos.

Comunicación con la estación de FFCC. Descoordinación. No cubre toda la franja horaria. Invierno poco servicio.



ESTACIÓN DE FERROCARRIL



Estación de fcc, sensación de inseguridad
Horario, hora de cierre
Infraestructura / inaccesibilidad
Descoordinación con el bus / servicio insuficiente

Aunque resulta ser un medio de transporte bien valorado, la lejanía de la estación respecto de los núcleos urbanos, lo convierte en poco accesible para la gente que no dispone de vehículo privado

mode de transport per arribar a l'estació	%
cotxe	65
moto	0
bicicleta	0
autobús	35
taxi	0
altres	0

No obstante, el 58% de las personas entrevistadas han dicho que utilizarían la bicicleta para trasladarse a la estación si existiera una infraestructura adecuada. Un 26% dice que aun así, tampoco iría.

El tren se escoge por comodidad en un 42% de los casos, pero existe un 16% que admite que lo utiliza porque no tiene otra alternativa. El resto utiliza el tren por rapidez o por economía.

BICICLETA

Todavía se entiende como un uso lúdico vinculado a la estación veraniega

Su uso aumenta en el núcleo urbano de la playa, es decir, durante el verano, ayudado por la topografía llana de este lugar

Existe una elevada sensación de inseguridad a la hora de circular con bicicleta, no se considera que exista una infraestructura adecuada



CALLES PEATONALES

Las calles estrechas de la trama urban antigua, pueden resolverse con plataforma única, y establecerse un límite de velocidad a 30 ó 20 km/h: zonas 30 o zonas 20, zonas de convivencia de modos de transporte



TRANSPORTE ESCOLAR

Problemas en el servicio de transporte de los menores que viven en el núcleo urbano de la playa



CAMINOS RURALES

Hábito de uso para desplazamientos alternativos, paseo, ocio, salud (a pie, bici, deporte)

Se da una convivencia de modos de transporte, de usos, perfiles, edades, etc...

Los caminos rurales resultan una gran oportunidad para los usuarios de la bicicleta y para la promoción turística, y así lo demuestra la respuesta a la pregunta: ¿podrían los caminos rurales ser adecuados como rutas ciclistas atractivas para turismo? Donde un 94% opina que sí.

Todas las respuestas ponen en valor el entorno rural de la Valldigna y ven en estos caminos rurales una oportunidad para mejorar la calidad de vida y fomentar el turismo responsable vinculado a la naturaleza y que se mueva con transportes sostenibles.



PERCEPCIÓN DE LA MOVILIDAD Y CUALIDADES DEL ESPACIO PÚBLICO

Se admite que hay un problema de exceso de presencia de vehículos circulando y aparcados, y esto resulta molesto. Se evidencia el perjuicio de la contaminación por humo y ruido. Pero al mismo tiempo, se repite mucho la falta de espacio para aparcar el coche. Siempre hay una demanda de aparcamiento que denota poca voluntad para disminuir el uso masivo del vehículo privado. Será necesario un esfuerzo para conseguir la mejora de los espacios urbanos en cuanto a calidad ambiental y social. **El camino hacia una movilidad sostenible requiere un cambio de mentalidad, y eso nos concierne a todos y todas.**

Otro aspecto negativo sobre el espacio público urbano, es la falta de soluciones en el diseño adaptado para todas las personas. Algunas de las aceras y pasos de peatones están siendo transformados para mejorar la movilidad de las personas, pero faltan muchos, y mientras no exista continuidad en los trayectos, no se está permitiendo la autonomía de personas con movilidad reducida. **La mala valoración de este aspecto resulta de detectar que actualmente nuestro espacio público no acoge la diversidad funcional de las diferentes personas que lo utilizan.**

Las aportaciones de la ciudadanía hablan, además, de la **necesidad de incorporación de naturaleza y arbolado, así como de la mejora de la iluminación, es decir, demandan mejores condiciones de confort y seguridad a la hora de habitar las calles y plazas.**

Las medidas que mayor aceptación tienen son aquellas relacionadas con la **bicicleta, mejorar la convivencia de circulación de diversos vehículos, construir carriles bici y crear espacios de aparcamiento.**

También las medidas que aportan seguridad en los desplazamientos a pie, sobre todo en las rutas escolares.

Pero la propuesta más demandada ha sido la mejora del servicio de autobús que comunica los núcleos urbanos del municipio entre ellos y con la estación de ferrocarril.

CONCLUSIONES DEL CUESTIONARIO DE MOVILIDAD

Desplazamientos internos de los núcleos urbanos

Muchos de los **desplazamientos internos del núcleo urbano se realizan con coche**: ocasionando la mayoría de problemas ambientales y de inseguridad. Además, los coches aparcados al centro de la ciudad, ocupan un espacio que podría ser utilizado para otras actividades que se realizan a pie.

No obstante, todavía hay cierto rechazo a quitar plazas de aparcamientos como medida disuasoria para disminuir el uso del coche en los desplazamientos urbanos.

Transporte público

El **transporte público se utiliza muy poco, sobretudo el autobús**, ya que se considera que no ofrece un buen servicio, sin embargo, sí se ha manifestado una demanda creciente para que este servicio mejore y sea una opción eficiente para comunicar el núcleo urbano principal con el de la playa, y con la estación de ferrocarril.

Bicicleta

Resulta **optimista la respuesta de la ciudadanía sobre la promoción del uso de la bicicleta y la adecuación del diseño de los espacios urbanos para conseguir una circulación accesible y segura**. Además, esta aceptación se da tanto para las calles de los dos núcleos urbanos, como para la conexión entre ellos.

Calidad del espacio rural y urbano

Es muy favorable la respuesta de adecuar **la red de caminos rurales para el uso de ocio y salud**, y la promoción como reclamo turístico y de descubrimiento del valor del paisaje.

Por lo que respecta al espacio público, sí hay una percepción de molestias ocasionadas por el tráfico y la presencia de coches, pero falta todavía concienciación para un cambio de hábitos por parte de la población.

Sobre las **condiciones de accesibilidad, seguridad y confort, cada vez hay más conciencia** sobre la importancia que estos aspectos tienen sobre la habitabilidad de los espacios y la influencia en la calidad de vida.

Sensibilización y concienciación

Muchos de los comentarios muestran **comprensión en relación a la necesidad de campañas de difusión y concienciación, y se entiende que paralelamente a la realización de las mejoras en infraestructura, es necesario promover entre la ciudadanía cambios de hábitos de movilidad.**

UN PLAN DE MOVILIDAD HACIA LA SOSTENIBILIDAD SOCIAL

¿Hacia dónde va el PMS?

Medidas y acciones o líneas estratégicas relacionadas con una movilidad inclusiva

Continuidad en una participación activa en la toma de decisiones

- **Constitución de la Mesa de Movilidad, Espacio público y Tránsito**
- **Pacto Ciudadano por una Movilidad Sostenible**

facebook Pla de Mobilitat Sostenible Tavernes de la Valldigna

twitter pmstavernes

**T'agrada que
els plans resulten bé?**
participa.tavernes.es