



UNIVERSITAT  
POLITÈCNICA  
DE VALÈNCIA



ETS INGENIERÍA DE CAMINOS,  
CANALES Y PUERTOS

# Estudio para la mejora de la movilidad urbana sostenible de la población vulnerable

Aplicación práctica en Valencia

---

Raquel Espinosa Blasco

---

Grádo en Ingeniería Civil

Curso: 2020/2021

Fecha: 05/09/2021

Tutor: Jorge Molines Llodrá

Cotutoras: Blanca Dómine Chust  
Rosa Arroyo López



# Índice general

**MEMORIA**

**ANEJO I. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE**

**ANEJO II. ENCUESTA SOBRE LA PERCEPCIÓN DE LOS CIUDADANOS ACERCA DE LOS DISTINTOS  
MODOS DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE VALENCIA**



# MEMORIA



# Índice de la memoria

1. Objeto.....	4
2. Alcance .....	4
3. Antecedentes .....	4
4. Introducción .....	4
5. Relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible .....	7
5.1. Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con el estudio .....	7
6. Colectivos vulnerables.....	8
6.1. Colectivos vulnerables en la movilidad urbana y sus necesidades específicas.....	9
6.1.1. Personas con discapacidad.....	9
6.1.2. Personas de edad avanzada .....	10
6.1.3. Niños y niñas y personas jóvenes.....	11
6.1.4. Mujeres .....	11
6.1.5. Personas desempleadas o con escasos recursos económicos.....	12
7. Planes de Movilidad Urbana Sostenible.....	13
7.1. Antecedentes de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.....	13
7.2. Objetivos y Características de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.....	14
7.3. Elaboración de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible .....	15
7.4. Planes de Movilidad Urbana Sostenible de otras ciudades .....	17
7.4.1. Land Transport Master Plan de Singapur .....	17
7.4.2. Plà de Mobilitat Urbana de Barcelona .....	20
8. Caso de estudio: La ciudad de Valencia .....	23
8.1. Situación de Valencia respecto a la Movilidad Sostenible .....	24
8.1.1. Ley de accesibilidad universal al sistema de transportes de la Comunidad Valenciana .....	24
8.1.2. Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana .....	25
8.1.3. Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Valencia .....	26
8.1.4. Políticas y objetivos en el área de movilidad y espacio público del Ayuntamiento de Valencia .....	28
8.1.5. Guía SET para introducir la perspectiva de género en el proceso urbano.....	28
8.1.6. Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia .....	31
8.1.7. Manual de ejemplos constructivos de buenas prácticas en movilidad sostenible en la Comunidad Valenciana.....	33
8.1.8. UNEIX Programa estratégico para la mejora de la movilidad, infraestructuras y el transporte de la Comunitat Valenciana .....	34



8.1.9. Ordenanza de movilidad .....	35
8.2. Diseño de la encuesta sobre la percepción de los ciudadanos acerca de los distintos modos de transporte de la ciudad .....	37
8.3. Análisis de resultados.....	38
8.3.1. Caracterización de la muestra.....	39
8.3.2. Desplazamientos a pie .....	42
8.3.3. Desplazamientos en bicicleta.....	47
8.3.4. Desplazamientos en patinete.....	50
8.3.5. Desplazamientos en autobús .....	52
8.3.6. Desplazamientos en metro .....	61
8.3.7. Desplazamientos en tranvía.....	68
8.3.8. Desplazamientos en taxi .....	75
8.3.9. Desplazamientos en coche.....	78
8.3.10. Desplazamientos en moto o moto compartida .....	81
8.4. Recomendaciones y propuestas .....	83
8.4.1. Propuestas específicas en las calles .....	84
8.4.2. Propuestas específicas para la bicicleta.....	85
8.4.3. Propuestas específicas para el patinete.....	87
8.4.4. Propuestas específicas para el autobús .....	88
8.4.5. Propuestas específicas para el metro y el tranvía.....	88
8.4.6. Propuestas específicas para coche y moto .....	90
8.4.7. Propuestas comunes .....	90
9. Conclusiones.....	91
10. Bibliografía y Referencias .....	92



## 1. Objeto

El objeto del presente proyecto es identificar las necesidades de los colectivos vulnerables en materia de movilidad urbana, para así realizar propuestas que ayuden a mejorar sus desplazamientos por la ciudad de Valencia.

## 2. Alcance

El alcance del presente proyecto es el estudio de las necesidades y conflictos existentes en materia de movilidad urbana de los colectivos vulnerables, centrado el estudio en la ciudad de Valencia.

Queda fuera del alcance del proyecto la propuesta de medidas a nivel operativo.

## 3. Antecedentes

Este estudio forma parte de un trabajo becado por la Cátedra de Transporte y Sociedad sobre la incorporación de la perspectiva de género en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la ciudad de Valencia.

La Cátedra de Transporte y Sociedad resulta de un acuerdo entre la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio y la Universitat Politècnica de València, con la finalidad de fomentar el conocimiento en materia de transportes y difundir a la sociedad temas relacionados con el transporte, la logística, la movilidad y las obras públicas.

## 4. Introducción

La movilidad urbana está formada por el conjunto de desplazamientos que efectúan las personas en la ciudad para ir de un lugar a otro, es el medio principal por el que se accede a los bienes y servicios ofertados en el territorio (Miralles-Guasch, 1998), motivo por el cual está estrechamente relacionada con el urbanismo.

A través del planeamiento urbanístico se definen los modelos territoriales de cada ciudad, y estos a su vez condicionan directamente la movilidad, ya que es mediante el urbanismo la forma en que se definen los usos del suelo, que pueden ser generadores o atractores de viajes, se localizan y diseñan los espacios por los que discurre el tráfico, se proponen y organizan las infraestructuras de transporte público y se establecen los lugares destinados al aparcamiento de vehículos (Pozueta, 2000).

El planeamiento urbanístico tiene una gran responsabilidad en la gestión de la demanda de movilidad urbana y condiciona de forma directa las respuestas que puedan darse (Pozueta, 2000). La movilidad y el urbanismo forman un binomio inseparable a la hora de diseñar las ciudades, siendo indispensables en ambas direcciones.

No son las mismas necesidades las que tiene una planificación de ciudad compacta con áreas de suelo de uso mixto, que una ciudad dispersa, con usos del suelo muy diferenciados.

Mientras que la ciudad compacta presenta una estructura cohesionada, en la que se crea un territorio con cercanía a los distintos servicios que en ella se encuentran, en la ciudad dispersa se disgregan por el territorio los lugares de residencia, de trabajo y de ocio.

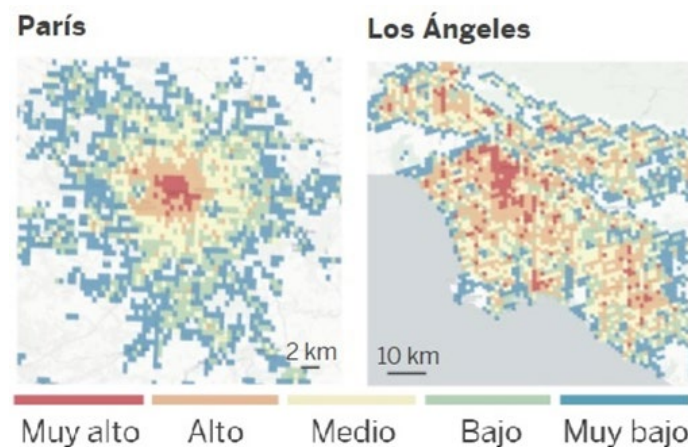


Imagen 1. Nivel de movilidad en la ciudad compacta (París) y en la ciudad dispersa (Los Ángeles). (Fuente: Hierarchical organization of urban mobility and its connection with city livability, 2019)

El rápido crecimiento de las ciudades durante el siglo XX ha provocado en muchos casos la segregación de usos del suelo, generando la necesidad de disponer de vehículo privado para desplazarse de un lugar a otro (Diéguez, 2018).

Debido al crecimiento del uso del vehículo privado la planificación del transporte en las ciudades se centra en el tráfico. Se trata de una planificación a gran escala, donde las calles son carreteras, con previsiones de tráfico a futuro basadas en la demanda, para aumentar la velocidad de circulación y minimizar el tiempo de viaje (Arroyo, 2021).

Para hacer frente a los problemas medioambientales provocados por el uso generalizado de los vehículos motorizados en las ciudades surge el concepto de movilidad urbana sostenible, a través del cual se pretende reducir la congestión de las vías de circulación al mismo tiempo que se reduce el uso de combustibles fósiles, incentivando los modos de transporte sostenible y el uso del transporte público en detrimento del vehículo privado.

El cambio de paradigma con respecto a la movilidad hace que esta, hoy en día, se entienda desde el punto de vista de la accesibilidad, permitiendo que las personas que viven en la ciudad tengan acceso a los bienes y servicios que en ella se encuentran. A la hora de ser estudiada, ahora se



tiene una visión estratégica de la ciudad basada en la gestión, en la que las calles son espacio urbano. La planificación se centra en las personas, teniendo en cuenta todos los modos de transporte, pero dando prioridad al peatón y a la integración de las personas con el tráfico. Para conseguirlo se produce, entre otras medidas, un calmado del tráfico, reduciendo la velocidad de circulación hasta alcanzar un tiempo de viaje razonable y a la vez fiable (Arroyo, 2021).

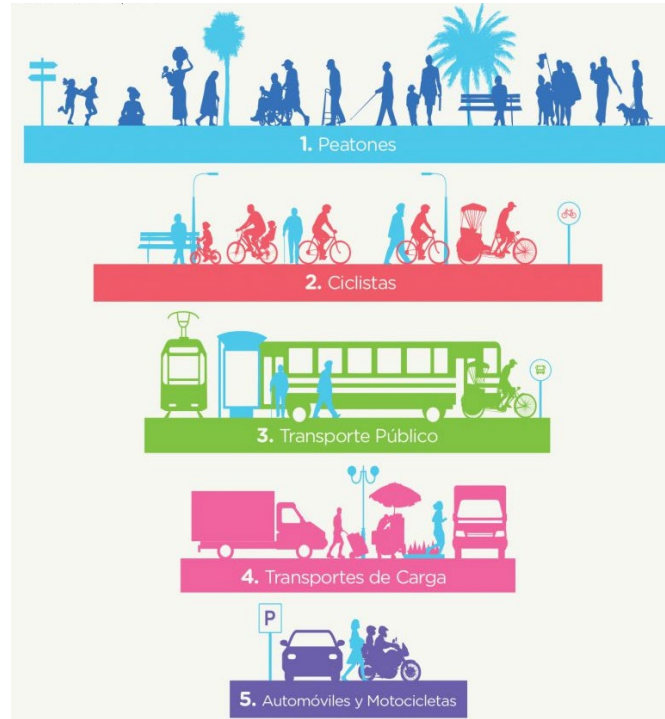


Imagen 2. Pirámide de la movilidad urbana. (Fuente: DistritoTec, 2017)

Para promover este tipo de movilidad, las ciudades empezaron a tomar medidas como la reducción de la velocidad de circulación, la construcción de carriles bici o el ensanchamiento de aceras, pero no de forma conjunta y ordenada.

Para que las medidas sean realmente efectivas se deben implementar en base a una estrategia común, encaminándolas todas en la misma dirección. Por este motivo surgen los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, en los que en base a unos objetivos predefinidos se plantea la estrategia a seguir para conseguirlos.

Gracias a los Planes de Movilidad Urbana Sostenible se consigue hacer frente a los problemas surgidos en la implantación de las nuevas medidas de movilidad sostenible en algunas ciudades. Pero, además el diseño de las estrategias de movilidad debe adaptarse a las necesidades de todas las personas que se desplazan por la ciudad.

De forma habitual, la planificación del transporte público se ha centrado en los picos de demanda, diseñándose tanto las rutas como los horarios para atender viajes pendulares, de manera que únicamente quedan atendidas las necesidades de una pequeña parte de las personas que utilizan el sistema. Las estrategias de movilidad en las ciudades se han basado generalmente en las medidas de tiempo, espacio y dinero (Sánchez-Madariaga, 2016).

Siendo el objetivo de la movilidad sostenible el fomento de los modos de transporte menos contaminantes y la utilización del transporte público, éste debe cubrir las necesidades específicas de toda la población, y especialmente las de los colectivos más vulnerables, ya que puede ser su único medio de desplazamiento por la ciudad.



## 5. Relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

En el año 2015 la Organización de la Naciones Unidas (ONU) aprobó en la cumbre de Nueva York de ese mismo año la Agenda 2030 sobre Desarrollo Sostenible, con el objetivo de cambiar el paradigma internacional hacia un modelo de desarrollo sostenible en sus tres ámbitos: social, económico y medioambiental, de esta manera se busca transformar el mundo en el que vivimos y mejorar la vida de todas las personas sin dejar a nadie atrás.

La Agenda 2030 cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible que incluyen desde la eliminación de la pobreza y el hambre hasta el combate contra el cambio climático, además de incluir cuestiones como la salud, el bienestar y la educación, la igualdad de género y la reducción de las desigualdades, entre otras.



Imagen 3. Los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (Fuente: [www.un.org](http://www.un.org), 2017)

Los 17 objetivos se desglosan en un total de 169 metas, que definen de forma concreta los aspectos que se quieren lograr en ese ámbito y cuál es el periodo de tiempo marcado para conseguirlo.

Es importante reflexionar acerca de cómo se puede contribuir a la consecución de los objetivos, tanto la sociedad en conjunto como de forma individual, motivo por el que este estudio se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, permitiendo que la ciudad de Valencia avance hacia un modelo de ciudad sin desigualdades.

### 5.1. Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con el estudio

El acceso a los distintos puntos de la ciudad es un derecho de los ciudadanos y moverse por ella un requisito básico para llevar a cabo las diversas actividades diarias. En este estudio se parte de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible para llegar a un enfoque más igualitario de la ciudad, en el que todas las personas puedan desplazarse en igualdad de condiciones sin importar su condición física o psíquica, su edad, su sexo o su nivel de ingresos.

Por estos motivos se considera que el estudio está relacionado con los Objetivos 5, 9, 10, 11 y 16 de Desarrollo Sostenible de la ONU.

**Objetivo de Desarrollo Sostenible 5. Igualdad de género.**

*Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas.*

**Objetivo de Desarrollo Sostenible 9. Industria, innovación e infraestructuras.**

*Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación.*

**Objetivo de Desarrollo Sostenible 10. Reducción de las desigualdades.**

*Reducir la desigualdad en y entre los países.*

**Objetivo de Desarrollo Sostenible 11. Ciudades y comunidades sostenibles.**

*Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.*

**Objetivo de Desarrollo Sostenible 16. Paz, justicia e instituciones sólidas.**

*Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas.*

En el *Anejo I. Objetivos de Desarrollo Sostenible* se encuentra detallada la relación del estudio con cada uno de los objetivos, así como las metas específicas con las que se alinea.

## 6. Colectivos vulnerables

El diccionario de la lengua española de la Real Academia Española (RAE) define vulnerabilidad como la cualidad de vulnerable, un adjetivo que hace referencia a lo que puede ser herido o recibir lesión, física o moralmente.

Derivada de la definición de vulnerable, organizaciones e instituciones de todo el mundo han definido de formas diversas cuales son los colectivos vulnerables en distintos ámbitos.

Una institución tan importante a nivel mundial como es el World Bank define a los colectivos vulnerables como el colectivo que engloba a todas aquellas personas o grupos de personas que pueden ser más propensas a verse afectadas negativamente por los impactos de un proyecto y que pueden ver más limitadas que otros su capacidad para aprovechar los beneficios del mismo. También es más probable que dichas personas o grupos sean excluidos, o que no puedan participar plenamente en el proceso de consulta general y, como tal, pueden requerir medidas específicas y/o asistencia para hacerlo. Esta definición tiene en cuenta consideraciones relativas a la edad, incluidos los ancianos y los menores, a la discapacidad, al género, la etnia, la religión, el estado social, cívico o de salud, la orientación sexual o la identidad de género, la situación económica, las desventajas o condición de indígena, y/o la dependencia de recursos naturales únicos.

La definición del World Bank está enfocada a la realización de todo tipo de proyectos, para que en ellos se tengan en cuenta a todos los colectivos o personas vulnerables.

Más específicamente en materia de movilidad, se desarrolló en el año 2011, tras la Exposición Universal de Shanghai de 2010, el Manual de Shanghai, con el propósito de servir de instrumento para lograr el desarrollo urbano sostenible en las ciudades.

El Manual de Shanghai ofrece soluciones prácticas a los problemas relacionados con el desarrollo urbano sostenible, con un enfoque en la gobernanza urbana y el desarrollo urbano sostenible, teniendo en cuenta a la diversidad de personas que habitan una ciudad.

En el Manual de Shanghai no se da una definición de vulnerabilidad o de lo que se refiere a los colectivos vulnerables, pero a lo largo del documento se hace referencia a estos colectivos, en particular a las personas con escasos recursos económicos, a las mujeres y los niños, a las personas de edad avanzada y a las personas con discapacidad. Además, se añade como colectivo vulnerable, a las personas con problemas respiratorios crónicos que sufren directamente las consecuencias de la contaminación derivada del uso generalizado del vehículo privado.

Otro enfoque de la vulnerabilidad está relacionado con el tráfico. La Dirección General de Tráfico (DGT), a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, tiene como prioridad la protección de los colectivos más vulnerables, definiéndolos como aquellos ciudadanos que, por razón del medio de desplazamiento que utilizan o por las características físicas del grupo de edad al que pertenecen, tienen un mayor riesgo de sufrir lesiones en caso de accidente de tráfico. En esta definición se incluye a los peatones en general, y a los niños, personas mayores y personas con movilidad reducida, en particular, y también a los ciclistas.



Imagen 4. Colectivos más vulnerables en el espacio urbano. (Fuente: La movilidad segura de los colectivos más vulnerables. La protección de peatones y ciclistas en el ámbito urbano. DGT, 2011)

## 6.1. Colectivos vulnerables en la movilidad urbana y sus necesidades específicas

Cada uno de los colectivos que se definen como vulnerables tiene una serie de necesidades específicas que los hacen únicos al hablar de movilidad.

### 6.1.1. Personas con discapacidad

Dentro de este conjunto se engloba a todas aquellas personas que sufren cualquier tipo de discapacidad, ya sea de carácter físico, visual, auditivo, psíquico o de cualquier otro tipo.

Las personas con discapacidad suelen efectuar un número menor de desplazamientos que las personas que no padecen ningún tipo de discapacidad, aun teniendo necesidades similares. Cuando se desplazan dependen mayoritariamente del transporte privado y del apoyo de familiares (Bosetti, 2018).

Los servicios de transporte especial adaptado pueden mejorar la movilidad de las personas discapacitadas, pero, por el contrario, pueden conducir a la exclusión de este colectivo del transporte público ordinario (Bosetti, 2018).

El acceso al transporte público de las personas con discapacidad tiene un impacto significativo en su calidad de vida y en su independencia, por lo que cobra gran importancia la adaptación de las infraestructuras de transporte a sus necesidades específicas. Del mismo modo, los Sistemas de Información en el transporte resultan muy relevantes para las personas con discapacidad, ya que pueden resultar en una mayor accesibilidad y por lo tanto aumentar su autonomía.

### 6.1.2. Personas de edad avanzada

En el colectivo de personas mayores se incluye a todas aquellas que por motivos de la edad pueden sufrir alguna reducción de sus capacidades motoras y/o cognitivas, lo que los puede llevar a perder su independencia a la hora de desplazarse.

Generalmente este tipo de personas suelen realizar desplazamientos en un radio más reducido, más próximos a su lugar de residencia, y lo suelen hacer caminando o en transporte público, debido a que muchas veces, a pesar de tener el carnet de conducir, han abandonado el vehículo privado para sentirse más seguros. Es por este motivo que el transporte público juega un papel esencial en la independencia de las personas mayores y en su acceso a los servicios básicos, así como a la reducción del aislamiento social (RedActiva, 2018).

En el uso del transporte público, las personas de edad avanzada pueden enfrentarse a barreras físicas que les impiden el acceso al vehículo o la llegada a las paradas donde se espera la llegada del transporte.

Las personas de mayor edad pueden experimentar miedo o inseguridad en el transporte público, generalmente relacionados con la posibilidad de sufrir caídas o alguna lesión o agresión. Además, pueden encontrar dificultades a la hora de leer o entender los carteles informativos sobre horarios, rutas o destinos (Gómez et al., 2010).

Los motivos de desplazamiento de las personas de edad más avanzada generalmente están relacionados con salidas para pasear, para realizar compras o visitas médicas. En sus desplazamientos es habitual que aprovechen los bancos que existen en la calle para descansar durante el trayecto o para socializar.

Hay que considerar que algunas de estas personas necesitan elementos auxiliares para poder desplazarse de forma independiente, cobrando en este sentido gran importancia el ancho de acera disponible y si ésta está nivelada con las zonas de cruce. El ancho de las aceras y su accesibilidad condicionan directamente el recorrido que eligen para llegar a su destino.

### 6.1.3. Niños y niñas y personas jóvenes

Los niños y las niñas son personas dependientes, ya que no pueden efectuar sus desplazamientos por la ciudad sin la compañía de adultos, especialmente debido a la inseguridad derivada del aumento del tráfico.

Por otro lado, las personas jóvenes que son estudiantes, tienen una gran dependencia del transporte público, siendo uno de los tipos más frecuentes de usuarios de este sistema de transporte (Bosetti, 2018).

La escasa disponibilidad de transporte público en ciertas zonas de la ciudad o las tarifas elevadas pueden impedir que las personas jóvenes tengan acceso a la educación, al trabajo o a las interacciones sociales, especialmente para aquellas que viven en familias con escasos recursos económicos (Bosetti, 2018).

El uso del vehículo privado aumenta menos de lo que lo hacía antes, incluso se detecta una ligera disminución, esto es debido a que los jóvenes parecen estar menos orientados al automóvil que las generaciones anteriores. Actualmente el coche ya no representa un símbolo de estatus social del mismo modo que lo hacían anteriormente (Bosetti, 2018).

Los desplazamientos en bicicleta cada vez son más habituales entre las personas jóvenes, que prefieren utilizar medios de transporte más sostenibles que el vehículo privado.

### 6.1.4. Mujeres

Las mujeres no representan un grupo vulnerable en sí mismo, ya que constituyen la mitad de la población mundial y su situación per se no es de vulnerabilidad ni de dependencia, pero a menudo son discriminadas en determinadas situaciones o se ejerce violencia sobre ellas. Es en esos casos cuando su situación es de vulnerabilidad, y el motivo por el que su situación merece ser mencionada.

Existen diversos estudios que demuestran que la movilidad de las mujeres es distinta a la de los hombres. Ellos realizan más viajes pendulares (de casa al trabajo y del trabajo a casa, por ejemplo), mientras que los viajes de las mujeres, generalmente, están compuestos por una serie de paradas entre origen y destino (viajes encadenados), esto es debido a que en la actualidad todavía es mayoritario el número de mujeres que de hombres que dedican su tiempo a las tareas de cuidado doméstico, incluso cuando tienen una jornada laboral igual que la del hombre, lo que conlleva a la realización de una doble jornada (Zucchini, 2016).

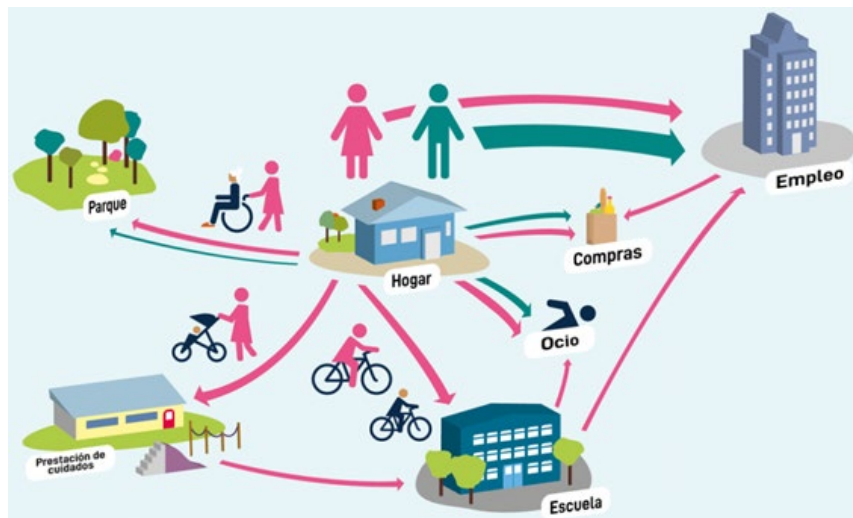


Imagen 5. Diferencias en los patrones de movilidad de hombres y mujeres. (Fuente: mx.boell.org, 2021)

En la unidad familiar, son las mujeres las que suelen dedicarse al cuidado de los hijos, de parientes ancianos, enfermos o discapacitados, o a las tareas propias del cuidado doméstico. El tiempo que implica la realización de estas tareas hace que algunas mujeres decidan trabajar únicamente a tiempo parcial, en lugares más cercanos a su lugar de residencia, o simplemente que decidan dedicar todo su tiempo al cuidado y no llevar a cabo un trabajo remunerado (Zucchini, 2016).

Las mujeres en general dependen más del transporte público de lo que lo hacen hombres, debido a que suelen tener un menor acceso al vehículo privado. Cuando en la unidad familiar se dispone de un único vehículo, por regla general es el hombre el que lo utiliza para ir a trabajar, de manera preferente ante la mujer (Maeso y Olmo, 2012).

En España es menor el número de mujeres que de hombres que disponen de permiso de circulación.

	Mujeres	Hombres	Total
Número de conductores/as	11.682.965	15.523.071	27.206.036
Porcentaje de conductores/as	43%	57%	100%

Tabla 1. Censo de conductores del 2020 por sexo. (Fuente: DGT, 2020)

A pesar de que con el paso de los años las diferencias entre hombres y mujeres disminuyen paulatinamente (DGT, 2020), el transporte público juega un papel crucial en el empoderamiento de las mujeres, en el acceso a oportunidades laborales y en su independencia.

### 6.1.5. Personas desempleadas o con escasos recursos económicos

En este colectivo se engloba a aquellas personas que no tienen empleo o que a pesar de tenerlo la cantidad de ingresos de la que disponen es muy reducida.

En muchos casos las personas desempleadas o con escasos recursos económicos no pueden asumir los gastos generados por la propiedad de un vehículo privado, por lo que dependen del transporte público para desplazarse por la ciudad (Bosetti, 2018).



En otros casos, las personas con escasos recursos económicos se ven obligadas a vivir en áreas más periféricas de la ciudad, ya que resultan más económicas. En estos casos, la propiedad de un vehículo privado es algo forzoso, que supone una carga financiera difícil de asumir (Bosetti, 2018).

En ambos casos las personas que pertenecen a este colectivo pueden verse obligadas a realizar desplazamientos muy largos caminando o en bicicleta, por no disponer de redes de transporte público cercanas, incluso por lugares que pueden resultar peligrosos.

Las personas que sufren esta situación económica suelen efectuar menos desplazamientos, limitándose a los viajes obligatorios.

En algunos casos, la inexistencia de transporte público o las tarifas demasiado elevadas pueden suponer un problema a la hora de encontrar empleo o acceder a los servicios básicos.

## 7. Planes de Movilidad Urbana Sostenible

El Instituto para la Diversificación y Ahorro Energético (IDAE) define los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en la Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible redactada en 2006.

*“Conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de la ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.”*

Por otro lado, la European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans del Urban Mobility Observatory, en su Guía de desarrollo e implementación de planes de movilidad urbana de 2014, define los Planes de Movilidad Urbana Sostenible como:

*“Planes estratégicos diseñados para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y empresas en las ciudades y sus alrededores en busca de una mejor calidad de vida. Se basan en las prácticas de planificación existentes y tienen en cuenta los principios de integración, participación y evaluación.”*

### 7.1. Antecedentes de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible surgen tras la evolución de distintas normas y recomendaciones que se remontan a los años ochenta, cuando el Parlamento Europeo encarga un estudio sobre la situación del tráfico en las ciudades, ya que se registraban una gran cantidad de atropellos y se encontraban muchos vehículos aparcados invadiendo las aceras.

Del estudio propuesto por el Parlamento Europeo se desprende la Carta Europea de los Derechos de los Peatones, aprobada en 1988, por la que se reconocía el derecho de las personas



que vivían en las ciudades a disfrutar libremente del espacio urbano en condiciones adecuadas para la salud, tanto física como psicológicamente.

En el Libro Verde sobre medio ambiente urbano redactado en 1990 se destacaba la necesidad de modificar la movilidad de las ciudades, restringiendo el uso del vehículo privado al mismo tiempo que se fomentaba el uso del transporte público y los medios de transporte sostenible, tales como caminar e ir en bicicleta.

En 1994 se firma la Carta de Aalborg, por la que las ciudades miembros de las Naciones Unidas se comprometían a reconducir la movilidad urbana hacia la sostenibilidad, aplicando iniciativas locales del Programa 21 para poner en marcha Agendas Locales.

En 2001 se publica el Libro Blanco del Transporte, en el que se definía la Política Europea de Transportes hasta 2010, con él se pretendía conseguir un equilibrio entre todos los modos de transporte mediante la revitalización del ferrocarril. También se proponía un planteamiento integrado de las políticas urbanísticas y las políticas de transporte, para así solucionar los problemas de movilidad, mejorar la calidad del transporte público y adaptar las infraestructuras a las personas con discapacidad.

En 2009 se elaboró una nueva estrategia en materia de movilidad, con la que se situaba a las personas como centro de la movilidad y se potenciaba a los modos no motorizados y el transporte público. Ese mismo año se redactó el Plan de Acción de Movilidad Urbana, que proponía una planificación capaz de afrontar los nuevos retos de la movilidad, para conseguirlo se aconsejaba la generación y generalización de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible mediante un planteamiento integrado, teniendo en cuenta los aspectos relacionados con la salud, con el consumo energético y la repercusión que todo esto tenía sobre el cambio climático.

Finalmente, en 2011 se idea la Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte, con la finalidad de animar a las ciudades a elaborar Planes de Movilidad Urbana, y en 2013 la Comisión Europea publica el Paquete de Movilidad Urbana, por el que se diseñan los instrumentos que apoyan a las Entidades Locales a la elaboración de sus Planes de Movilidad.

## 7.2. Objetivos y Características de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible tiene como objetivo principal la creación de un sistema de transporte urbano que garantice que todos los ciudadanos y ciudadanas tengan diferentes alternativas al vehículo privado para acceder a los destinos y servicios clave de la ciudad. Otros objetivos de los PMUS son la mejora de la protección y la seguridad en el transporte, la reducción de la contaminación acústica y atmosférica de los entornos urbanos, la mejora de la eficiencia y la rentabilidad del transporte tanto de personas como de mercancías, y la mejora de la calidad ambiental de las ciudades.

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible son el resultado de procesos estructurados de análisis con una visión constructiva de la ciudad, para establecer los objetivos y metas a conseguir a largo plazo mediante la implantación de políticas y medidas encaminadas en la dirección correcta. Es importante en el proceso la incorporación del seguimiento y la evaluación de las medidas adoptadas, de manera que se identifique la evolución del plan.

En la Guía de desarrollo e implementación de planes de movilidad urbana de 2014 de la European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, se identifican siete características básicas de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible:

- Visión a largo plazo y aplicación clara
- Desarrollo participativo
- Desarrollo equilibrado de los tipos de transporte
- Integración horizontal y vertical
- Evaluación del desempeño actual y futuro
- Control regular y presentación de informes
- Consideración de costes externos para todos los modos de transporte

### 7.3. Elaboración de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible

En la Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible desarrollada por el IDAE se proporciona un esquema de trabajo de carácter orientativo para la implantación de un PMUS.

El esquema consta de diecinueve etapas divididas en distintas fases de manera que la redacción del plan sea un proceso iterativo y estructurado.



Imagen 6. Fases para la implantación de un PMUS. (Fuente: Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible, 2006)

La fase de elaboración del Plan es la fase número cuatro, tras las fases de organización y arranque del proceso, la de prediagnóstico y objetivos generales, y la de análisis y diagnóstico. A la elaboración del plan le siguen la fase de puesta en práctica y la de seguimiento, evaluación y medidas correctoras.

La fase número cuatro está compuesta por siete etapas, desde la etapa ocho hasta la número catorce.

En la etapa ocho se definen los objetivos específicos del plan. Los objetivos del plan han de analizarse en conjunto, ya que dependen unos de otros. Además, es necesario organizar de manera jerárquica los objetivos, ya que unos pueden ser la forma de satisfacer otros, constituyendo su meta.

En la siguiente etapa, la novena, se seleccionan las medidas que definen la estrategia de acción, que a su vez servirá para lograr los objetivos marcados. La selección de las medidas más adecuadas debería ser el resultado de los objetivos específicos y de los problemas detectados en el diagnóstico, sin dejar de lado la experiencia del personal técnico en la materia y las características particulares de cada municipio.

La etapa número diez consiste en la definición de los indicadores, que deben ser calculados anualmente, de manera que se podrá ver el cumplimiento de los objetivos. Algunos ejemplos de indicadores son los de la demanda de transporte, la oferta o los indicadores de calidad urbana y social.

En la etapa once se definen los escenarios, instrumentos de actuación que sirven para establecer pronósticos, permitiendo comparar posibles evoluciones del sistema de transporte. Cada escenario definido representa los efectos que tendrá la aplicación de un bloque de medidas, y debe ser distinguible del resto. Generalmente se diseña un escenario base, que consiste en la evolución de la movilidad en caso de no efectuarse ninguna corrección sobre la previsible evolución de la situación actual, que sirve de referencia para identificar las ventajas asociadas al resto de escenarios.

La etapa número doce consiste en el establecimiento de una estrategia que combine y ordene en el tiempo las medidas seleccionadas para alcanzar los objetivos generales. La estrategia está configurada por el bloque de medidas que ayudan a alcanzar los objetivos generales de la forma más adecuada, resultado de la combinación de escenarios de la fase anterior.

La redacción del Plan se realiza en la etapa número trece, momento en el que se lleva a cabo un documento que contiene el Plan de Acción a desarrollar, en el que se reflejan las estrategias y las medidas prioritarias, en el que se propone un procedimiento de evaluación y también de seguimiento, y se propone un programa de financiación.

La última etapa, la número catorce, es la búsqueda de financiación. La financiación del Plan es responsabilidad del propio Ayuntamiento, pero se puede buscar financiación de otras instituciones, como la Unión Europea, la Comunidad Autónoma o el Estado, incluso operadores de transporte público o empresas del sector privado.

## 7.4. Planes de Movilidad Urbana Sostenible de otras ciudades

En este apartado se muestran ejemplos de Planes de Movilidad Urbana Sostenible de diferentes ciudades, tanto a nivel nacional como internacional, en particular se ejemplifican los Planes de Movilidad de Singapur y de Barcelona.

Se han seleccionado estos Planes de Movilidad por caracterizarse por su enfoque social y medioambiental, en el que el centro de todas las medidas es la población, haciendo especial hincapié en las personas más vulnerables de ambas ciudades.

### 7.4.1. Land Transport Master Plan de Singapur

El Plan de Transporte de Singapur describe el futuro del transporte en la ciudad para el año 2040. El objetivo del Plan es conseguir una red de transporte bien conectada y rápida, creando un ecosistema de transporte caracterizado por el comportamiento amable de una infraestructura inclusiva, construyendo un entorno que favorezca una vida sana y permita realizar los viajes de forma segura.



Imagen 7. Resumen de las recomendaciones del LTMP 2040. (Fuente: Land Transport Master Plan 2040)

La idea principal es convertir a Singapur en una ciudad de 45 minutos, en la que todos los viajes al centro del vecindario más cercano se puedan hacer caminando, en bicicleta o en transporte público en menos de 20 minutos, y que 9 de cada 10 viajes en periodo pico se puedan hacer en menos de 45 minutos. Para conseguirlo quieren ampliar la red ferroviaria, mejorar la velocidad de circulación de los autobuses, aumentar la red de carriles bici e implementar un servicio de autobuses autónomos que ajustan su ruta a la demanda de los pasajeros.

En Singapur están convencidos de que caminar, ir en bicicleta y el transporte público serán modos de transporte tan convenientes, rápidos y cómodos que los viajeros elegirán esos modos en lugar del transporte privado para sus desplazamientos diarios.

La visión de Singapur es la de un Transporte para Todos, en el que todos desempeñan su papel en el fomento de una cultura de viaje amable y solidaria, para que todo el mundo, independientemente de sus necesidades, se sienta bienvenido. Para conseguirlo van a continuar mejorando los viajes sin barreras, van a trabajar con todas las partes interesadas para fomentar una cultura de cortesía, donde se alienta a los viajeros a ser más reflexivos entre sí. También se va a trabajar en la mejora de las habilidades de los trabajadores del transporte, para que puedan satisfacer las necesidades cada vez más diversas de los viajeros.

Se quiere conseguir que los viajes a pie, en bicicleta y en transporte público estén libres de barreras y que exista más ayuda disponible para todas aquellas personas que puedan necesitarla.

Otro de los objetivos del Plan es que el entorno del transporte contribuya a una vida sana y a unos viajes más seguros. Para fomentar un estilo de vida más saludable se va a dedicar más espacio al transporte público, a la movilidad activa y los usos comunitarios. Además, se va a cambiar la forma en que se planifican las ciudades, para que las personas puedan caminar, ir en bicicleta o utilizar otros métodos de movilidad activa para llegar a las paradas de transporte público. También se pretende que para 2040 toda la flota de autobuses y taxis utilice energía limpia, contribuyendo así a un medio ambiente limpio. Además, se quiere educar a la población hacia la “Visión Cero”, para que se produzcan menos muertes relacionadas con el transporte terrestre. Influir en el comportamiento de los usuarios, implementar nuevos diseños de infraestructura e introducir nuevos esquemas de tráfico son algunas de las iniciativas de Singapur para promover la seguridad vial.

Cabe destacar que el Plan de Transporte de Singapur ha contado desde las fases iniciales con la participación ciudadana. La idea de la colaboración entre todas las partes que conforman el sistema de transportes de una ciudad ha sido un pilar fundamental para el desarrollo de un Plan inclusivo y con la preocupación de satisfacer las necesidades de todos los colectivos existentes en Singapur, especialmente los colectivos más vulnerables.

Para llevar a cabo los objetivos principales del Plan de Transporte de Singapur, se proponen tres paquetes de medidas de actuación. Las medidas están encaminadas a conseguir la ciudad de los 45 minutos, el transporte inclusivo, y la vida saludable.

#### **Pueblos de 20 minutos y una ciudad de 45 minutos**

Lograr pueblos de 20 minutos y una ciudad de 45 minutos a través de opciones mejoradas para caminar, ir en bicicleta y en transporte público

##### **Movilidad activa**

Expandir la red de movilidad activa

##### **Transporte público masivo y transporte compartido**

Hacia servicios autónomos y automáticos

Expandir la red de ferrocarril

Mejorar la velocidad de los autobuses

Facilitar la movilidad de punto a punto

##### **Conectar a las personas con nuevos desarrollos clave**

Acercar los trabajos a los hogares

Facilitar el intercambio de datos



**Hacer los modos de transporte (caminar, bicicleta y transporte público) la opción preferente**

Nuevos intercambiadores de transporte integrados

Mejorar el uso de los activos de transporte

**Un Singapur más conectado para todos los viajeros**

*Tabla 2. Medidas para conseguir el primer objetivo del Plan de Transporte de Singapur. (Fuente: Land Transport Master Plan 2040)*

**Transporte para todos**

Fomentar una cultura de transporte amable y solidaria

Apoyar normas amables y solidarias

Un sistema de transporte terrestre amigable

Inspirar amabilidad

Capacitación y reciclaje de los trabajadores

Desarrollar las capacidades de nuestros trabajadores del transporte para satisfacer las diversas necesidades de los usuarios

Reconocer a nuestros trabajadores

Mejorar la capacidad para satisfacer las necesidades de todo el mundo

Más viajes sin barreras para viajar más fácilmente

Mejorar la inclusión del transporte punto a punto

Rediseñar las instalaciones para satisfacer las necesidades de todos los viajeros

Hacer la información accesible

La tecnología como facilitador

**Construir juntos un sistema de transporte inclusivo**

*Tabla 3. Medidas para conseguir el segundo objetivo del Plan de Transporte de Singapur. (Fuente: Land Transport Master Plan 2040)*

**Vidas saludables, viajes más seguros**

Apoyar la vida saludable: Más espacio para el transporte público, la movilidad activa y los usos comunitarios

Conexiones fluidas para la movilidad activa

Espacios comunitarios más vivos

Contribuir a un medio ambiente limpio: vehículos e infraestructuras respetuosos con el medio ambiente

Flotas de autobuses de energía más limpia

Fomentar la adopción de vehículos privados de energía más limpia

Reducir la contaminación acústica

Fomentar viajes más seguros: hacia un futuro con menos muertes relacionadas con el transporte terrestre

Fomentar un comportamiento seguro

Diseñar para la seguridad

Infraestructura de calles y esquemas de tráfico

Rutas ciclistas exclusivas y aceras más anchas

Mejorar la seguridad utilizando la tecnología

**Hacia una mejor calidad de vida**

*Tabla 4. Medidas para conseguir el tercer objetivo del Plan de Transportes de Singapur. (Fuente: Land Transport Master Plan 2040)*

Del Plan de Transportes de Singapur se pueden seleccionar diversos aspectos como referentes a la hora de redactar un Plan de Movilidad en cualquier ciudad. A lo largo de todo el proceso de elaboración del Plan se ha contado con la participación pública, de forma que cada uno de los colectivos que conforman la población singapurense vean satisfechas sus necesidades específicas, de esta forma el Plan cuenta con un amplio abanico de medidas específicas para

personas con distintos tipos de discapacidad, para que puedan efectuar sus viajes de manera independiente y segura, pero también medidas encaminadas a mejorar la comodidad y la seguridad de las personas usuarias, como por ejemplo las paradas bajo demanda. Por otro lado, en Singapur existe la conciencia de que los trabajadores y trabajadoras del transporte público deben ser capaces de ayudar en todo lo posible a los usuarios y usuarias del servicio, por lo que se les forma para ser capaces de satisfacer las crecientes necesidades específicas de cada una de las personas que utilizan los servicios de transporte público, y además existen programas de incentivos para aquellos trabajadores y trabajadoras con una mayor actitud social y colaborativa.

#### 7.4.2. Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona

El *Plan de Movilidad Urbana* (PMU) de la ciudad de Barcelona se encuentra en desarrollo, puesto que el Plan anterior finalizaba en 2018, a pesar de ello, se encuentra publicado el *Documento para la Aprobación Inicial*, con fecha 1 de enero de 2020. El nuevo Plan proyecta la movilidad urbana de la ciudad de Barcelona y su área metropolitana hasta el año 2024.

El PMU de 2024 de Barcelona circunscribe las medidas de actuación en el término municipal de la ciudad, pero está planificado en clave metropolitana, ya que en Barcelona tienen la convicción de que las grandes infraestructuras del transporte y la movilidad, así como la creciente problemática ambiental solo tienen sentido si se planifican sobre el continuo urbano que conforman Barcelona y su área metropolitana.

El nuevo plan se centra en que la movilidad constituye un derecho social de toda la ciudadanía que incluye valores como la cohesión y la inclusión social, la salud y la seguridad de los ciudadanos y ciudadanas (sobre todo de las personas más vulnerables), la equidad, la sostenibilidad y la participación ciudadana. El nuevo plan se concibe como un modelo de planificación que pone a las personas y sus diferentes necesidades de desplazamiento en el centro de atención.

En Barcelona se contempla la movilidad no solo como un derecho, si no como un eje vertebrador del modelo social, económico y cultural de la ciudad. Por eso, las medidas de movilidad contempladas en el *Plan de Movilidad Urbana* de 2024 constituyen un conjunto de tareas válidas para contribuir a superar cualquier crisis futura (tanto crisis sanitarias, como medioambientales y/o económicas) de manera que se pueda garantizar la movilidad, el buen funcionamiento del sistema y también el crecimiento de la ciudad, siempre de manera inclusiva, segura, sostenible y eficiente.



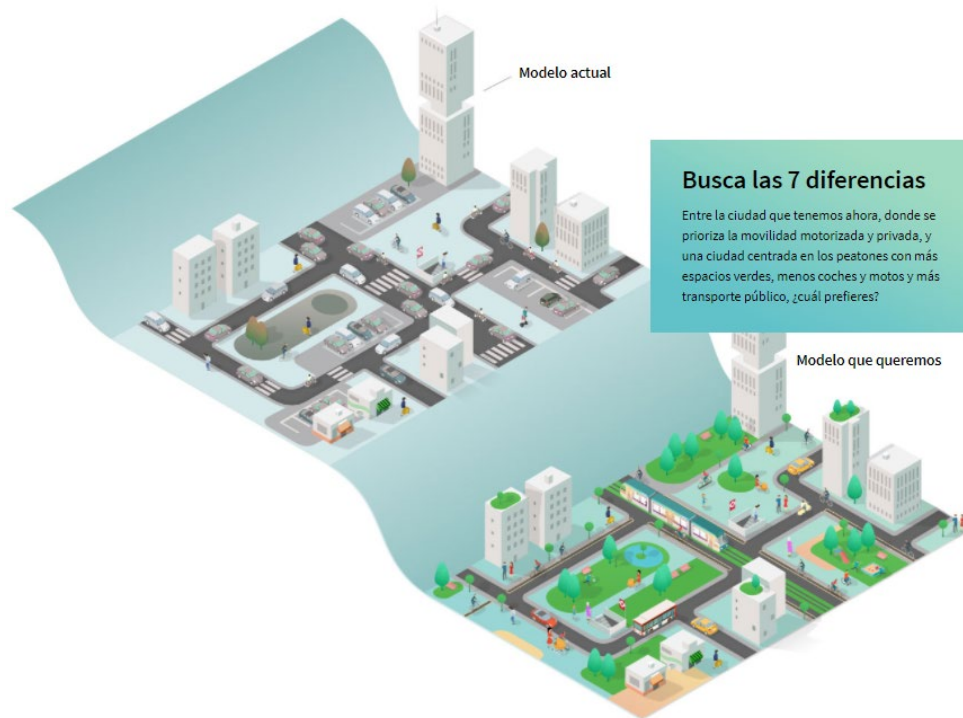


Imagen 8. Modelo de ciudad planteado por el PMU 2024 de Barcelona. (Fuente: [www.barcelona.cat](http://www.barcelona.cat), 2019)

El PMU de 2024 de Barcelona presenta respuestas nuevas a las necesidades de movilidad de las personas y las mercancías, necesidades impuestas tanto por la emergencia sanitaria y sus consecuencias negativas sobre el funcionamiento, como por la economía de la ciudad, por la emergencia ambiental, por la transición digital y por los cambios tecnológicos y sociológicos, factores que ponen en cuestión los modelos de movilidad urbana tradicionales.

El nuevo modelo de movilidad que propone el *Plan de Movilidad Urbana* de Barcelona apuesta por garantizar el derecho y el acceso a la movilidad de todos los ciudadanos y ciudadanas de una forma equitativa, orientando el reparto modal hacia los modos más sostenibles y más saludables.

Los ejes principales de la actuación del PMU de Barcelona se centran en cinco grandes ámbitos: la movilidad segura, la movilidad sostenible, la movilidad saludable, la movilidad equitativa y la movilidad inteligente. El objetivo es favorecer los desplazamientos en transporte público y en modos activos y no contaminantes, actuando sobre las condiciones de uso de los vehículos motorizados.

Los objetivos planteados en los ámbitos de actuación en los que se centra el plan de 2024 tienen como finalidad superar los retos sanitario, medioambiental y socioeconómico a los que se enfrenta la ciudad:

- Incrementar la cuota de desplazamientos en modos de transporte sostenibles.
- Favorecer el derecho a la movilidad universal, poniendo al viandante como centro del modelo e incrementando y mejorando las condiciones de accesibilidad y seguridad vial.
- Ampliar y hacer más atractiva para el usuario la oferta de transporte público urbano y metropolitano, para que sea el eje vertebrador del sistema de desplazamientos.
- Ampliar y mejorar la infraestructura ciclista y las condiciones de seguridad vial, aparcamiento, convivencia e intermodalidad de las bicicletas y los vehículos de movilidad personal.

- Actuar sobre las condiciones de uso del vehículo privado a motor, incentivando la transición energética a combustibles limpios, regulando el aparcamiento y favoreciendo el uso eficiente y compartido.
- Ampliar la regulación de la distribución urbana de mercancías y gestionarla de manera más inteligente y sostenible, para que quede integrada en el territorio.
- Convertir la movilidad en un conjunto de servicios multimodales, seguros, eficientes y sostenibles al servicio del usuario, utilizando las tecnologías de la información y la comunicación, internet y la gestión de datos.

<b>Movilidad Segura</b>
Reducir la accidentalidad asociada a la movilidad
<b>Movilidad Saludable</b>
Fomentar la movilidad activa
Reducir la contaminación atmosférica derivada del transporte
Reducir la contaminación acústica derivada del transporte
<b>Movilidad Sostenible</b>
Facilitar el trasvase modal hacia los modos más sostenibles
Moderar el consumo de energía en el transporte y reducir su contribución al cambio climático
Aumentar la proporción del consumo de energías renovables y “limpias”
<b>Movilidad equitativa</b>
Fomentar usos alternativos de la vía pública
Garantizar la accesibilidad al sistema de movilidad
Garantizar una movilidad equitativa por edad, condición física, género, renta económica y barrio
Mejorar las condiciones de la movilidad laboral y de la vida cotidiana
<b>Movilidad inteligente</b>
Incrementar la eficiencia de los sistemas de transporte
Incrementar el uso de los vehículos de uso compartido (sharing)
Incorporar las nuevas tecnologías en la gestión de la movilidad
Mejorar el servicio de movilidad introduciendo tecnologías “mobility as a service”

Tabla 5. Ejes principales de actuación del PMU de Barcelona. (Fuente: [www.barcelona.cat](http://www.barcelona.cat))

Las actuaciones propuestas en el Plan tienen el objetivo de incrementar los desplazamientos seguros y sostenibles, y dar alternativas suficientes y eficientes para reducir la demanda sobre las formas de movilidad más contaminantes.

En el PMU de Barcelona para 2024 también se incorpora la Smart Mobility como pieza fundamental de la movilidad urbana por la incidencia que ejerce sobre todas las formas de desplazamiento. Además, incluye políticas transversales a la movilidad como son la gestión de la movilidad laboral, la movilidad y seguridad vial alrededor de los centros escolares, los centros de estudio o los centros sanitarios y la gestión de la movilidad turística. De esta forma, más allá de la planificación tradicional, en el Plan también se contemplan los diferentes tipos de demandas y propone soluciones de manera transversal, integrando medidas y acciones de diferentes modos de desplazamiento.

En el Plan de Movilidad de Barcelona se contempla la movilidad como un derecho social que pone a las personas en el centro del sistema y como un eje vertebrador del modelo social, económico y cultural de la ciudad, de forma que ante cualquier circunstancia se puedan garantizar los desplazamientos de todos los ciudadanos y ciudadanas. Esta forma de entender

la movilidad debería ser la contemplada en todos los Planes de Movilidad realizados a nivel nacional.

Además, el objetivo del Plan es el fomento de la movilidad sostenible, una movilidad inclusiva y segura para todas las personas, prestando especial atención a los colectivos más vulnerables, entiendo como tal a las personas con discapacidad, pero también a las mujeres y los niños y niñas, a las personas mayores y todas aquellas personas que pueden tener necesidades específicas de movilidad.

## 8. Caso de estudio: La ciudad de Valencia

Valencia es una ciudad de la costa levantina perteneciente a la provincia del mismo nombre, situada en la Comunidad Valenciana, al este de España.



Imagen 9. Ubicación de la ciudad de Valencia. (Fuente: Google, Edición propia)

La ciudad de Valencia cuenta con una población de 800.215 habitantes, de las cuales 419.922 son mujeres, lo que representa el 52,48% de la población total y 380.293 son hombres, representando un 47,52% del total.

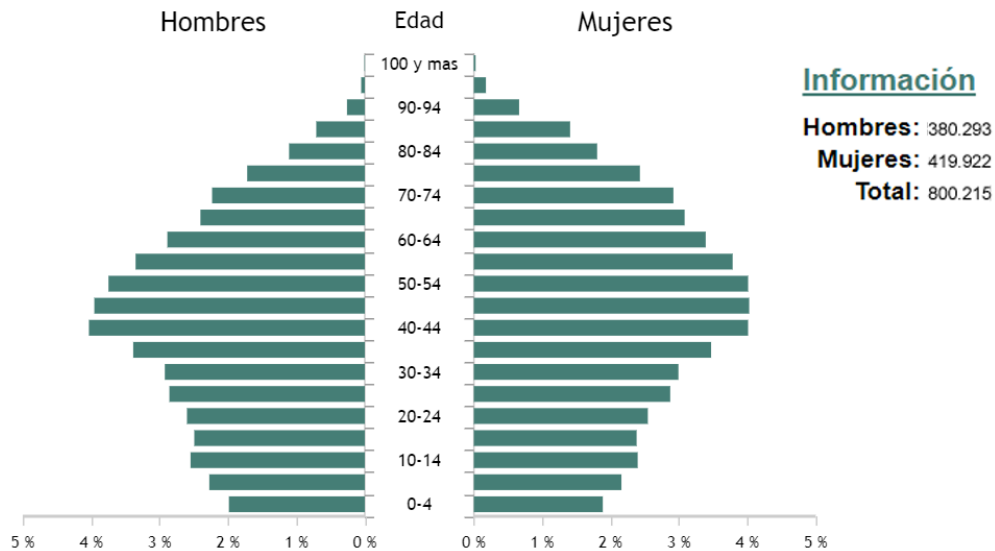


Imagen 10. Pirámide poblacional de la ciudad de Valencia. (Fuente: Instituto Nacional de Estadística, 2020)

## 8.1. Situación de Valencia respecto a la Movilidad Sostenible

Diversas ciudades han desarrollado a lo largo de los años Planes de Movilidad para seguir una estrategia que permita alcanzar los objetivos de sostenibilidad en la movilidad de sus ciudadanos y ciudadanas.

La ciudad de Valencia, también se ha sumado a esta corriente de sostenibilidad ambiental desarrollando diversas leyes, planes y políticas en general, con la intención de promover este nuevo enfoque de la movilidad.

Algunos de los documentos que se detallan a continuación tienen carácter local, pero la gran mayoría han sido desarrollados por la Generalitat a nivel comunitario. De todos modos, se exponen dichos documentos por ser de aplicación directa en la ciudad de Valencia.

### 8.1.1. Ley de accesibilidad universal al sistema de transportes de la Comunidad Valenciana

La *Ley de Accesibilidad Universal al sistema de transporte de la Comunidad Valenciana* fue promulgada en el año 2009, y sigue vigente a día de hoy.

El texto se compone de cinco capítulos con un total de 49 artículos, además de las disposiciones adicionales, las disposiciones transitorias, las disposiciones derogatorias y las disposiciones finales.

El principio que preside la Ley es el de igualdad, para que cualquier acción pública en materia de transporte en la Comunidad Valenciana tenga en cuenta la problemática específica de las personas con alguna limitación de sus capacidades (personas discapacitadas o de edad avanzada, mujeres embarazadas, personas accidentadas o que lleven cargas pesadas o voluminosas, gente mayor con degradación física, mujeres con niños al brazo o cochecitos infantiles, etc.), adoptando soluciones que les permitan acceder a niveles de movilidad y seguridad en el transporte idénticos al del resto de la ciudadanía.

La Ley va más allá de la regulación existente hasta el momento, ya que no solo se centra en los colectivos de personas con discapacidad, movilidad reducida, falta de coordinación psicomotora, visión reducida o nula, dificultad en el habla, personas sordas y con déficit auditivo, dificultades de orientación o interpretación, discapacidad intelectual, niños y niñas, sino que amplía el ámbito de aplicación a otros grupos de personas, como la tercera edad, y se insiste en la necesidad de que éstos tengan nuevas y mejores opciones para poder desplazarse como un elemento esencial de su calidad de vida.

El objeto de la Ley es garantizar las condiciones necesarias para que el sistema de transportes de la Comunidad Valenciana sea accesible a todas las personas, con independencia de que tengan o no limitaciones personales en su capacidad para desplazarse y acceder a la información de forma autónoma.

La Ley regula en el capítulo dos las condiciones del sistema de transportes en la Comunidad Valenciana con el fin de garantizar la accesibilidad universal, se regulan los itinerarios peatonales, el transporte público de viajeros y otros medios de transporte terrestre, además, se regulan las terminales y estaciones y los lugares de aparcamiento.

En el capítulo tres de la Ley se estipula la adaptación del sistema de transporte, tanto de los itinerarios peatonales como del transporte público.

Mediante el cuarto capítulo de la Ley se crea el Consejo de Participación del Transporte Adaptado de la Comunidad Valenciana, órgano que tiene la misión de velar por la materialización de los principios que inspiran la Ley y que el transporte sea accesible para todas las personas.

Resulta novedoso y de gran interés que en la Ley de Accesibilidad se contemple a todas aquellas personas que ven limitada alguna de sus capacidades, para así asegurar su acceso a todo el sistema de transportes de la Comunidad del mismo modo que pueden hacerlo las personas que no ven limitada su movilidad, y más teniendo en cuenta que se trata de una Ley del año 2009.

Esta Ley sigue mostrando necesidades de la sociedad actual y aportando herramientas y soluciones a los problemas existentes en materia de transportes y de movilidad en la Comunidad Valenciana.

### 8.1.2. Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana

La *Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana* fue promulgada en el año 2011, y modificada a fecha 31 de diciembre de 2020.

El texto se compone de cuatro títulos, divididos cada uno de ellos en diferentes capítulos, y con un total de 111 artículos, además de las disposiciones adicionales, las disposiciones transitorias, las disposiciones derogatorias y las disposiciones finales.

La Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana tiene como reto que cada vez más ciudadanos y ciudadanas puedan moverse fácilmente para satisfacer sus necesidades, pero que al mismo tiempo los desplazamientos sean compatibles con un entorno urbano de alta calidad, en el que poder disfrutar de un espacio al servicio de las personas, con un aire limpio y una factura energética que no aboque a niveles de dependencia inasumibles.

Los objetivos que guían el desarrollo sostenible de la movilidad de los próximos años, para que la Comunidad Valenciana pueda formar parte de las regiones más avanzadas en cuanto a desarrollo y calidad de vida son cuatro: recuperar la ciudad, hacer el transporte accesible para todas las personas, disminuir las emisiones dañinas para la ciudad y tener niveles de seguridad cada vez más altos. Estos objetivos tienen como finalidad avanzar hacia un patrón de movilidad más equilibrado, en el que los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público tengan cada vez más relevancia en la movilidad cotidiana.

El título primero de la Ley de Movilidad es el correspondiente a los principios generales de la Ley. Se compone de cuatro capítulos en los que se detallan los objetivos, criterios y competencias de la Ley, el fomento de los desplazamientos mediante modos no motorizados, los planes de movilidad, así como los derechos y deberes de la ciudadanía en relación con la movilidad y el transporte público.

El título segundo de la Ley versa sobre el transporte de viajeros. Este título está dividido en tres capítulos, el primero de ellos es el relacionado con los servicios públicos de transporte, dividido a su vez en cuatro secciones, el segundo capítulo hace referencia a otros tipos de transporte de viajeros, y el último capítulo a los servicios de taxi en particular.

En el tercer título, se detallan los principios generales de las infraestructuras de transporte en el primer capítulo, la planificación de las infraestructuras en el segundo, y su compatibilidad con el entorno en el tercero. El capítulo cuatro se centra en las estaciones y las terminales viajeros, el quinto en las infraestructuras logísticas y el sexto y último capítulo, en la administración de las infraestructuras de transporte.

En el cuarto y último título de la Ley se especifican las infracciones y sanciones llevadas a cabo en el ámbito del transporte, así como las competencias y facultades de las inspecciones.

Puesto que la *Ley de Movilidad* fue revisada a finales de 2020, en ella se contemplan todos los aspectos relacionados con los nuevos enfoques de la movilidad sostenible, segura e inclusiva, enfocada en las personas y en los medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente.

### 8.1.3. Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Valencia

En el año 2013 se publicó el PMUS de Valencia, que tras un análisis de la situación de la ciudad efectúa un diagnóstico de la movilidad, para crear un escenario a corto, medio y largo plazo, y establecer unas líneas estratégicas y unos objetivos de actuación.

El *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia* se estructura en base a la consecución de diez objetivos:

- Asegurar y potenciar que el peatón siga siendo el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.
- Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte general y cotidiano de los ciudadanos.
- Conseguir una mayor cuota de participación del transporte público en los desplazamientos urbanos.
- Revisar y redefinir una jerarquía viaria en la ciudad que permita una mejor ordenación de los flujos de tráfico por la misma, de modo que el centro deje de ser un itinerario de paso y recupere su carácter de punto de encuentro esencial de la ciudad y los ciudadanos.



- Organizar el espacio destinado al estacionamiento en superficie.
- Favorecer la descarbonización del sistema de transporte.
- Hacer de la disuasión y la prevención la base de la disciplina circulatoria en la ciudad.
- Mejorar la seguridad vial y la convivencia pacífica entre todos los usuarios de la vía.
- Conseguir una ciudad accesible para todos los ciudadanos.
- Mejorar la gestión de la movilidad.

Tomando como base de partida los objetivos del Plan, se establecen cinco líneas estratégicas de actuación, divididas en función de cada modo de transporte.

<b>Estrategias para el peatón</b>
Estrategia 1: Potenciar los desplazamientos peatonales
Estrategia 2: Recuperar y poner en valor los espacios públicos urbanos y las pequeñas centralidades de movilidad
Estrategia 3: Asegurar una movilidad peatonal libre de obstáculos y segura
<b>Estrategias para la bicicleta</b>
Estrategia 4: Asegurar una infraestructura ciclista adecuada, manteniendo, mejorando y consolidando la red de vías para bicicletas de la ciudad
Estrategia 5: Facilitar y normalizar el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano y habitual de los valencianos
<b>Estrategias para potenciar el transporte público</b>
Estrategia 6: Mejorar la competitividad del servicio de transporte urbano de EMT Valencia
Estrategia 7: Adaptar la red de EMT a las nuevas necesidades y demandas de movilidad de los ciudadanos
Estrategia 8: Potenciar la intermodalidad, la coordinación y la integración del transporte público urbano e interurbano
<b>Estrategias para el vehículo privado</b>
Estrategia 9: Jerarquizar el viario de la ciudad bajo criterios de una movilidad más sostenible
Estrategia 10: Calmar el tráfico
Estrategia 11: Reorganizar el espacio dedicado al estacionamiento
Estrategia 12: Mejorar la carga y descarga en la ciudad
<b>Estrategias transversales de movilidad sostenible</b>
Estrategia 13: Profundizar los aspectos de la gestión de la movilidad con la ayuda de las nuevas tecnologías de la información
Estrategia 14: Integrar el diseño urbano con los criterios de movilidad sostenible
Estrategia 15: Comunicar y promover la movilidad sostenible
Estrategia 16: Descarbonizar el sistema de transportes
Estrategia 17: Entrelazar la planificación territorial y urbana con las infraestructuras de movilidad

Tabla 6. Estrategias incluidas en el PMUS. (Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia)

A pesar de que el PMUS de Valencia fue redactado años después de la publicación de la *Ley de Accesibilidad universal al sistema de transportes de la Comunidad Valenciana*, en él no se observan medidas específicas en esta materia, de modo que los usuarios del sistema con necesidades específicas de movilidad puedan ver garantizada su accesibilidad. Así mismo, no se observan medidas encaminadas a introducir la movilidad del cuidado como un tipo de movilidad obligada, esto es debido a que no se tiene en cuenta en la encuesta previa realizada.



#### 8.1.4. Políticas y objetivos en el área de movilidad y espacio público del Ayuntamiento de Valencia

En 2017 el Ayuntamiento de Valencia redacta el documento *València, hacia una movilidad (+) sostenible*, que contiene políticas y objetivos en el área de movilidad en el espacio público de la ciudad de Valencia.

El documento tiene como objetivo desarrollar y llevar a cabo las actuaciones propuestas por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible redactado en 2013, para adaptarlas a las nuevas necesidades de movilidad que se hacen patentes en la ciudad.

En línea con el PMUS de 2013 se establecen medidas para mejorar los desplazamientos a pie y en bicicleta por la ciudad, mejorar la experiencia de los usuarios del transporte público y limitar el uso del vehículo privado para que su uso sea más racional.

Además, en el documento se incluyen medidas para hacer la movilidad de la ciudad de Valencia más segura, inteligente y participativa.

Todas las medidas contempladas en el documento tienen la finalidad de hacer de Valencia una ciudad más sostenible, para lo cual la movilidad ha de ser segura, eficiente, justa, accesible y participativa y, además, ha de entenderse a nivel metropolitano.

A pesar de que las medidas contempladas en el documento han sido llevadas a cabo, en él, al hablar de personas vulnerables únicamente se refiere a niños, mayores y personas con dificultades de desplazamiento, lo que no supone contemplar a todos los colectivos vulnerables de la movilidad, en este sentido, se observa que las medidas llevadas a cabo contempladas en el PMUS de Valencia no son ampliamente sociales e integradoras, no se ven representados todos los colectivos sociales con necesidades particulares de movilidad, aspecto que se puede subsanar gracias a una amplia participación ciudadana en todas y cada una de las fases de elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

#### 8.1.5. Guía SET para introducir la perspectiva de género en el proceso urbano

Particular y específicamente, en materia de género, en Valencia se cuenta con la *Guía SET*, un documento creado con la finalidad de introducir la perspectiva de género en el proceso urbano que se desarrolló en marzo de 2017.

La guía expone lo que implica la introducción de la perspectiva de género en el ámbito urbanístico.

*“El género, en el ámbito urbanístico, tiene como objetivo la creación de unos espacios y una ordenación urbana que resulten adecuados para hacer más confortable el trabajo reproductivo, las labores de cuidado y, sobre todo, la vida cotidiana, y, por supuesto, pretende crear unos espacios más seguros y unos entornos más agradables y confortables para el encuentro. El urbanismo con perspectiva de género no es un urbanismo exclusivo de las mujeres, es un urbanismo que propone un diseño y una ordenación que tiene en cuenta los roles que se le han asignado a la mujer, actualmente también desempeñados por los hombres. Esta forma de urbanismo tiene en cuenta todas las etapas de la vida del ser humano, desde la infancia hasta la vejez, y no piensa exclusivamente en la*

*parte social que se encuentra en la etapa del trabajo productivo, como ocurre todavía hoy en la mayoría de los casos.”*

*“Se entiende por integración de la perspectiva de género la consideración sistemática de las diferentes situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de mujeres y hombres, incorporando objetivos y actuaciones específicas dirigidas a eliminar las desigualdades y promover la igualdad en todas las políticas y acciones, a todos los niveles y en todas sus fases de planificación, ejecución y evaluación.”*

El principal objetivo de la *Guía SET* es ofrecer un marco de apoyo para la mejora de la capacitación técnica, la formación y la concienciación, que permita aplicar la perspectiva de género al urbanismo y la arquitectura para incluir la igualdad entre mujeres y hombres en los espacios urbanos y en la ordenación urbanística. Además, la Guía pretende impulsar la obligación de integrar el enfoque de género en todas las fases del proceso urbanístico, desde el diseño, la participación, la planificación y la ejecución, hasta la evaluación y el seguimiento.

El documento se destina a todo el personal técnico involucrado en los procesos urbanos, para ser aplicado en las actuaciones de regeneración urbana y rehabilitación, así como en la creación y consolidación de nuevos modelos de ciudad.

En la Guía se muestran unas líneas básicas que resumen la problemática existente, para establecer una serie de objetivos de partida y ejemplos de actuación que se puedan adoptar, siendo una serie de recomendaciones o directrices de carácter no vinculante, que pueden implementarse, pero que pueden completarse con otros objetivos y propuestas.

La información de la *Guía SET* se estructura en siete áreas temáticas, todas ellas vinculadas transversalmente de manera integral.



Imagen 11. Áreas temáticas de la Guía SET. (Fuente: Guía SET para introducir la perspectiva de género en el proceso urbano, 2017)

A excepción del área temática número cinco, que habla exclusivamente de las viviendas, el resto de áreas temáticas que incluye la Guía están relacionadas con el estudio.

La primera área temática es la de modelo de ciudad, puesto que la planificación urbanística y el modelo de crecimiento de las ciudades ha priorizado las tareas productivas y las actividades económicas, dejando de lado las tareas reproductivas y de cuidado, de modo que actualmente se carece de un análisis multidisciplinar previo a la toma de decisiones.

Actualmente existe una incompatibilidad y lejanía entre la vivienda, el empleo y las actividades cotidianas urbanas, lo que tiene como consecuencia un importante consumo de tiempo y dinero, dificultando las tareas reproductivas y de cuidado, desarrolladas mayoritariamente por las mujeres que habitan la ciudad, por lo que sufren la ordenación territorial basada en el modelo productivo tradicional, que acaba suponiendo un obstáculo para lograr su autonomía y el disfrute del derecho a la ciudad en igualdad de condiciones.

La percepción de seguridad es la segunda área temática debido a que la percepción de inseguridad en la ciudad puede ejercer un efecto de restricción para el acceso, el uso y la apropiación del espacio público de la ciudad por parte de la ciudadanía.

Diversos estudios reflejan que en materia de seguridad no son tan importantes las estadísticas de denuncias policiales como la percepción subjetiva del espacio, ya que existen evidencias empíricas de que las mujeres limitan sus desplazamientos, y por tanto el uso y acceso a los espacios urbanos y el transporte público, en función de la percepción de inseguridad.

El área temática referente a los espacios públicos y la accesibilidad se centra en las distintas necesidades de las personas con relación al espacio urbano derivadas de los roles de género asumidos en su vida cotidiana. Las personas que asumen tareas de cuidado hacen un uso más extensivo de la ciudad, pero a menudo se encuentran con obstáculos y dificultades en temas de accesibilidad.

Los trabajos de cuidado no remunerado los asumen mayoritariamente las mujeres, pero al mismo tiempo se ha incrementado su participación en el sector productivo, lo que produce una duplicidad de trabajo que determina sus necesidades en relación al espacio público, el transporte, los equipamientos, los lugares de empleo y comercio y la vivienda.

La cuarta área temática versa sobre movilidad, ya que las pautas de movilidad de mujeres y hombres son diferentes.

Las mujeres tienen un menor acceso al coche, por lo que dependen del transporte público en mayor proporción que los hombres, realizan más desplazamientos con niños/as o cargadas y viajan más a menudo fuera de las horas pico.

El área temática seis hace hincapié en la representatividad y la señalización urbano, puesto que tradicionalmente, en las estructuras de gobierno encargadas del diseño y construcción de las ciudades, ha habido una escasa representación femenina.

Por otro lado, la señalización en las ciudades supone un impacto importante en la perpetuación de los estereotipos de género y las desigualdades entre hombres y mujeres.

La última área temática insta a la importancia de la participación ciudadana femenina en los procesos urbanísticos. El urbanismo ha tenido generalmente una escasa participación femenina, por lo que las mujeres no han tenido prácticamente capacidad de intervenir en la toma de decisiones.

Las mujeres, a pesar de no intervenir en la toma de decisiones, son las usuarias más habituales de los espacios cotidianos, motivo por el que su participación y su experiencia de las mujeres en este campo es indispensable.

La redacción de un documento como la *Guía SET* representa un punto de inflexión a la hora de planificar la ciudad de Valencia y su sistema de transportes. Gracias a los ejemplos que se muestran es posible incluir en la planificación de la ciudad un nuevo enfoque más social, que no solo beneficia a las mujeres, sino que, atendiendo a unas necesidades específicas mayoritariamente femeninas se beneficia a toda la ciudadanía, haciendo unas calles más seguras, unos espacios más habitables y en definitiva una ciudad más accesible para todas y todos.

### 8.1.6. Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia

El *Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia* se publicó en 2018, como parte de un proceso mediante el cual se está llevando a cabo el *Plan de Movilidad Metropolitana del Área de Valencia*.

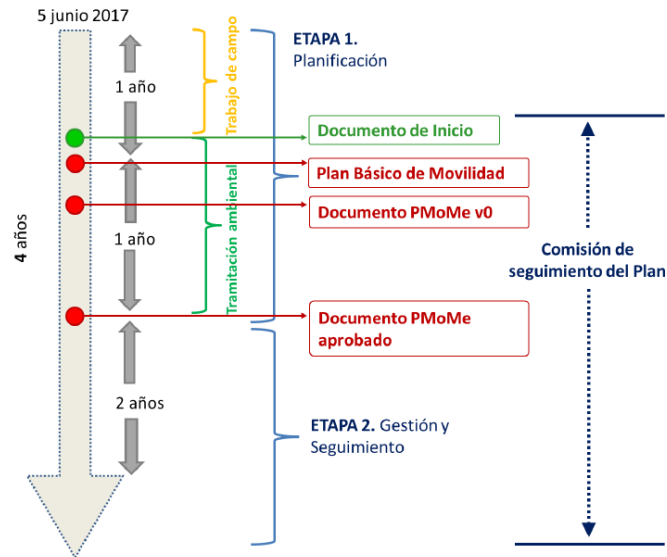


Imagen 12. Proceso de elaboración del Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia. (Fuente: *Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia*, 2018)

El *Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de València* (PMoMe) supone la culminación de la dinámica de planificación de la movilidad iniciada con la aprobación de la Ley de Movilidad de la Generalitat. Además, se presenta como la oportunidad de repensar el modelo de movilidad en el Área Metropolitana de Valencia, de ver cómo se pueden conseguir los objetivos de sostenibilidad marcados en las estrategias de desarrollo aprobadas, y de enfrentar los cambios en la manera de moverse de las personas.

El PMoMe se concibe como documento unificador de las diferentes políticas de movilidad de cada Ayuntamiento perteneciente al área metropolitana de Valencia. Con él se pone el foco de atención en los problemas que exceden de las competencias municipales y que ocasionan una mayor dependencia del vehículo privado.

El *Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia* constituye un documento completo con una batería de propuestas a desarrollar por el PMoMe. El documento tiene como objetivo aprobar y agilizar la puesta en marcha de medidas de movilidad sostenible. Además, implica la consecución del proceso de participación pública y el desarrollo consensuado del PMoMe, ya que recogerá las aportaciones de la ciudadanía tras el proceso de información pública.

Tras un análisis de la situación de Valencia en cuanto a la movilidad, el Plan Básico efectúa una diagnosis, en la que se enumeran los retos de movilidad a los que se enfrenta el área metropolitana de Valencia, para posteriormente analizar los posibles escenarios de actuación.

Una vez definido el escenario en el que se enmarca el Plan, se establecen trece objetivos que guiarán las líneas estratégicas de actuación.

Objetivo 1	Consolidar una región urbana policéntrica que facilite los intercambios ágiles de personas y mercancías imprescindibles para garantizar el desarrollo y bienestar de la población. Promover un sistema territorial que minimice la necesidad de desplazamientos a la vez que potencie aquéllos de corta distancia; y para aquéllos que deban realizarse necesariamente por modos mecanizados, se priorizarán los que sean más sostenibles.
Objetivo 2	Potenciar el transporte público. Mejorar la cobertura, calidad, seguridad y accesibilidad del servicio. Fomentar la intermodalidad y trasvasar personas usuarias del vehículo privado al sistema de transporte colectivo. Establecer un estándar de servicio de transporte público en toda el Área Metropolitana, en función de las necesidades de la población, flujos esperados y la maximización del beneficio. Se preparará un plan de servicios de autobús y ferroviarios, de modo que se alcancen unos índices de cobertura de la red que hagan del transporte público una opción real a los desplazamientos de mayor distancia.
Objetivo 3	Recuperar espacio de la vía pública para los modos no mecanizados de transporte, mejorando la calidad del entorno urbano para devolver a las calles y plazas su protagonismo como espacios de convivencia de primer nivel. Potenciar las conexiones metropolitanas de corta distancia, entre las diversas unidades funcionales del Área Metropolitana, de modo que la división administrativa no sea impedimento de conseguir desplazamientos más sostenibles.
Objetivo 4	Mejorar la seguridad de los desplazamientos, reducir la accidentalidad y focalizar las actuaciones prestando especial atención al usuario más vulnerable. Generalizar la implantación de zonas 30 y de calles de convivencia, de modo homogéneo y coordinado entre los municipios, para conseguir una reducción efectiva de la velocidad de circulación en desplazamientos de corta distancia.
Objetivo 5	Suprimir barreras a los desplazamientos de las personas con movilidad reducida. Conseguir una red de transporte público completamente accesible y una movilidad sin costuras que asegure la posibilidad de desplazarse por toda el Área al conjunto de la ciudadanía.
Objetivo 6	Gestionar eficazmente el tráfico y el sistema de estacionamiento en congruencia con las políticas de potenciación del transporte público y de los modos no mecanizados de desplazamiento. Establecer una política coordinada de tarificación del acceso al centro de València y de circulación por el Área Metropolitana, en vehículo privado, así como del estacionamiento en destino en las principales zonas atractoras.
Objetivo 7	Mejorar las operaciones de carga, distribución y descarga de mercancías para mantener su función esencial con el menor perjuicio posible para el resto de las personas usuarias del espacio público. Establecer un marco circulatorio homogéneo en todos los municipios, con una red de estacionamiento, carga y descarga de alcance metropolitano.
Objetivo 8	Reducir emisiones contaminantes, ruido y garantizar un consumo energético más eficiente en el ámbito de la movilidad. Apostar por la descarbonización del sistema de transporte, en los modos mecanizados, y potenciar los modos no motorizados, con ínfimo consumo energético.
Objetivo 9	Introducir progresivamente nuevas tecnologías aplicadas a la movilidad para facilitar la coordinación tarifaria, el intercambio modal, la mejora de la accesibilidad, la reducción de la accidentalidad, la información en tiempo real y la comodidad del usuario. Establecer un marco regulatorio común para los nuevos servicios de Movilidad como Servicio, así como una política de transporte público en la que las empresas de transporte público continúen

	detentando la gestión de la movilidad, en coordinación con los nuevos actores que puedan surgir. Apostar por una gestión activa de las vías de circulación y de las zonas de embarque/desembarque en las aceras, en un escenario de progresiva automatización de los vehículos. Asegurar la disponibilidad y acceso a los datos de movilidad que las nuevas tecnologías permitan obtener, a los organismos de gestión de la movilidad.
Objetivo 10	Facilitar un documento de planificación estratégica a la nueva Autoridad Única del Transporte en el área que facilite la integración modal, tarifaria y administrativa en beneficio de las formas de desplazamiento más sostenibles para los ciudadanos.
Objetivo 11	Facilitar criterios de movilidad sostenible para una política urbanística y territorial que apueste por la ciudad compacta mediterránea, con barrios y distritos equilibrados en términos de residencia, empleo, terciario y equipamientos. Revisar ratios de dotación de estacionamiento, densidades mínimas de población y niveles de accesibilidad, dentro de la planificación urbana.
Objetivo 12	Promover la más amplia participación ciudadana en la elaboración y posterior gestión del PMoMe.
Objetivo 13	Informar y educar a la población, especialmente a la juventud, en las ventajas de desarrollar hábitos de movilidad más sostenibles.

Tabla 7. Objetivos del PMoMe. (Fuente: Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia)

Para que sea posible la consecución de los objetivos se determinan las líneas estratégicas de movilidad, que deben orientar las actuaciones del Plan. Las actuaciones se orientan hacia cada modo de transporte, aunque dada la complejidad de la movilidad, algunas se entrelazan entre sí formando elementos horizontales del conjunto de propuestas.

Las propuestas incluidas en el Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València son propuestas de implantación a corto y medio plazo, que tienen la finalidad de hacer de Valencia y su área metropolitana una región cada vez más sostenible, conectada y competitiva a la vez que innovadora, con el fin de mejorar la accesibilidad, la habitabilidad y las condiciones de vida de la ciudadanía en un espacio público y un entorno urbano de calidad.

A pesar de que el PMoMe se elabora tras la publicación de la Guía SET, no se observan las propuestas que la Guía contempla. No todos los datos de la encuesta han sido desagregados por sexo y al hablar de movilidad obligada solo se tienen en cuenta los desplazamientos por motivos de trabajo y estudios, sin incluir los desplazamientos generados por la movilidad del cuidado.

Además, en el PMoMe no se observan medidas específicas destinadas a la mejora de la movilidad de los colectivos vulnerables, no se observan medidas específicas encaminadas a la mejora de la seguridad y su percepción, a la accesibilidad y a la comodidad, aspectos que ya en el año 2018 cobran importancia en la esfera técnica de la movilidad a nivel nacional.

### 8.1.7. Manual de ejemplos constructivos de buenas prácticas en movilidad sostenible en la Comunidad Valenciana

En febrero de 2019 la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas i Vertebración del Territorio publicó el *Manual de ejemplos constructivos de buenas prácticas en movilidad sostenible en la Comunitat Valenciana*, con la finalidad de impulsar actuaciones encaminadas al desarrollo de la movilidad sostenible, en cumplimiento de la *Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana*.



Con el Manual de ejemplos constructivos se pretende disponer de una guía de trabajo sencilla, que incluya fichas de casos prácticos llevados a cabo en la Comunidad Valenciana en los que se hayan abordado las actuaciones teniendo en cuenta la movilidad sostenible. Las actuaciones se desarrollan principalmente en entornos urbanos, haciendo referencia a los espacios viarios en los que los usuarios vulnerables cobran un especial protagonismo, principalmente por la necesidad de acceso a las zonas atractoras de viajes.

En el manual se incluyen principalmente intervenciones de bajo o medio coste, pero con una elevada rentabilidad social, que tienen el propósito de incrementar el bienestar de los ciudadanos mediante la movilidad sostenible y la seguridad vial. Se pretende poner a disposición del personal técnico a cargo del desarrollo vial y territorial un documento en constante retroalimentación de nuevas actuaciones que pueda ayudar al planteamiento de soluciones a problemas de movilidad, fomentando la movilidad sostenible y la intermodalidad.

El manual consta de una parte teórica en la que se identifican los tipos de problemáticas específicas en el marco de las infraestructuras de transporte terrestre de la Generalitat, en el ámbito de toda la Comunidad Valenciana, e incluye soluciones y una recopilación bibliográfica y de referencias relacionadas con la movilidad sostenible. La última parte del manual se centra en el desarrollo de ejemplos prácticos reales, para cada uno de los cuales se realiza una exposición mediante una ficha ilustrativa.

En el Manual se contemplan únicamente dos grupos cuando se refiere a los colectivos vulnerables, se considera vulnerables a los peatones y también a las personas ciclistas. Mediante esta definición de colectivos vulnerables, en la que se agrupa a todas las personas en dos grupos muy grandes se dejan de lado características específicas de movilidad de colectivos más específicos. Por un lado, en lo que refiere a las personas que caminan, no son las mismas características al caminar las de una persona mayor que las de un niño o una niña, del mismo modo que no son las mismas características las de una persona con cualquier tipo de discapacidad, que según sea y su grado, tendrá otras necesidades específicas propias a la hora de desplazarse por la ciudad, del mismo modo, las personas que se desplazan transportando alguna carga tampoco tienen las mismas necesidades de movilidad y todas estas diferencias entre todas las personas que caminan por la vía pública no se ven representadas en el manual. Por otro lado, en cuanto a las personas ciclistas, no son las mismas necesidades las de una persona que se desplaza con una bicicleta convencional que si lo hace con una bicicleta adaptada para personas con movilidad reducida (con una altura mucho menor), o si en la bicicleta se transporta a otra persona con elementos auxiliares como sillas portabebés o remolques para niños.

#### 8.1.8. UNEIX Programa estratégico para la mejora de la movilidad, infraestructuras y el transporte de la Comunitat Valenciana

En marzo de 2019 se publica en la Comunidad Valenciana un programa estratégico que engloba todas las áreas del transporte y la movilidad que se encuentran en la comunidad, identificando tanto los sistemas que favorecen la movilidad urbana e interurbana de los ciudadanos como los sistemas de transporte de mercancías. En él se definen las principales líneas estratégicas de actuación a seguir y desarrollar en materia de movilidad, infraestructuras y servicios de transporte entre los años 2018 y 2030.



La estrategia UNEIX tiene tres objetivos fundamentales: facilitar un reparto modal equilibrado, mejorar la accesibilidad a todo el territorio y aumentar la competitividad del tejido productivo. Todo basado en las tres vertientes del desarrollo sostenible; la vertiente social, la ambiental y la económica.

El documento se estructura en 7 áreas temáticas, para analizar por separado la movilidad sostenible; las infraestructuras de transporte terrestre; los puertos, aeropuertos y costas; la logística; la calidad; la innovación y las nuevas tecnologías; y la transparencia, difusión y concertación. Además, se incluyen dos capítulos relacionados con la financiación y la participación.

Para cada una de las áreas temáticas se analiza la situación actual en la que se encuentra y se efectúa un diagnóstico, se establecen una serie de objetivos y las directrices a seguir y se concretan propuestas de actuación.

Los aspectos más relevantes del documento en relación al estudio son los relacionados con la movilidad sostenible, con las infraestructuras del transporte terrestre, con la calidad, con la innovación y las nuevas tecnologías y con la transparencia, la difusión y la concertación.

A pesar de que con el Documento se pretende crear una estrategia común en diferentes ámbitos relacionados con el transporte, no se efectúa un análisis profundo de la situación actual para poder hacer un diagnóstico más exacto. En lo que se refiere a movilidad únicamente se efectúa el análisis mediante matrices Origen-Destino, sin tener en cuenta el motivo de los desplazamientos ni las características de las personas que los efectúan. No se puede mejorar la accesibilidad de un sistema sin conocer las características de las personas que lo utilizan.

#### 8.1.9. Ordenanza de movilidad

En el año 2019, la Regiduría de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia publicó la primera *Ordenanza de Movilidad* de la ciudad, tras años de ordenanzas de circulación, que no incluían los conceptos de movilidad urbana o movilidad sostenible.

La nueva *Ordenanza de Movilidad* prioriza de manera escalonada los diferentes usos y desplazamientos en función de la vulnerabilidad de las personas usuarias y los menores impactos ambientales generados para garantizar la seguridad y la salud de los ciudadanos y ciudadanas, la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente, restando protagonismo gradualmente al vehículo privado motorizado en favor de los desplazamientos a pie, en transporte público y en bicicleta o vehículos de movilidad sostenible.

Previa a la elaboración del borrador de la *Ordenanza de Movilidad*, se abrió un proceso activo de participación ciudadana, a través de la *Mesa de Movilidad* y de grupos de debate organizados, además de consultas directas a diferentes servicios municipales e instituciones y asociaciones vecinales.

La intención de la nueva *Ordenanza de Movilidad* es ser una aproximación general a los comportamientos en materia de movilidad. Recoge contenido de la anterior *Ordenanza de Circulación*, pero incluye ámbitos que no se habían tenido en cuenta hasta ahora, como el transporte público o los patinetes y otros vehículos ligeros.

La Ordenanza comienza en cada título desarrollando los derechos y deberes de las diferentes personas usuarias, y pretende aclarar los puntos de duda que han existido hasta ahora, tanto

para los usuarios y usuarias de la vía pública como para los agentes encargados de su cumplimiento. Los criterios seguidos han sido los de la prudencia, el planteamiento de soluciones para integrar y compartir el espacio, respetando y priorizando a las personas más vulnerables, y la búsqueda de alternativas para hacer posibles soluciones a largo plazo.

La nueva *Ordenanza de Movilidad* no pretende convertirse en un catálogo de prohibiciones y sanciones, por lo que, apuesta por la claridad, la regulación y la difusión de los criterios de respeto y convivencia. Sin embargo, es inevitable utilizar las sanciones para prevenir y corregir las conductas contrarias a la norma, especialmente las que afectan a la seguridad vial y a la calidad ambiental, por lo que se han añadido al nuevo título de infracciones y sanciones los criterios de proporcionalidad al riesgo inducido y la adecuación de la sanción con la gravedad de la conducta infractora.

La norma contiene la regulación imprescindible para garantizar la utilización racional del espacio público, teniendo en cuenta la necesidad de adaptarlo a las nuevas demandas de desplazamiento y uso compartido generadas por la sociedad actual.

El objeto de la *Ordenanza de Movilidad* es armonizar los diferentes usos de las vías y los espacios urbanos, incluyendo lo que hace referencia a los viandantes, la circulación de diferentes tipos de vehículos y su estacionamiento, el transporte de personas y mercancías, y las diferentes necesidades de uso del espacio público relacionadas con la movilidad. Además, pretende hacer compatibles las diferentes necesidades y usos, de manera equilibrada y equitativa entre las diferentes personas, para garantizar la accesibilidad universal y los derechos de las personas con necesidades especiales de movilidad, utilizando como criterio básico la prioridad escalonada entre los diferentes usos y desplazamientos, en función de la vulnerabilidad de las personas y los menores impactos ambientales generados, para garantizar la seguridad y la salud de las personas, la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente.

En el título primero de la Ordenanza se establecen las normas generales de movilidad, la calidad ambiental requerida, la tipología de las vías de la ciudad y la regulación y el control de la circulación.

El segundo título de la Ordenanza se centra en la movilidad de las personas viandantes de la ciudad, comenzando por los derechos y deberes de las personas viandantes. Posteriormente se especifican las características de las aceras y las calles peatonales y se detallan las prescripciones para cruzar la calzada.

En el título tercero se establece toda la información relativa a la movilidad en bicicleta, en patinete y con vehículos de movilidad personal, así como lo referente a las actividades económicas que utilizan estos medios.

El título cuarto contiene un único capítulo en el que se establecen los criterios de movilidad del transporte público, tanto del transporte colectivo como del taxi.

El quinto título de la Ordenanza regula la circulación de los vehículos motorizados de uso privado; los automóviles, las motocicletas y ciclomotores, y los sistemas de alquiler.

En el título octavo de la norma se encuentra la regulación de las paradas y los estacionamientos en la ciudad de Valencia, con capítulos específicos dedicados a la reserva de aparcamiento para personas con discapacidad y el estacionamiento regulado.

La nueva *Ordenanza de Movilidad* de la ciudad de Valencia representa un cambio muy importante en la forma de concebir la movilidad en el entorno urbano, en el que se tienen en cuenta a un gran número de colectivos vulnerables que, aunque no especifica cuáles son, se ve la intención de tener en cuenta a toda la ciudadanía en la redacción de la Ordenanza.

Un aspecto interesante de la nueva *Ordenanza de Movilidad* es que el texto se ha redactado prestando especial atención a utilizar un lenguaje no sexista, y se identifica mediante un símbolo en la portada del documento y se comprueba al leerlo.



Imagen 13. Indicativo de lenguaje no sexista de la portada de la Ordenanza de Movilidad de la ciudad de Valencia.  
(Fuente: Ordenança de Mobilitat, 2019)

El hecho de prestar atención al lenguaje utilizado en la redacción de la Ordenanza pone de manifiesto la preocupación de crear una movilidad inclusiva, segura y sostenible; cosa que queda patente no solo por el lenguaje, sino por las prioridades impuestas en la circulación de la ciudad.

## 8.2. Diseño de la encuesta sobre la percepción de los ciudadanos acerca de los distintos modos de transporte de la ciudad

Una vez estudiados los planes, las recomendaciones y las leyes existentes en materia de movilidad urbana de la ciudad de Valencia, así como las características de los medios de transporte existentes, se han detectado una serie de deficiencias o posibles mejoras en ellos, relacionados sobre todo con la seguridad, la accesibilidad y la comodidad.

Desde el análisis teórico se ha detectado que, a pesar de contemplar a los colectivos vulnerables en la normativa de movilidad de la ciudad, los planes y manuales no parecen tenerlos en cuenta, por lo que se quiere comprobar como son percibidos por las personas que se desplazan por la ciudad los diferentes sistemas al servicio de la movilidad de la ciudad, para lo que se desarrolla una encuesta de carácter cualitativo, en la que las personas encuestadas pueden transmitir su percepción.

Con la realización de la encuesta se pretende conocer cuál es la percepción de los ciudadanos y las ciudadanas de Valencia sobre los medios y sistemas de transporte que tienen a su disposición en la ciudad. Principalmente se quiere conocer cuál es la sensación de seguridad de las personas, y en qué medida sienten que son accesibles y cómodos los diferentes sistemas y medios de transporte.

La finalidad de la encuesta es proponer una serie de mejoras que ayuden a maximizar la accesibilidad de todos los colectivos a la movilidad urbana y aumentar la comodidad en los desplazamientos, del mismo modo las propuestas también irán encaminadas a minimizar la sensación de inseguridad que puede ser percibida en algunos espacios públicos.

Para el desarrollo de la encuesta se plantean dos modos de llevarla a cabo, de manera que sea posible obtener una muestra mayor, y por lo tanto más representativa de la población que, en este caso, se desplaza por la ciudad de Valencia.

Por un lado, una persona encuestará a pie de calle durante cinco días laborables y a distintas horas a los transeúntes de la vía pública en distintas zonas de la ciudad. Por otro lado, la misma encuesta se publicará en distintos medios de comunicación y redes sociales, para que cualquier persona residente en Valencia la pueda completar.

La encuesta se publicará el mismo día que den comienzo las encuestas a pie de calle, dejando un margen de dos semanas para que sea cumplimentada. Mediante este proceso las encuestas a pie de calle y las encuestas online finalizarán al mismo tiempo, pudiendo procederse al análisis de los resultados obtenidos.

La estructura de la encuesta se compone principalmente de dos bloques. El primer bloque corresponde a la introducción previa que la persona encuestadora hace a la persona encuestada o que la persona que accede a través del enlace puede leer para entender en que consiste la encuesta que va a realizar. El segundo bloque consta de la batería de preguntas que componen la encuesta completa.

Con el objetivo de que la encuesta resulte más fácil y menos tediosa de completar, se ha programado de manera que las personas encuestadas únicamente contestan a las preguntas que tienen relación con los medios de transporte que utilizan más habitualmente. De esta manera, al preguntarse por cada medio de transporte, en función de la respuesta seleccionada, la persona encuestada es redirigida a un apartado de preguntas relacionadas con la utilización de ese medio de transporte o los motivos por los que no se utiliza.

En el Anejo II se puede encontrar toda la batería de preguntas de las que se compone la encuesta, así como la introducción a la encuesta.

### 8.3. Análisis de resultados

El proceso de encuestado finalizó con 261 respuestas, pero tras un primer análisis de la muestra se detectó que era necesario eliminar tres de ellas. Dos de las personas que habían respondido a la encuesta eran menores de edad y otra era de Córdoba, por lo que para el análisis completo de la encuesta se ha contado con las 258 respuestas válidas.

Cada persona encuestada respondía únicamente a los modos de desplazamientos que utilizaba, por lo que la suma de cada modo no se corresponde con el total de respuestas a la encuesta.

Modo de desplazamiento	Número de respuestas
A pie	237
Bicicleta	75
Patinete	7
Autobús	163
Metro	160
Tranvía	79
Taxi	90
Coche	172
Moto o moto compartida	29

Tabla 7. Resumen de participación a la encuesta. (Fuente: Elaboración propia)

### 8.3.1. Caracterización de la muestra

De las 258 respuestas obtenidas a la encuesta, 141 (55%) son respuestas de mujeres, mientras que 117 (45%) son de hombres.



Gráfico 1. Sexo de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

La edad de las personas encuestadas va de los 18 a los 93 años y se ha agrupado la muestra en base a los rangos de edad utilizados en la encuesta de movilidad llevada a cabo en 2018 para la elaboración del PMoMe.

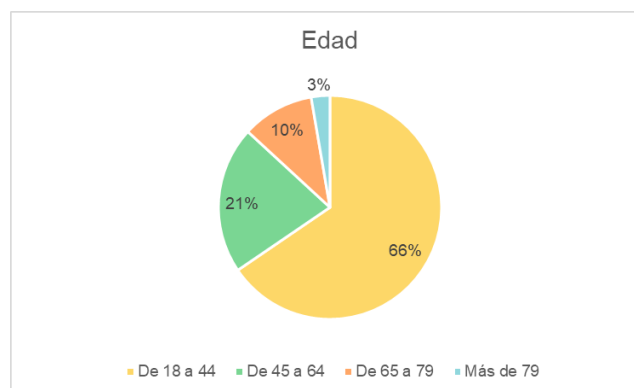


Gráfico 2. Edad de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

No ha sido homogénea la participación de hombres y mujeres en todos los grupos de edad. En el rango de 18 a 44 años y en el de más de 79 sí que es más o menos equitativa, pero en los grupos de 45 a 64 años y de 65 a 79 predomina la participación femenina.

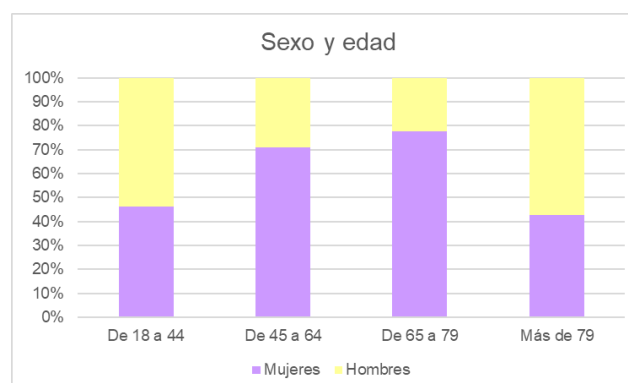


Gráfico 3. Participación por sexo en función de la edad. (Fuente: Elaboración propia)

El mayor porcentaje de participación se corresponde a personas con título de grado universitario, seguida de las personas que su nivel de estudios más alto hasta la fecha es el de bachillerato.

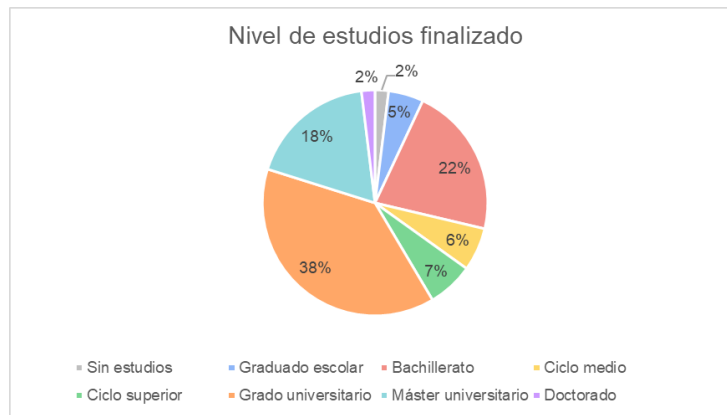


Gráfico 4. Nivel de estudios de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

En relación al nivel de ingresos, el mayor porcentaje de respuestas se corresponde con ingresos de hasta 999€, seguido de personas sin ingresos y personas que cobran entre 1000 y 1999€.

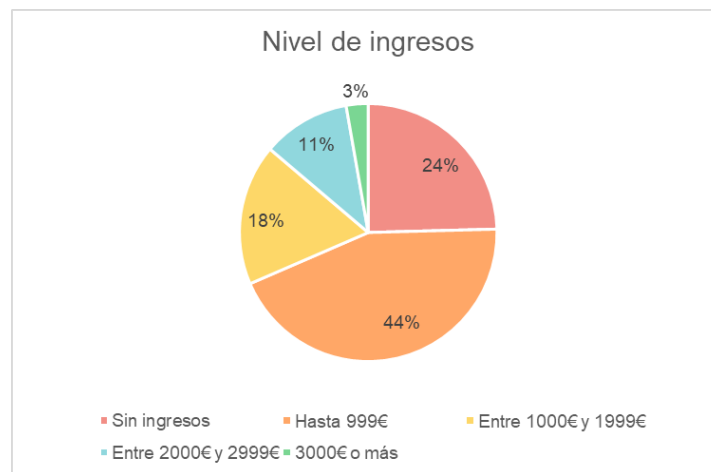


Gráfico 5. Nivel de ingresos de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

En relación al nivel de estudios finalizado y al nivel de ingresos, tiene sentido observar que la mayoría de las respuestas se corresponden a personas que actualmente están estudiando o trabajando y estudiando.

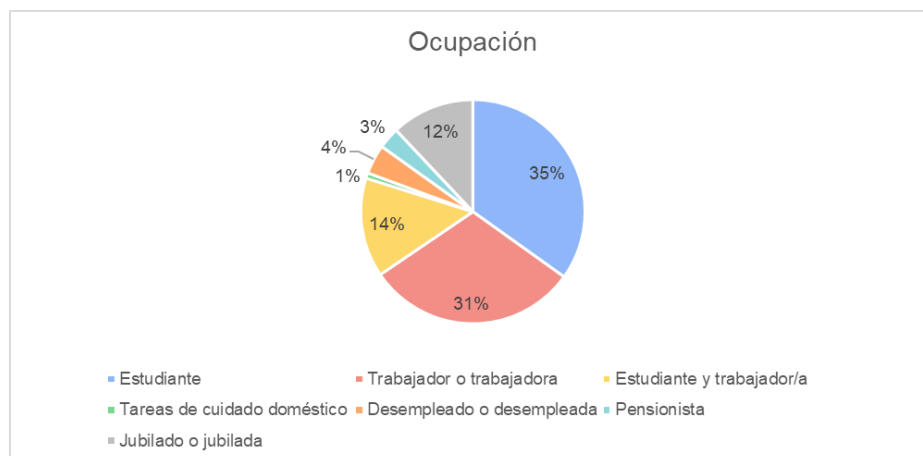


Gráfico 6. Ocupación de las personas encuestadas. (Fuente: elaboración propia)

Para el objeto del estudio ha sido desfavorable observar que la mayoría de las personas que han respondido a la encuesta no tienen ningún tipo de discapacidad, aunque sí que se han obtenido algunos resultados en este sentido.



El mayor porcentaje de discapacidad que presentan las personas encuestadas es el de discapacidad física, lo que no tiene por qué implicar que la persona tenga problemas de movilidad reducida.

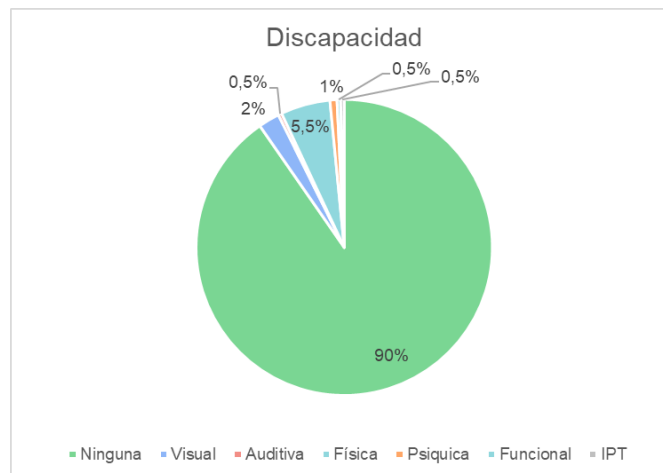


Gráfico 7. Discapacidad de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Debido que el porcentaje de personas con discapacidad que ha respondido a la encuesta no es suficientemente elevado, se ha decidido agruparlas en un solo colectivo denominado “personas con discapacidad”.

Del mismo modo que sucede con las personas con discapacidad, al analizar las respuestas relacionadas con el cuidado de personas dependientes se observa que la mayoría de las personas encuestadas no tiene a nadie a su cargo.

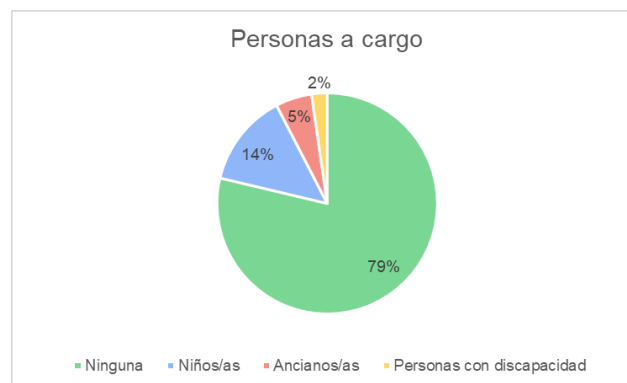


Gráfico 8. Personas a cargo de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

En cuanto al medio de transporte más utilizado, generalmente es caminar, como era de esperar, debido a que, en un momento u otro, todas las personas realizan desplazamientos a pie. Cabe destacar el uso de cercanías como medio de transporte más habitual de una de las personas encuestadas para efectuar los desplazamientos por la ciudad.

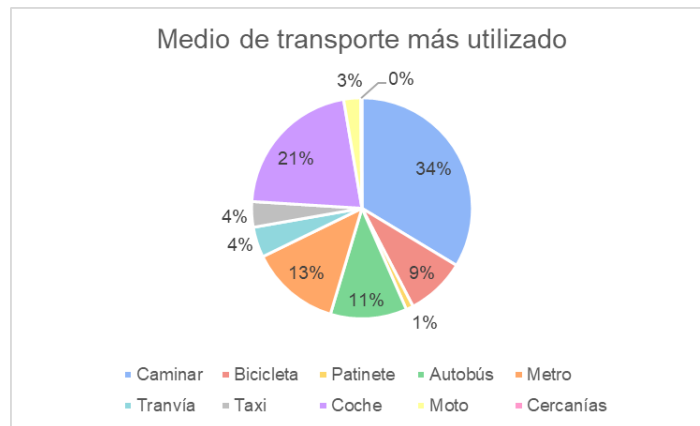


Gráfico 9. Medio de transporte más utilizado por las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Los resultados de la encuesta coinciden con estudios de movilidad llevados a cabo en diversas ciudades, observándose que las mujeres son las que más utilizan los medios de transporte público, en particular el autobús. Mientras que a la hora de caminar se observa una clara igualdad, y más o menos ocurre lo mismo con el uso del vehículo privado. Por el contrario, se observa una clara predominancia masculina en el uso de la bicicleta y la moto.

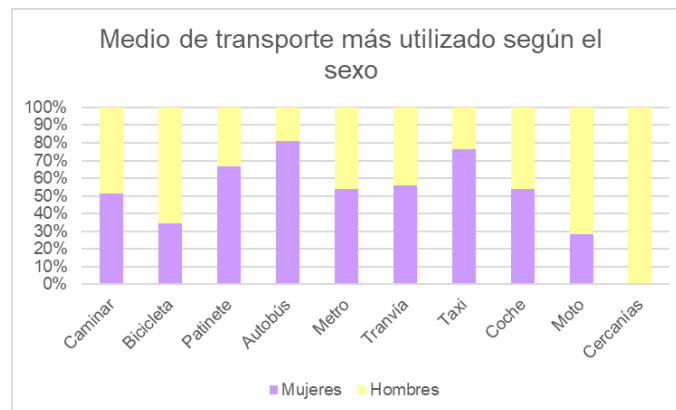


Gráfico 10. Medio de transporte más utilizado en función del sexo de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

### 8.3.2. Desplazamientos a pie

El motivo principal por el que las personas encuestadas se desplazan caminando es porque les gusta caminar, seguido de ir caminando hasta coger otro medio de transporte y no disponer de otra alternativa. El motivo menos común de los desplazamientos a pie es la comodidad.

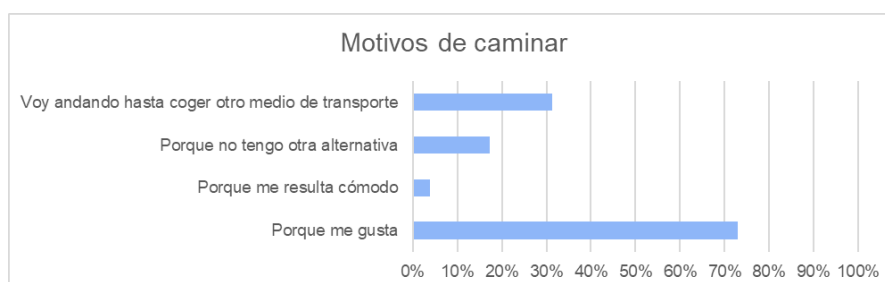


Gráfico 11. Motivos de desplazarse caminando de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Las personas encuestadas se desplazan mayoritariamente caminando para pasear, pero también para salidas de ocio o para llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico. Lo que indica que las personas encuestadas suelen llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico y sus salidas por ocio en un radio cercano a su lugar de residencia.

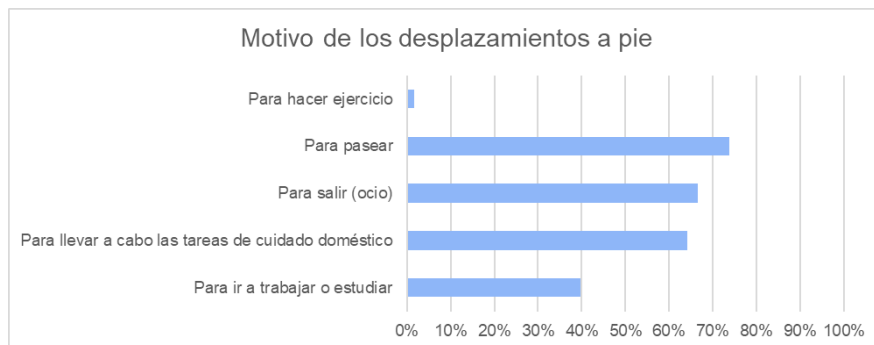


Gráfico 12. Motivos de los desplazamientos a pie de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

El hecho de que las personas encuestadas puedan desplazarse caminando a los lugares de ocio o los necesarios para el desempeño de las tareas domésticas pone de manifiesto que la distribución urbanística de la ciudad de Valencia se caracteriza por una distribución de suelo de uso mixto.

A la pregunta relacionada con los lugares de descanso que se pueden efectuar durante los desplazamientos a pie, la mayoría de las personas encuestadas han respondido que no lo necesitan.

Destaca el hecho de que el mismo porcentaje de personas indique que no puede hacerlo porque no existen lugares de descanso (12%), y que lo hace en los bancos que encuentra por el camino (12%).

Cabe destacar dos tipos de comentarios añadidos en esta pregunta, una de las personas encuestadas comenta que le gustaría que existieran más bancos, pero existe un comentario más generalizado que se refiere al mal estado de los bancos, ya que los encuentran sucios o rotos.

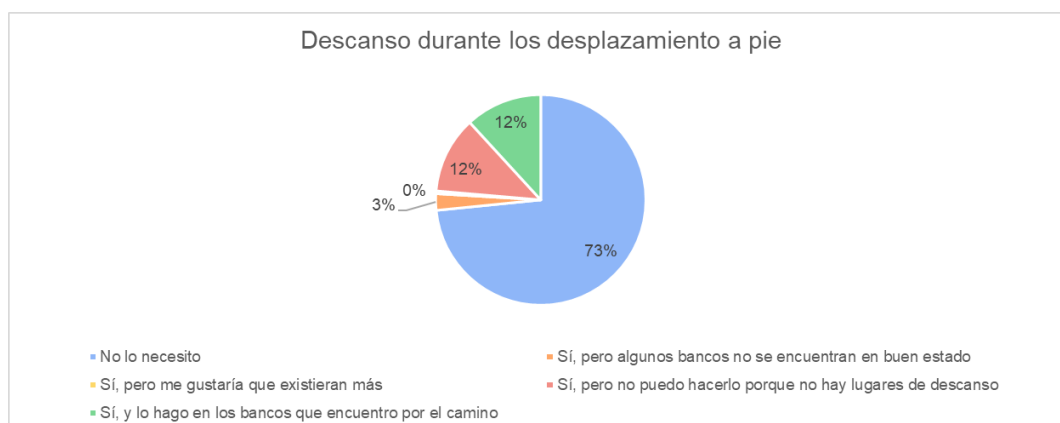


Gráfico 13. Descanso durante los desplazamientos a pie de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar por edad se observa que entre las personas de 18 a 44 años la respuesta más común es “No lo necesito”, también que en el de 45 a 64 años, aunque en menor medida. En el grupo de edad entre 65 y 79 años la mitad de las respuestas también indican que no necesitan descansar durante sus desplazamientos, mientras que la otra mitad indica que no pueden

hacerlo porque no existen lugares de descanso, o que sí lo hacen a pesar, en algunos casos, de que los bancos no se encuentren en buen estado. Por el contrario, entre las personas de mayor edad la respuesta más extendida es que descansan en los bancos que encuentran por el camino, aunque algunos no se encuentren en buen estado.

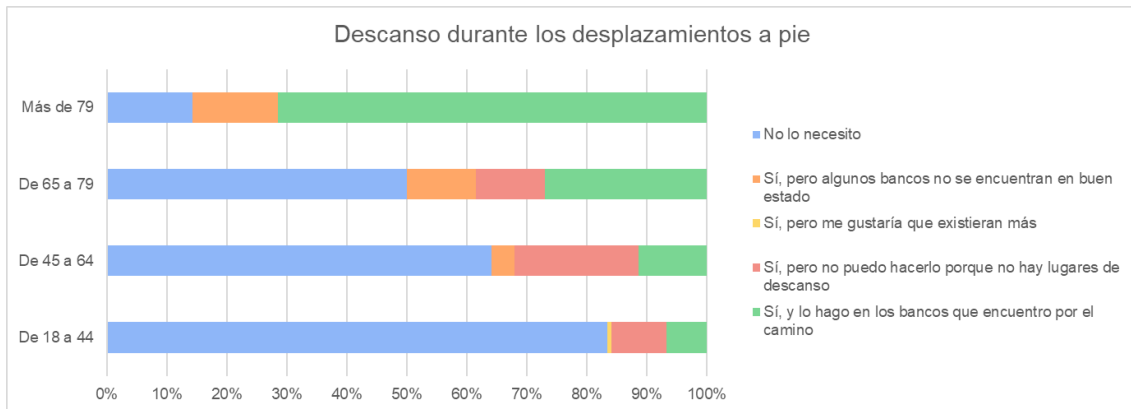


Gráfico 14. Descanso durante los desplazamientos a pie de las personas encuestadas en función de la edad. (Fuente: Elaboración propia)

También se han analizado las respuestas en función de la discapacidad. Se observa que las personas con discapacidad son las que más sienten la falta de lugares de descanso, y también las que más indican que los bancos no se encuentran en buen estado.

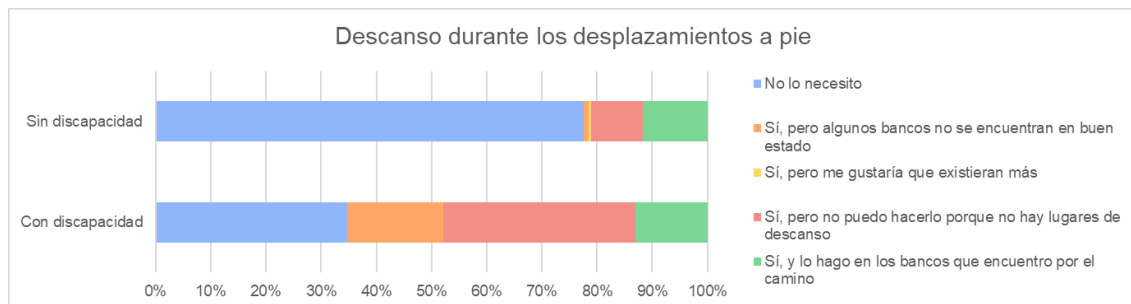


Gráfico 15. Descanso en los desplazamientos a pie de las personas encuestadas según su condición de discapacidad. (Fuente: Elaboración propia)

A pesar de que las personas encuestadas en su mayoría encuentran adecuado el ancho de las aceras de la ciudad, existe un alto porcentaje de personas que opinan lo contrario.

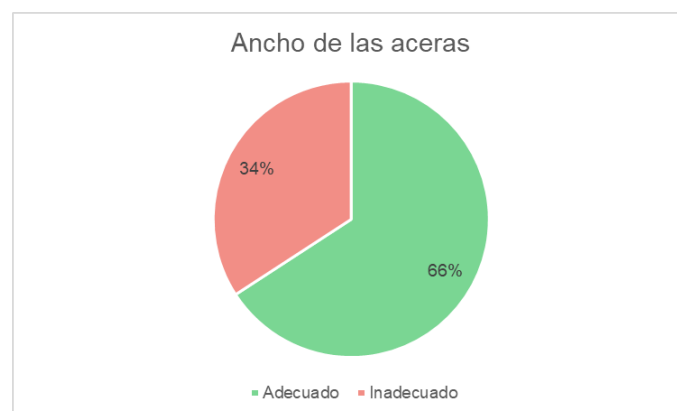


Gráfico 16. Opinión sobre el ancho de las aceras según las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Aunque hay una clara diferencia de opinión, al analizar los comentarios que se hacen respecto a este tema se observa que tanto las personas con opinión positiva como las de opinión contraria añaden indistintamente que algunas aceras son demasiado anchas y otras demasiado estrechas.

Se detectan muchas quejas relacionadas con la cantidad de obstáculos existentes en las aceras, uno de los motivos por los que la gente no está a favor del ensanchamiento de las mismas. Las terrazas de los bares son el elemento más molesto para las personas que se desplazan a pie.

En general, a las personas encuestadas, les parece adecuada la iluminación de las calles de la ciudad, a pesar de que un 28% de ellas opina lo contrario.

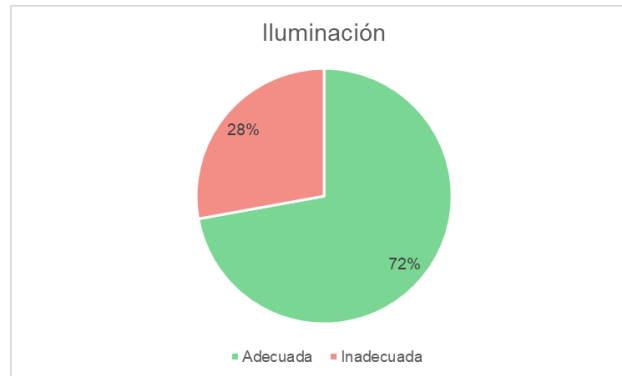


Gráfico 17. Opinión sobre la iluminación de las calles de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Los comentarios de las personas encuestadas respecto a la iluminación inadecuada hacen referencia a la falta de iluminación en algunas zonas, en especial en parques y jardines, pero también en algunas calles de la ciudad. Otras opinan que la iluminación es excesiva, produciéndose demasiada contaminación lumínica, pero puntualizan que las nuevas farolas tipo led son más adecuadas a este efecto.

Resulta interesante observar que la mayoría de personas que opinan que la iluminación es inadecuada son las mujeres.



Gráfico 18. Reparto por sexo de la opinión de iluminación inadecuada. (Fuente: Elaboración propia)

Para comprobar el motivo por que las mujeres piensan, en mayor medida que los hombres, que la iluminación de la ciudad es inadecuada, se compara con la sensación de inseguridad o miedo al desplazarse caminando, comprobándose que la mayoría de mujeres que piensan que la iluminación es inadecuada alguna vez ha sentido inseguridad o miedo al desplazarse a pie.

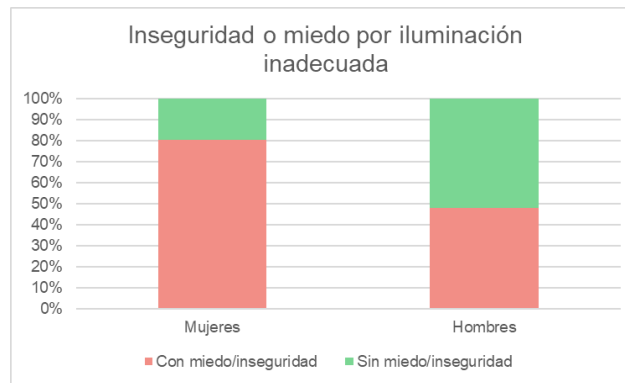


Gráfico 19. Inseguridad o miedo producidos por la falta de iluminación según sexo de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

La estética de la ciudad de Valencia es generalmente apreciada de manera positiva por las personas encuestadas.



Gráfico 20. Opinión sobre la estética de la ciudad según las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

El mayor número de comentarios negativos en cuanto a la estética de la ciudad vienen referidos a la suciedad acumulada en algunas zonas y al poco cuidado de la vegetación. Además, existen quejas referidas al mal estado del mobiliario urbano en algunas zonas de la ciudad (bancos, aceras, farolas, papeleras y contenedores de basura).

Más de 50% de las personas encuestadas ha sentido alguna vez miedo o inseguridad al desplazarse caminando por la ciudad.



Gráfico 21. Inseguridad o miedo en los desplazamientos a pie de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Al analizar los datos en función del sexo se observa que la mayoría de las mujeres ha sentido alguna vez miedo o inseguridad, al contrario que los hombres.



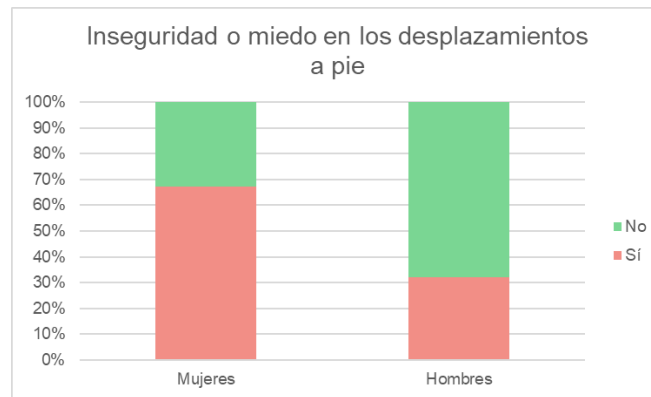


Gráfico 22. Inseguridad o miedo en los desplazamientos a pie de las personas encuestadas según su sexo. (Fuente: Elaboración propia)

El miedo por parte de las mujeres al desplazarse a pie viene mayoritariamente generado por la falta de iluminación y de vigilancia, la mayoría se sienten inseguras ante la posibilidad de acoso o agresión. En el caso de los hombres, la mayoría de los que afirman haber sentido algún miedo o inseguridad comentan que ha sido durante la noche y en calles poco iluminadas, ante la posibilidad de sufrir agresiones físicas o robos.

### 8.3.3. Desplazamientos en bicicleta

El 95% de las personas encuestadas que se desplazan en bicicleta lo hacen porque les gusta, y un 5% añade que la bicicleta es un medio de transporte rápido.

El mayor uso de la bicicleta por parte las personas encuestadas se debe a que es una forma de hacer ejercicio, pero también son muchas las personas que la utilizan como medio para ir a su lugar de estudios o trabajo. Un 40% de las personas encuestadas utiliza la bicicleta como medio de desplazamiento para salir por motivos de ocio, y casi un 20% para llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico.

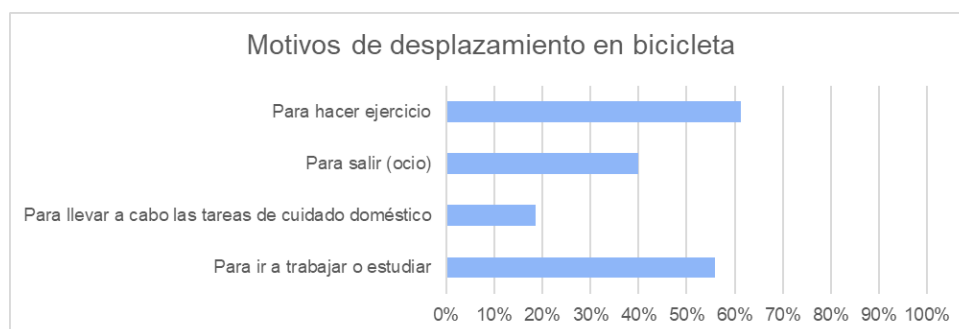


Gráfico 23. Motivo de los desplazamientos en bicicleta de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

La mayoría de las personas encuestadas opina que en la ciudad de Valencia existe una amplia red de carriles bici y calles por la que se puede circular en bicicleta de forma segura, pero según la opinión de muchas de esas personas hacen falta más carriles bici y hay lugares a los que todavía no se puede llegar en bicicleta.

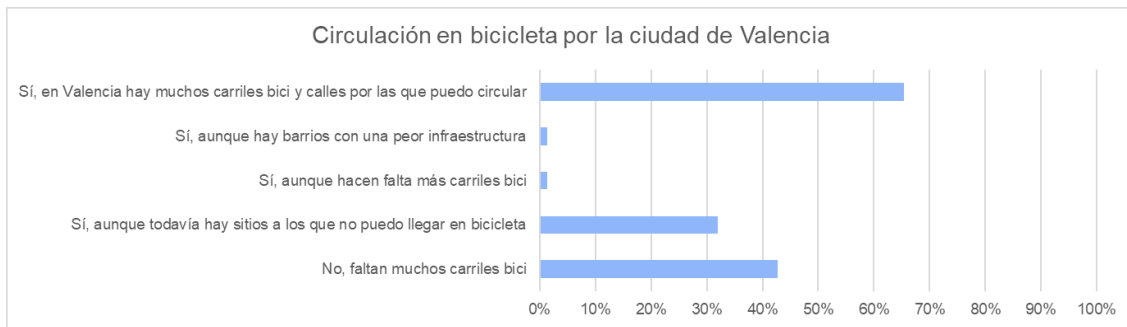


Gráfico 24. Opinión sobre la red de carriles bici de la ciudad según las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Algunas de las personas encuestadas añaden que la infraestructura necesita mejorar en algunos barrios, ya que no se encuentra en buen estado o es demasiado estrecha.

Las personas encuestadas, en su mayoría, tienen en su propiedad una bicicleta, aunque algunas la comparten con otras personas. No es elevado el porcentaje de personas que utiliza bicicletas de alquiler.

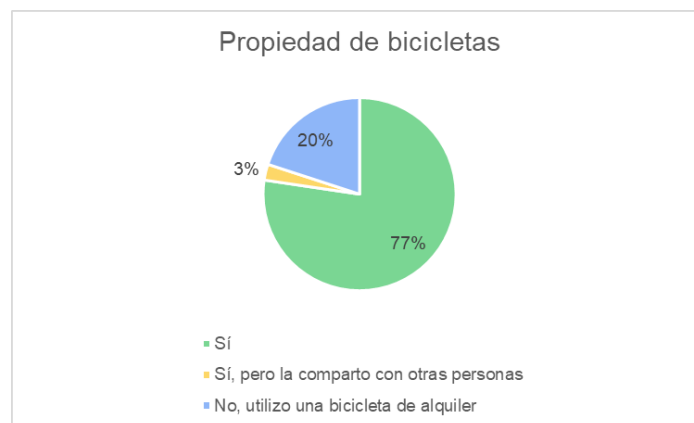


Gráfico 25. Propiedad de las bicicletas que utilizan las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

La opinión en cuanto a la disponibilidad de aparcamientos para bicicletas es dispar, es un 53% de las personas encuestadas la que opina que son insuficientes. Pero los lugares de aparcamiento para bicicletas no son los mismos dependiendo de si se utiliza una bicicleta propia o una de alquiler. La participación de usuarios y usuarias de bicicletas de alquiler es muy pequeña, por lo que se estudia el caso de personas que utilizan su propia bicicleta para desplazarse por la ciudad.

En este caso el porcentaje de personas que piensa que los puntos de aparcamiento son insuficientes o que no son de calidad aumenta considerablemente.

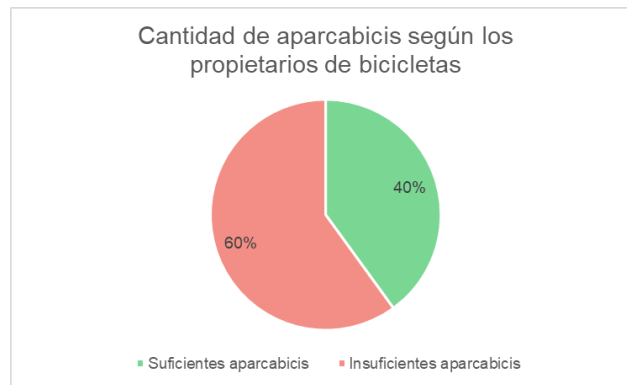


Gráfico 26. Cantidad de aparcamientos para bicicletas según las personas encuestadas que utilizan una bicicleta propia. (Fuente: Elaboración propia)

El mayor número de comentarios recibidos sobre los aparcamientos para bicicletas están relacionados con la inseguridad que produce dejar la bicicleta a plena vista. Algunas de las personas proponen la creación de espacios cubiertos en los que dejar el vehículo, incluso aparcamientos de pago que ofrezcan vigilancia.

La mayoría de las personas encuestadas echan en falta zonas de descanso durante sus recorridos en bicicleta, y apuntan la necesidad de que existan fuentes de agua refrigerada y más zonas verdes.

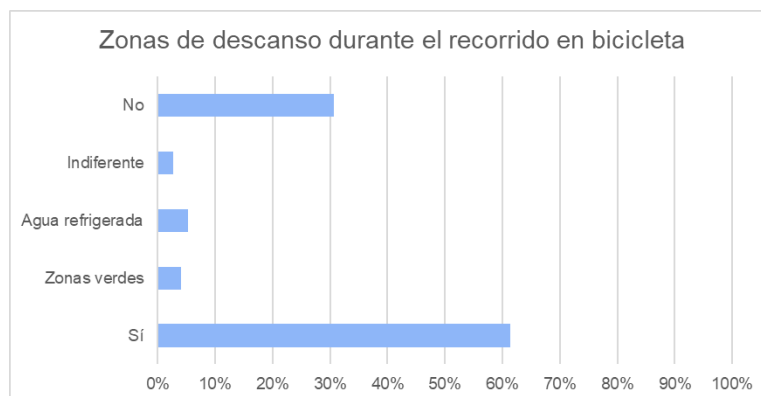


Gráfico 27. Elementos que desearían que existieran por la ciudad las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

En cuanto a la inseguridad o el miedo durante los desplazamientos en bicicleta, resulta positivo observar que es mayor el porcentaje de personas que nunca han sentido ningún miedo o inseguridad. A pesar de ello, el porcentaje de personas que si lo han sentido es elevado (43%).

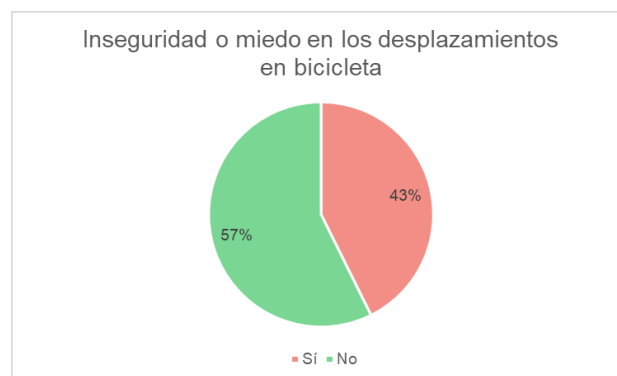


Gráfico 28. Inseguridad o miedo de las personas encuestadas que se desplazan en bicicleta. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos en función del sexo se observa que es mayor el porcentaje de hombres que de mujeres que alguna vez han sentido algún tipo de inseguridad o miedo en sus desplazamientos en bicicleta.

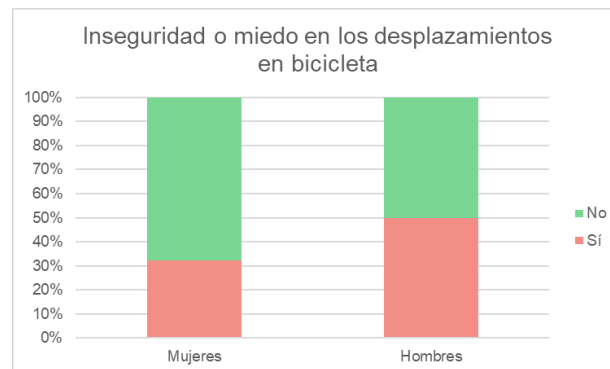


Gráfico 29. Inseguridad o miedo de las personas encuestadas según su sexo. (Fuente: Elaboración propia)

El mayor miedo identificado por los usuarios y usuarias de bicicleta tiene relación con la infraestructura, ya sea porque está demasiado próxima a personas que se desplazan mediante otro modo o por lo estrecha que resulta.

En cuanto a los motivos de no utilización de la bicicleta, el más generalizado es el de no disponer de una bicicleta, a pesar de la existencia de bicicletas de alquiler en la ciudad, pero también son motivos de no utilización de la bicicleta la comodidad y la falta de seguridad. Destacar, a pesar de no ser un comentario muy extendido, el porcentaje de gente que afirma no utilizar la bicicleta por no disponer de un lugar en el que dejarla estacionada.

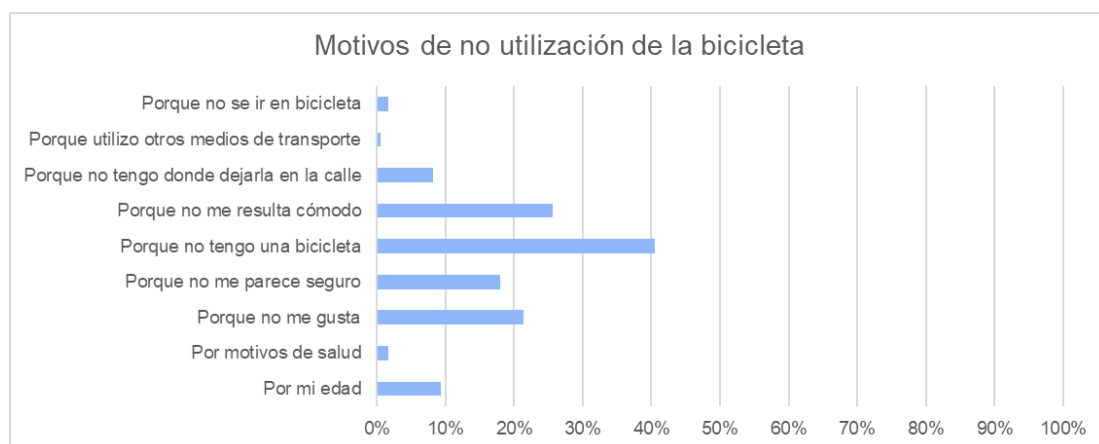


Gráfico 30. Motivos de no utilización de la bicicleta de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

### 8.3.4. Desplazamientos en patinete

Resulta interesante observar que todas las personas encuestadas (100%) indican que utilizan el patinete para desplazarse porque les gusta, añadiendo además ventajas como son su comodidad (18%) y su rapidez (18%).

Dada la versatilidad de este medio de transporte, los motivos de desplazamiento en patinete están más o menos equilibrados, utilizándose en mayor medida para ir a trabajar o estudiar.

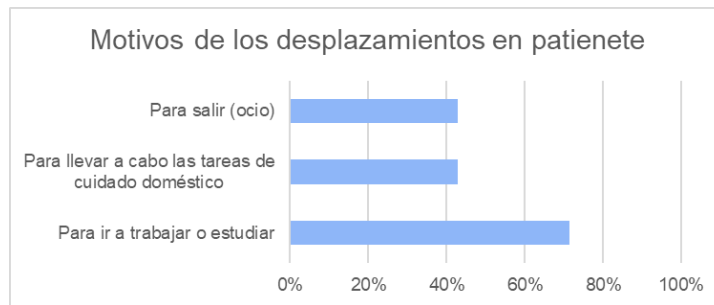


Gráfico 31. Motivo de los desplazamientos en patinete de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

En cuanto a la conexión disponible en la ciudad para desplazarse en patinete, las personas encuestadas opinan que hay muchos carriles bici y calles por las que pueden circular, pero también que hay muchas avenidas en las que no se dispone de carril bici.

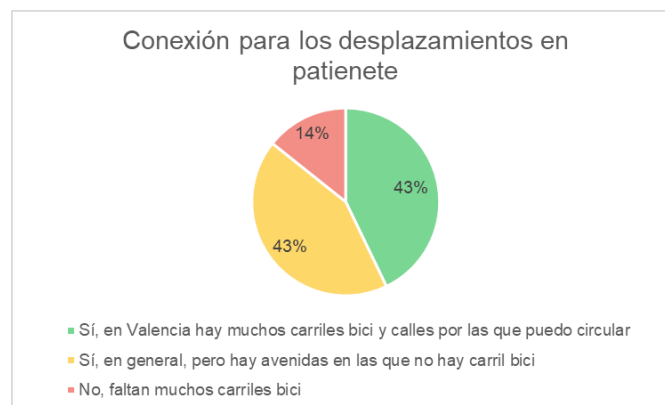


Gráfico 32. Conexiones de la ciudad para desplazarse en patinete. (Fuente: Elaboración propia)

Al preguntar a las personas encuestadas por la inseguridad o el miedo durante los desplazamientos en patinete, destaca que todas afirman haber sentido miedo o inseguridad alguna vez en sus desplazamientos.



Gráfico 33. Inseguridad o miedo en los desplazamientos en patinete de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

El motivo principal de la inseguridad o el miedo viene generado por las invasiones del carril bici por los peatones o por la circulación en vías en las que no existe carril bici. Se trata de miedos o inseguridades que también tienen las personas usuarias de bicicleta, pero no tan generalizadamente, esto puede ser debido a la distinta velocidad de circulación cada vehículo.

El motivo principal de no utilización del patinete es el no disponer del vehículo.

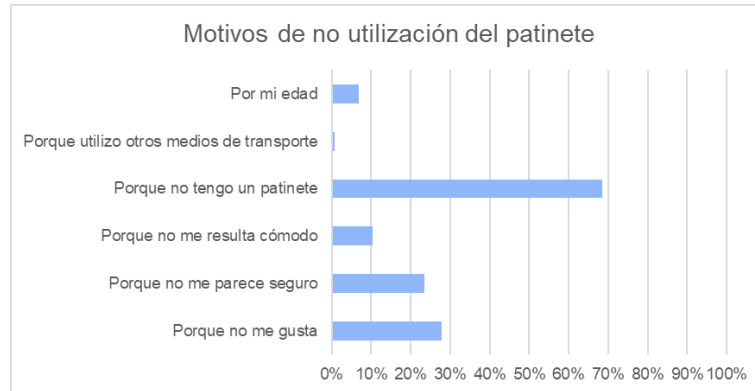


Gráfico 34. Motivos de no utilización del patinete de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

### 8.3.5. Desplazamientos en autobús

El motivo principal de utilización del autobús entre las personas encuestadas es por no disponer de otra alternativa para hacer sus desplazamientos.

Cabe destacar un comentario en el que se explica que su motivo para utilizar el autobús se debe a que prefiere desplazarse en transporte público dentro de la ciudad.

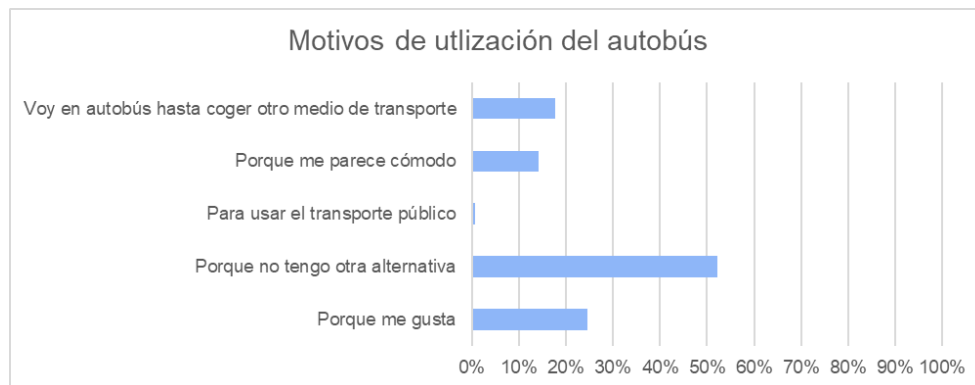


Gráfico 35. Motivos de utilización del autobús de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

El motivo principal de los desplazamientos en autobús de las personas encuestadas se debe a los desplazamientos por ocio.

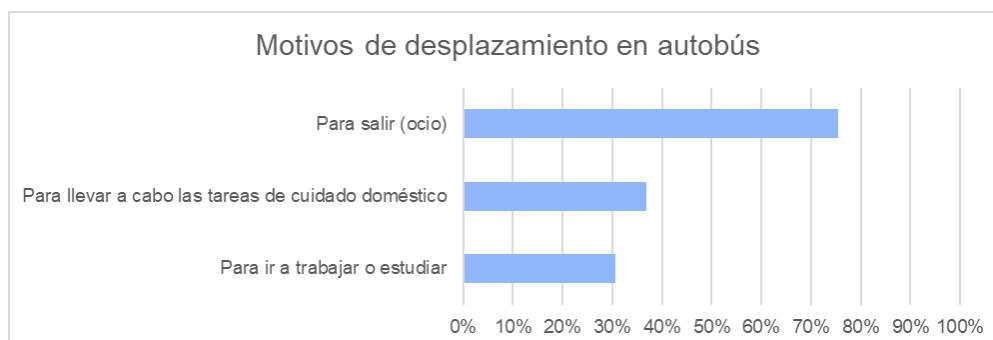


Gráfico 36. Motivo de los desplazamientos en autobús de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Las personas encuestadas generalmente se desplazan solas, aunque a veces lo hagan acompañadas. Es un porcentaje muy pequeño el que intenta ir siempre acompañado en sus desplazamientos y sólo del 1% el que efectúa sus desplazamientos con personas que tiene a su cargo.



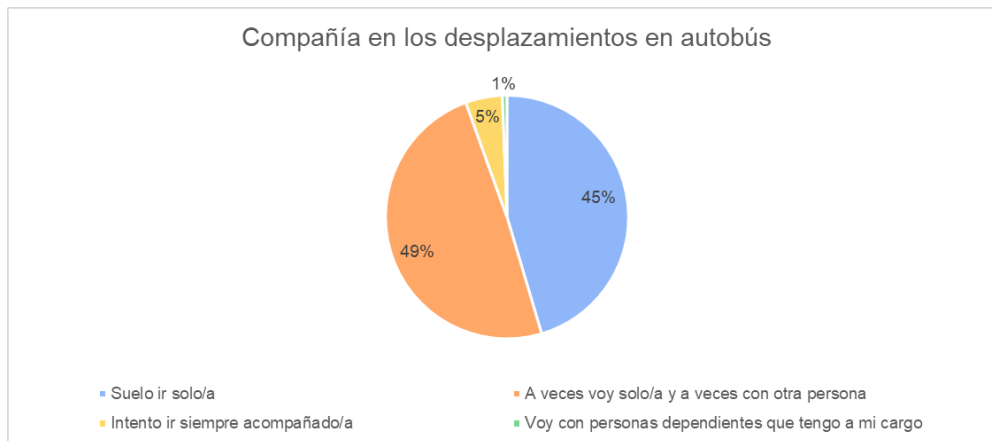


Gráfico 37. Compañía en los desplazamientos en autobús de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos según el sexo de las personas encuestadas no se observa una diferencia importante entre hombres y mujeres, y sucede lo mismo al desagregarlos por edades, excepto en el grupo de personas de más de 79 años, que o bien se desplazan solas o bien intentan ir siempre con alguien que les acompañe.

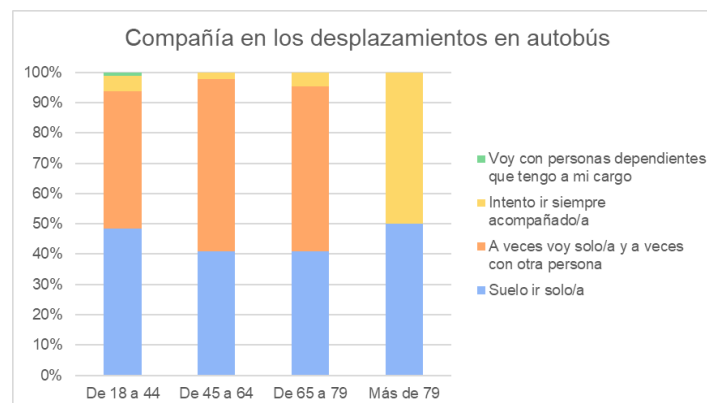


Gráfico 38. Compañía en los desplazamientos en autobús según la edad de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Los viajes en autobús de las personas encuestadas suelen hacerse sin carga, únicamente con una mochila, bolso o maletín o lo que les cabe en los bolsillos.

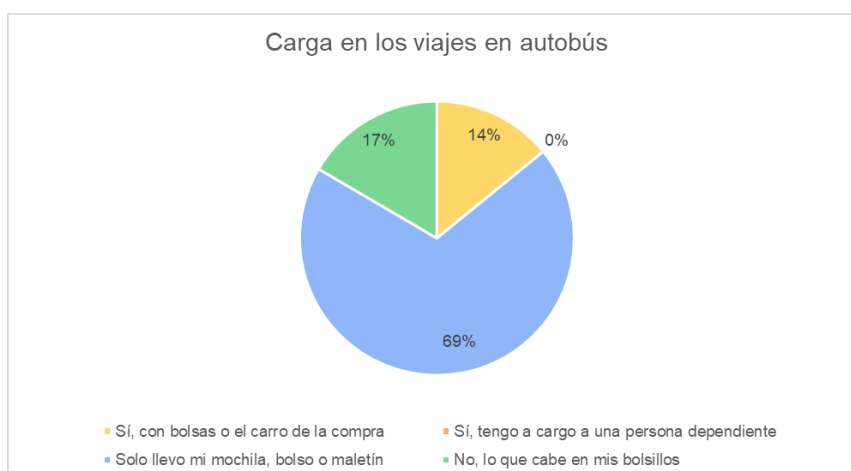


Gráfico 39. Carga que portan las personas encuestadas en sus viajes en autobús. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos por sexo se observa que las mujeres habitualmente llevan una pequeña carga, y que ellas en mayor medida se desplazan con bolsas o el carro de la compra.

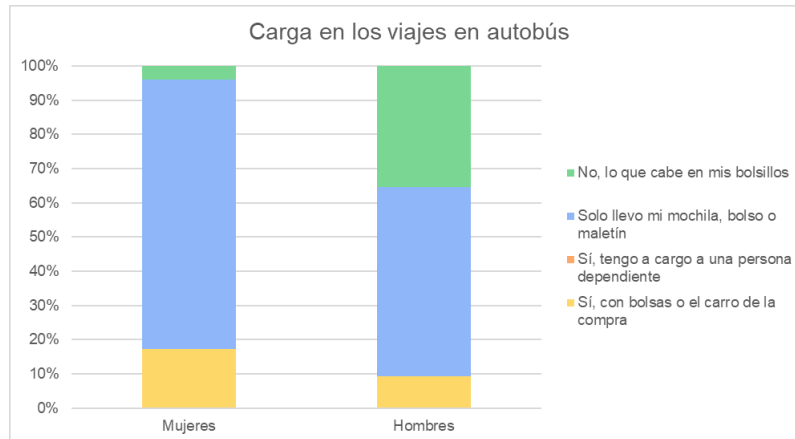


Gráfico 40. Carga en los viajes en autobús de las personas encuestadas según su sexo. (Fuente: Elaboración propia)

La mayoría de las personas encuestadas opina que el precio del autobús está bien, sobre todo por la existencia de tarifas adaptadas, sin embargo, un 23% de las personas encuestadas opina que el precio no es adecuado al servicio que se presta.

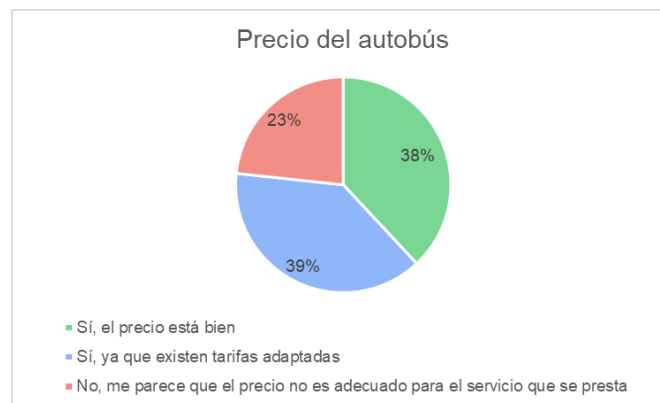


Gráfico 41. Opinión de las personas encuestadas sobre el precio de los viajes en autobús. (Fuente: Elaboración propia)

Desagregando los datos en función de la edad se observa que el grupo de gente más disconforme con el precio del autobús es el de personas entre 18 y 44 años, aunque la mayoría piensa que el precio del autobús es adecuado. Los datos del grupo de personas entre 45 y 64 años son similares al anterior, pero se observan diferencias a partir de este. Las personas entre 65 y 79 años opinan en mayor medida que es adecuado debido a las tarifas adaptadas existentes, aunque en este grupo también hay un pequeño porcentaje de personas disconforme con el precio del autobús. Por otro lado, el 100% de las personas de más de 79 años opina que el precio es adecuado debido a que existen tarifas adaptadas.

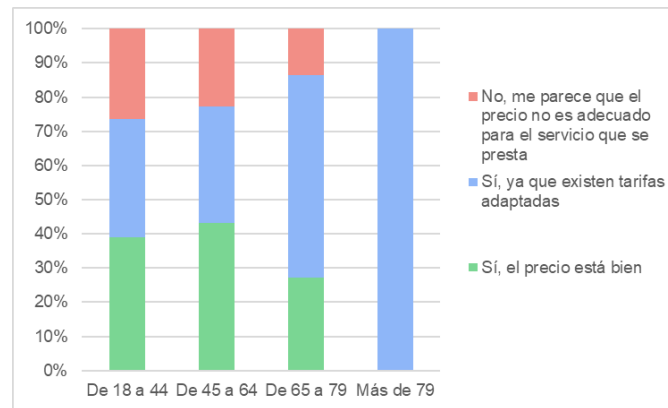


Gráfico 42. Opinión de las personas encuestadas sobre el precio de los viajes en autobús según su edad. (Fuente: Elaboración propia)

Las personas encuestadas piensan mayoritariamente que la información proporcionada en las paradas de autobús es escasa o difícil de entender, aunque hay un elevado porcentaje de personas que piensa que la información es adecuada. Por el contrario, un 19% de las personas encuestadas piensa que la información que se proporciona no es adecuada.

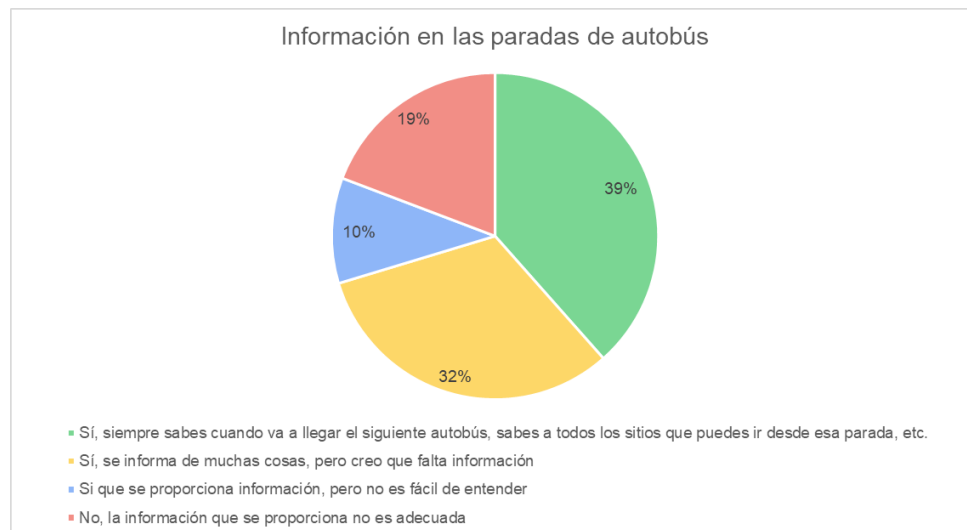


Gráfico 43. Opinión de las personas encuestadas sobre la información proporcionada en las paradas de autobús. (Fuente: Elaboración propia)

Al analizar los comentarios sobre la información proporcionada en las paradas se ha sabido que la mayoría de las personas que opinan que la información es adecuada se debe a que utilizan la aplicación móvil, en la que se proporciona toda la información necesaria para llevar a cabo el viaje. Por el contrario, las personas que dicen no ser adecuada la información proporcionada comentan que en la propia parada no existe casi información en tiempo real.

Para conocer más detalladamente a quien pertenecen las opiniones se ha desagregado la información por grupos de edad.

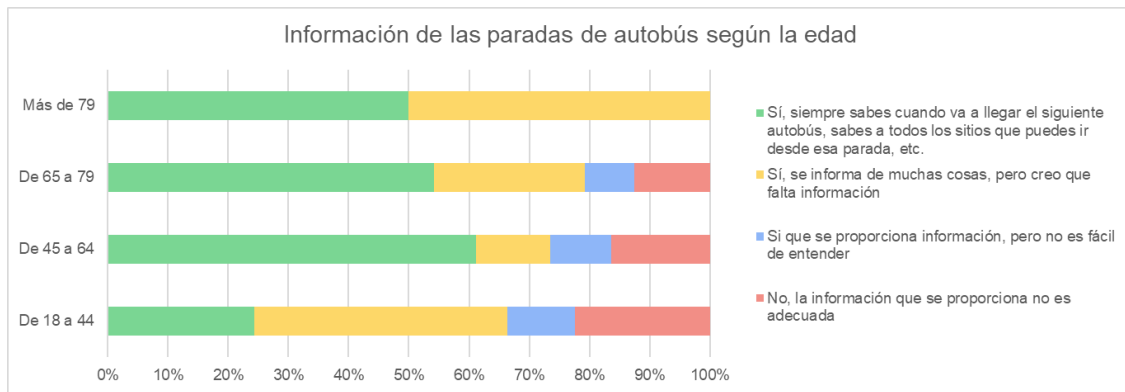


Gráfico 44. Opinión de las personas encuestadas sobre la información proporcionada en las paradas de autobús según su edad. (Fuente: Elaboración propia)

Resulta interesante observar que las personas más mayores opinan que la información proporcionada es adecuada, aunque falta información, y que el grupo de personas más críticas con la información proporcionada en las paradas de autobús es el de la gente del grupo de menor edad.

En cuanto al espacio disponible para esperar al autobús, queda patente que, aunque hay bastante espacio para no provocar interferencias, a veces se queda justo. Además, hay paradas en las que al esperar al autobús se producen interferencias con otras personas.

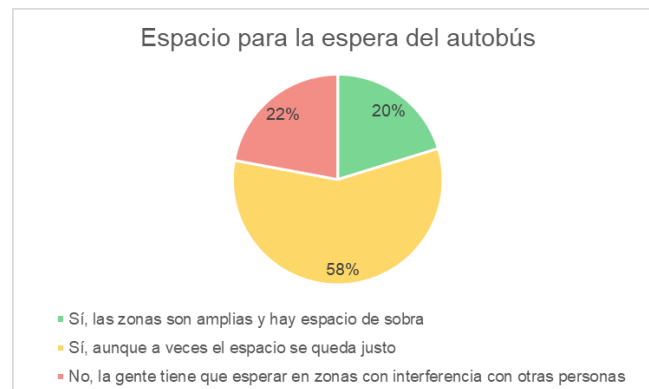


Gráfico 45. Opinión de las personas encuestadas sobre el espacio disponible para la espera del autobús. (Fuente: Elaboración propia)

Las zonas de espera del autobús, según la opinión de las personas encuestadas, disponen de zonas de sombra y espacios cubiertos para protegerse de la lluvia y el viento, en muchos casos. Aunque los comentarios hacen hincapié en la poca cobertura existente.

Puesto que las paradas se encuentran en la calle, la mayoría de las personas encuestadas no indican que la temperatura sea agradable, comentan que depende de la climatología, pero que podría mejorarse la estancia ampliando las zonas cubiertas. Las personas encuestadas también indican que las paradas generalmente están limpias y disponen de sitio para sentarse, aunque es escaso.

Por las respuestas de las personas encuestadas se observa que la iluminación en las paradas de autobús debería mejorar.

Muy pocas personas han dicho que existan baños de uso público en las paradas de autobús. Se puede pensar que se debe a la confusión con los baños destinados al uso del personal de la EMT.

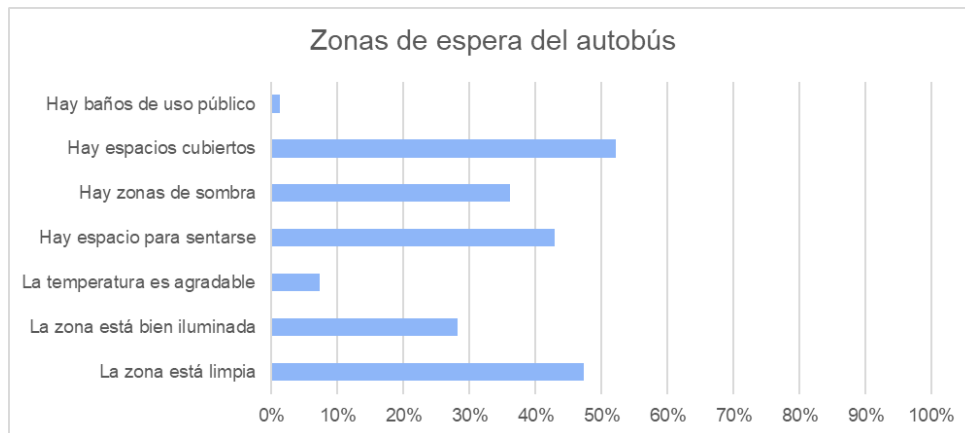


Gráfico 46. Percepción de las personas encuestadas sobre el estado de las paradas de autobús. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar por sexo los resultados se observa que las mujeres no opinan igual que los hombres en cuanto a la iluminación, la temperatura, la sombra y los espacios cubiertos. Ellas son más críticas en cuanto a iluminación y temperaturas, mientras que ellos lo son en cuanto a las zonas de sombra y los espacios cubiertos.

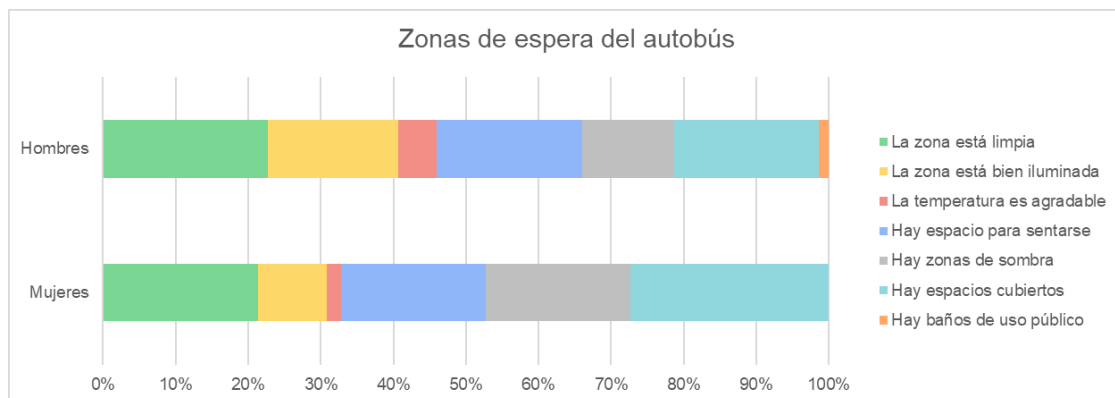


Gráfico 47. Percepción de las personas encuestadas sobre el estado de las paradas de autobús según su sexo. (Fuente: Elaboración propia)

La mayoría de las personas encuestadas opina que el autobús está limpio y tiene acceso para personas con movilidad reducida. En cuanto a la temperatura en el interior del vehículo, las opiniones están enfrentadas. Algunas personas opinan que al ser el conductor quien regula la temperatura, a veces hace demasiado frío y a veces demasiado calor, pero que también depende de la cantidad de gente que vaya dentro del autobús.

Por las respuestas de las personas encuestadas se deduce que al autobús tiene acceso para subir con carga y espacio suficiente para llevarla, pero que depende de la hora a la que se utilice. Por otro lado, parece insuficiente el espacio disponible para sentarse.

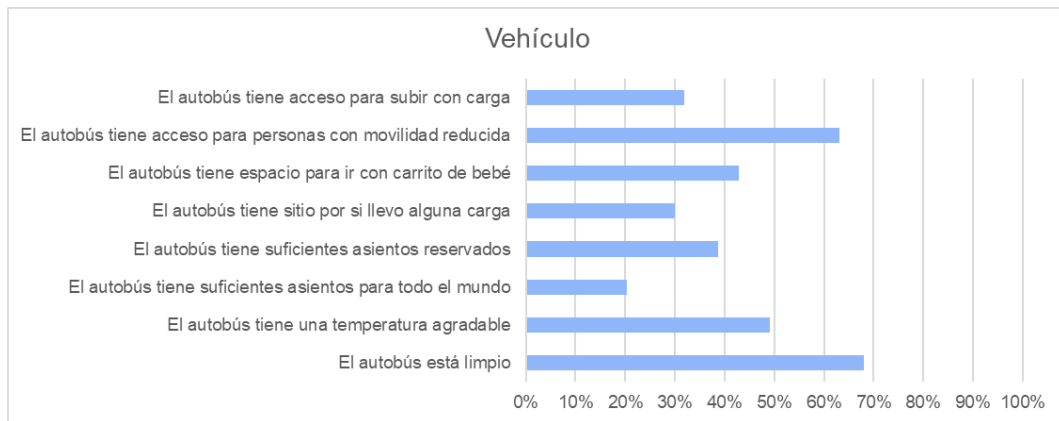


Gráfico 48. Percepción de las personas encuestadas sobre el estado de los autobuses. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos por sexo se observan diferencias en cuanto a la temperatura, el número de asientos y el espacio disponible para ir con carga. Las mujeres no opinan tan favorablemente en cuanto a la limpieza y el número de asientos del autobús, mientras que los hombres son más críticos con el espacio disponible para ir con carga.

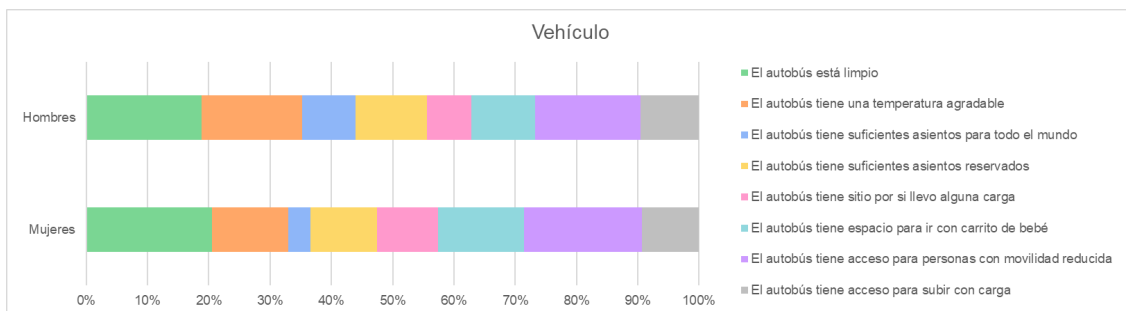


Gráfico 49. Percepción de las personas encuestadas sobre el estado de los autobuses en función de su sexo. (Fuente: Elaboración propia)

Al preguntar a las personas encuestadas si mejorarían alguna característica del autobús las respuestas son muy diversas, pero algunas se repiten con frecuencia:

- Ajuste de la temperatura del vehículo
- Reducción del ruido dentro del vehículo
- Mayor número de asientos y asientos reservados y más cómodos
- Mejora de los sistemas de agarre para las personas que van de pie
- Autobuses más grandes y más ecológico
- Ampliar el horario y la frecuencia de paso
- Aumento del número de líneas nocturnas y su frecuencia
- Actualizar el sistema de venta de billetes y el precio/tarificación
- Mejorar la atención al cliente
- Conducción brusca
- Acceso y espacio para personas en silla de ruedas y que portan cargas grandes
- Mayor información en las paradas y en los vehículos (rutas, horarios, paradas, etc.)
- Mayor número de asientos en las paradas y más espacios cubiertos
- Instalación de puntos de acceso público a la red Wi-Fi
- Aumento de la iluminación en las paradas y en el autobús

A la pregunta relacionado con la sensación de miedo o inseguridad en los desplazamientos en autobús, la mayoría de las personas han respondido que no lo han sentido nunca, pero si lo han sentido un 24% de las personas encuestadas.



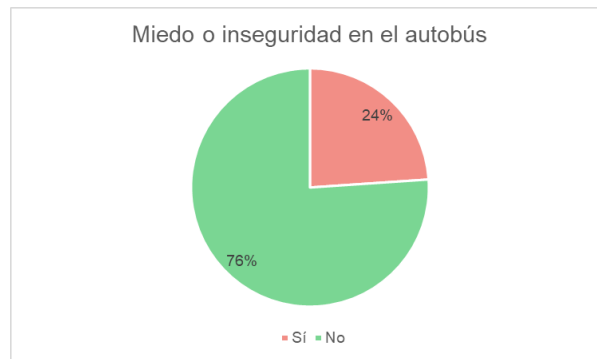


Gráfico 50. Inseguridad o miedo de las personas encuestadas al desplazarse en autobús. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos por sexo se observa de manera clara que la mayoría de las personas que alguna vez han sentido miedo o inseguridad en el autobús son mujeres.

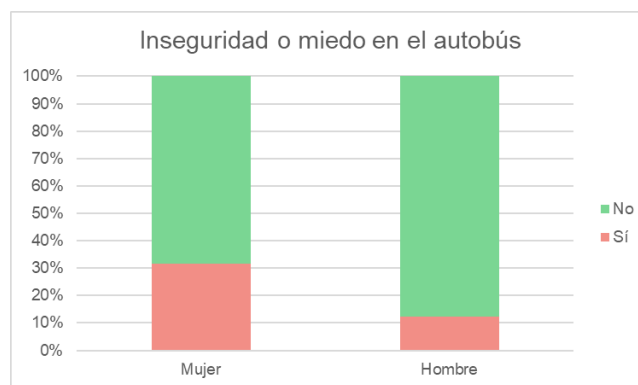


Gráfico 51. Inseguridad o miedo de las personas encuestadas al desplazarse en autobús según su sexo. (Fuente: Elaboración propia)

De los comentarios se extrae que el miedo o inseguridad de las mujeres está directamente relacionado con la posibilidad de ser acosadas o agredidas, mientras que en el caso de los hombres se debe a una conducción agresiva por parte de la persona que conduce el autobús o a la presencia de otras personas que podrían resultar peligrosas.

Las personas encuestadas están, en general, satisfechas con el trato recibido por parte de los trabajadores y trabajadoras del autobús, ya que responden adecuadamente a sus necesidades, aunque algunos en ocasiones no hayan sido muy agradables.

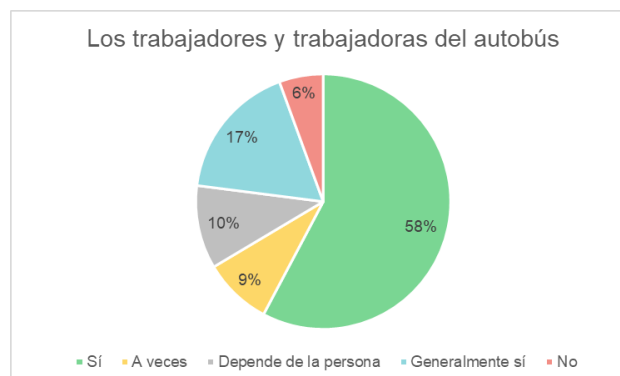


Gráfico 52. Opinión de las personas encuestadas sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del autobús a sus necesidades. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos por edades se observa que las personas más críticas con el trato recibido por parte del personal trabajador del autobús son las personas del rango de edad de entre 18 y 44 años.

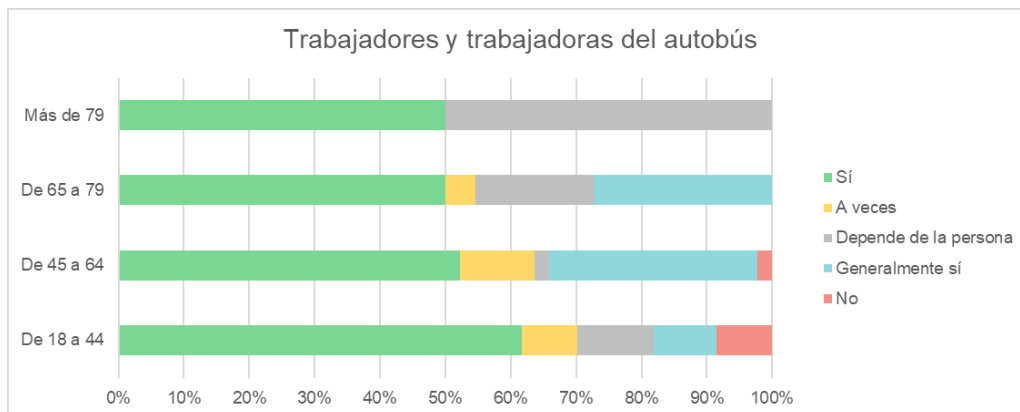


Gráfico 53. Opinión de las personas encuestadas sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del autobús a sus necesidades según su edad. (Fuente: Elaboración propia)

Las personas con discapacidad encuestadas opina de forma general que el trato recibido es satisfactorio, a excepción de un 5%, que apuntan que los trabajadores y trabajadoras del autobús no han satisfecho siempre sus necesidades de forma adecuada.

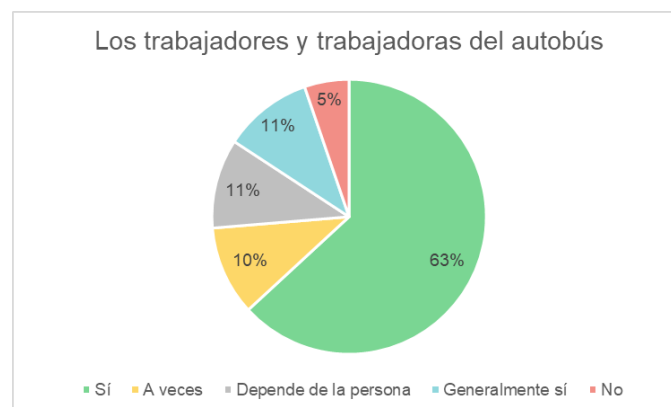


Gráfico 54. Opinión de las personas con discapacidad encuestadas sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del autobús a sus necesidades. (Fuente: Elaboración propia)

Los motivos más extendidos por los que las personas encuestadas no utilizan el autobús son porque no les resulta cómodo o porque no les gusta.

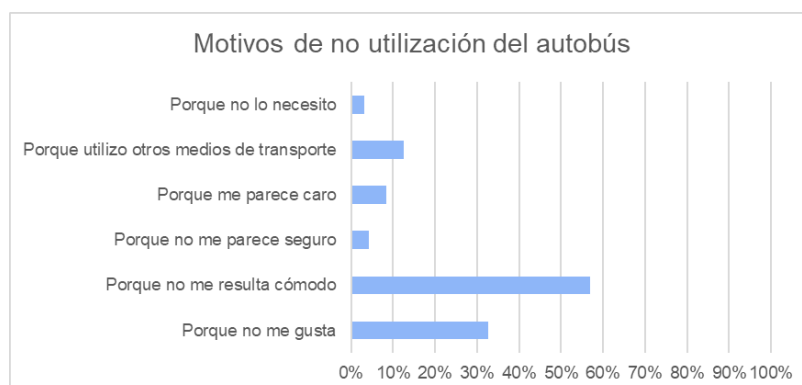


Gráfico 55. Motivos de no utilización del autobús de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

### 8.3.6. Desplazamientos en metro

Las personas encuestadas que se desplazan en metro, lo hacen generalmente porque no tienen otra alternativa o porque les gusta. Hay personas que utilizan el metro para coger otro medio de transporte, generalmente el tranvía, y otras a las que les parece cómodo.

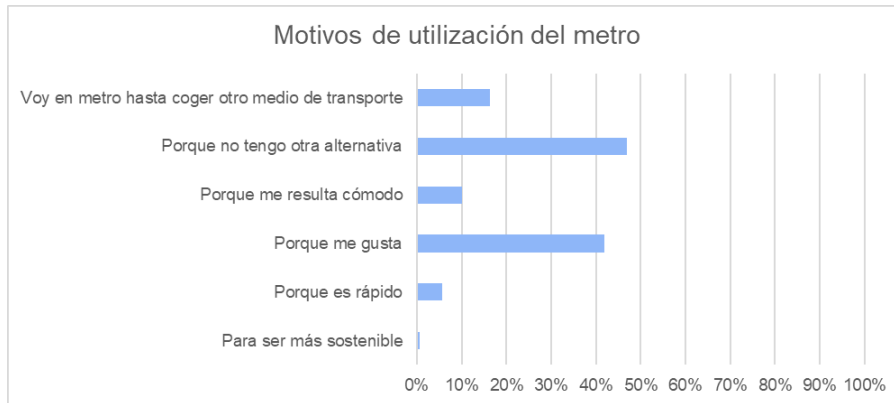


Gráfico 56. Motivos de utilización del metro de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Existen comentarios añadidos en los que se destaca que el metro es el medio de transporte público más rápido, y uno en particular que indica que su motivo de utilización del metro reside en la sostenibilidad.

El motivo más extendido de los desplazamientos en metro se debe a las salidas por ocio.

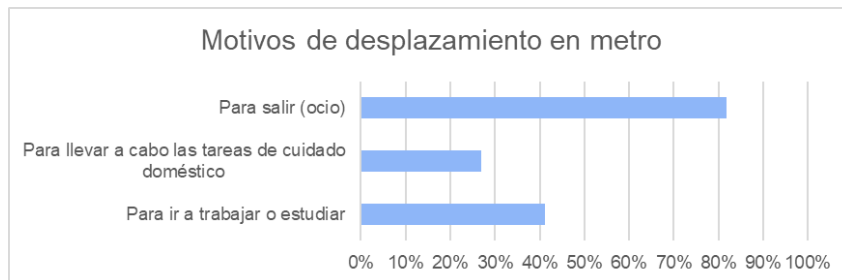


Gráfico 57. Motivo de los desplazamientos en metro de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Las personas encuestadas en su mayoría van solas en sus desplazamientos en metro, o a veces con otra persona. Sólo un 4% de las personas encuestadas intenta ir siempre acompañada en sus desplazamientos, y únicamente un 1% viaja con personas dependientes que tiene a su cargo.

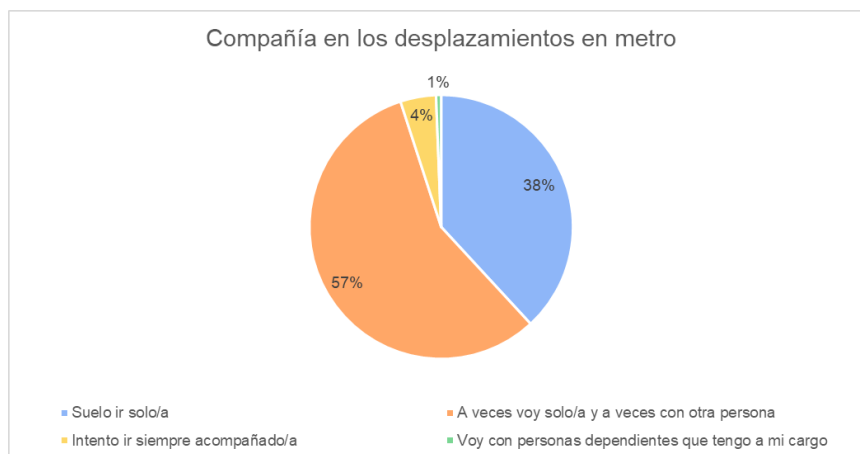


Gráfico 58. Compañía de las personas encuestadas en sus desplazamientos en metro. (Fuente: Elaboración propia)

En los viajes en metro la mayoría de las personas que han respondido a la encuesta no viajan transportando ninguna carga.

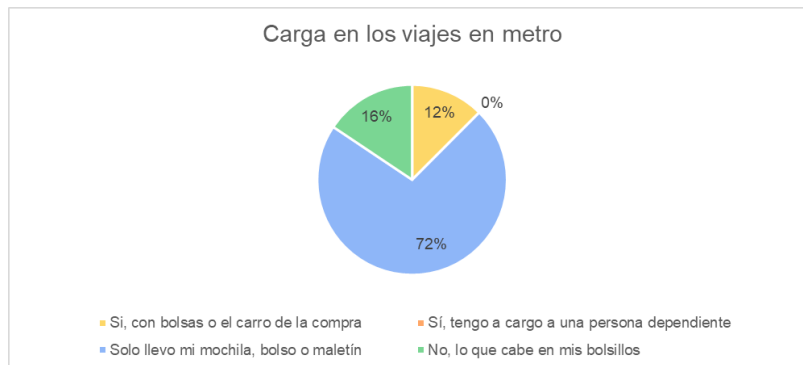


Gráfico 59. Carga de las personas encuestadas en sus desplazamientos en metro. (Fuente: Elaboración propia)

En cuanto al precio del metro las opiniones son diversas, la mayoría de las personas encuestadas opina que el precio está bien o que, es adecuado debido a que existen tarifas adaptadas, pero un 29% piensa que el precio no es adecuado para el servicio que se presta.

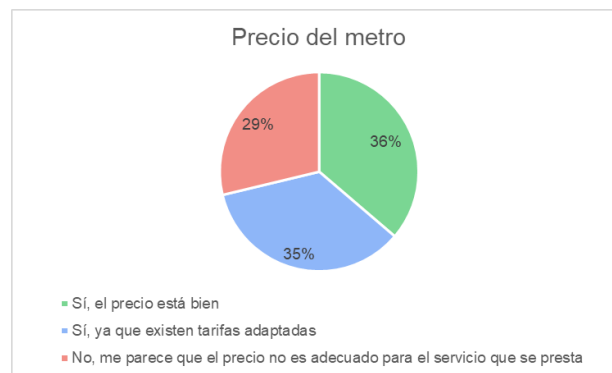


Gráfico 60. Opinión sobre el precio de los viajes en metro de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos por edades no se observan claras diferencias, excepto las personas de más de 79 años que opinan al 100% que el precio es adecuado ya que existen tarifas adaptadas, en los demás se observan porcentajes similares al total.

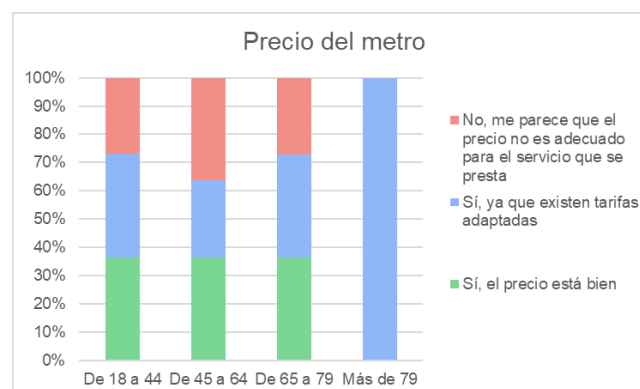


Gráfico 61. Opinión sobre el precio de los viajes en metro de las personas encuestadas según su edad. (Fuente: Elaboración propia)

Algunas de las personas del grupo de 65 a 79 años que opinan que el precio no es adecuado para el servicio que se presta comentan que no hay disponibles tarifas para pensionistas o jubilados, lo que indica que no conocen los bonos de los que dispone metrovalencia.

Las personas encuestadas opinan en su mayoría que la información proporcionada en las paradas de metro es adecuada, aunque en algunos casos esa información podría ampliarse.

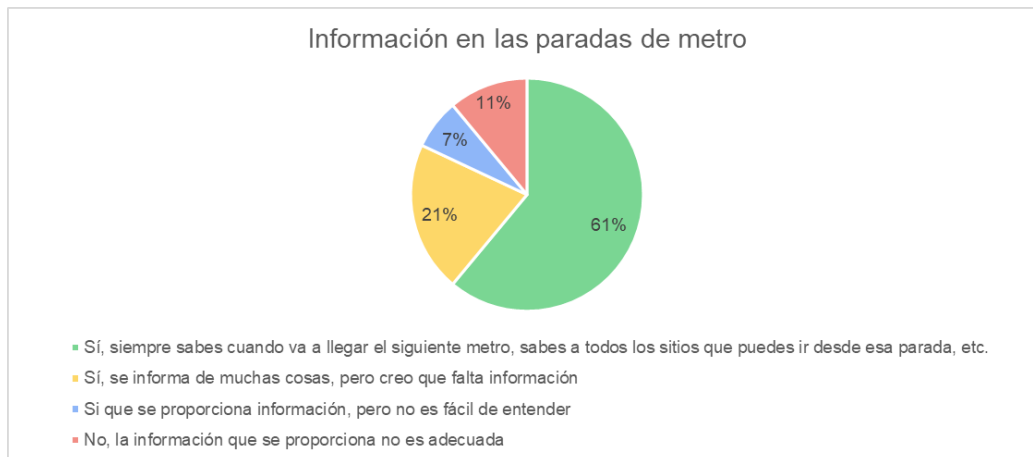


Gráfico 62. Opinión de las personas encuestadas sobre la información proporcionada en las paradas de metro. (fuente: Elaboración propia)

Al analizar los comentarios sobre la información proporcionada en las paradas de metro se observa que la mayoría de los referidos a la información inadecuada hace referencia las paradas de metro fuera de la ciudad, paradas que quedan fuera del alcance del estudio.

Otros comentarios puntualizan que sería útil conocer la información proporcionada en los andenes antes de efectuar el pago del viaje, ya que en algunos casos resulta más cómodo o más rápido utilizar otro medio de transporte.

Al desagregar la información según los distintos grupos de edad se observa que las personas de más de 79 años están conformes con la información proporcionada. El grupo más descontento con la información que se proporciona es el grupo de personas de entre 45 y 64 años.

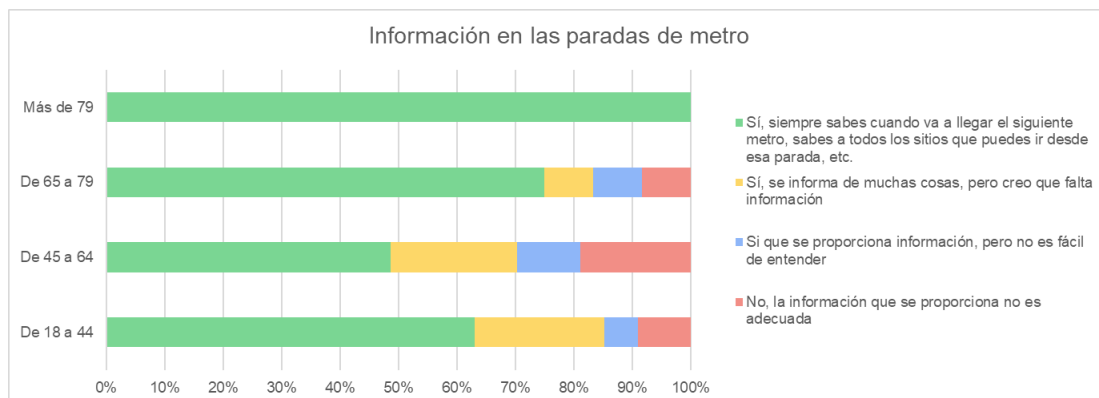


Gráfico 63. Opinión de las personas encuestadas sobre la información proporcionada en las paradas de metro según su edad. (fuente: Elaboración propia)

El espacio para esperar al metro es suficiente de forma general, aunque en las horas de mayor demanda no exista espacio para esperar en un asiento. Destaca la gran cantidad de gente que opina que el espacio es limitado y se producen interferencias en las zonas de espera.

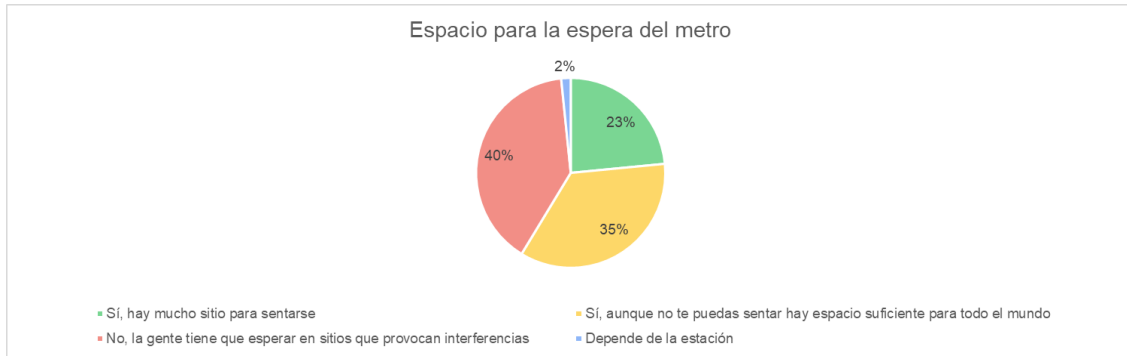


Gráfico 64. Opinión de las personas encuestadas sobre el espacio disponible para esperar al metro. (Fuente: Elaboración propia)

Las zonas de espera del metro son apreciadas por las personas que han respondido a la encuesta de manera bastante positiva, sobre todo en cuanto a limpieza e iluminación. La mitad de las personas encuestadas indica que hay espacio para sentarse y espacios cubiertos, además de una temperatura agradable y zonas de sombra.

Llama la atención que casi un 10% de las personas encuestadas remarque la existencia de baños de uso público en las paradas de metro.

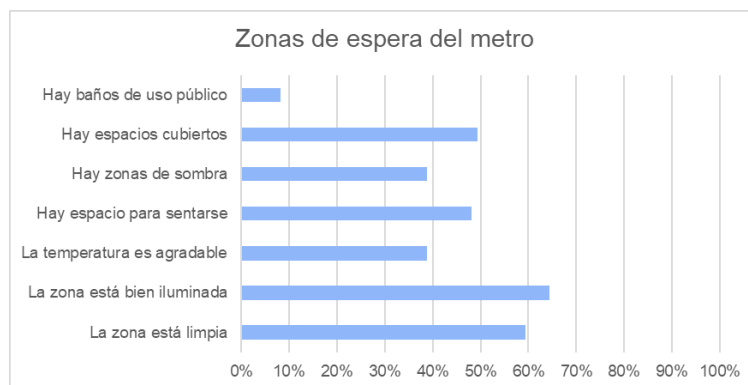


Gráfico 65. Opinión sobre las zonas de espera del metro de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

La mayoría de las personas encuestadas opina que el metro está limpio, tiene una temperatura agradable y un buen acceso para personas con movilidad reducida. También se valora de forma positiva el número de asientos reservados y la accesibilidad del vehículo.

Los aspectos peor valorados del metro son los relacionados con el espacio disponible, tanto para ir con carrito de bebé como para ir con alguna otra carga, además del número de asientos.

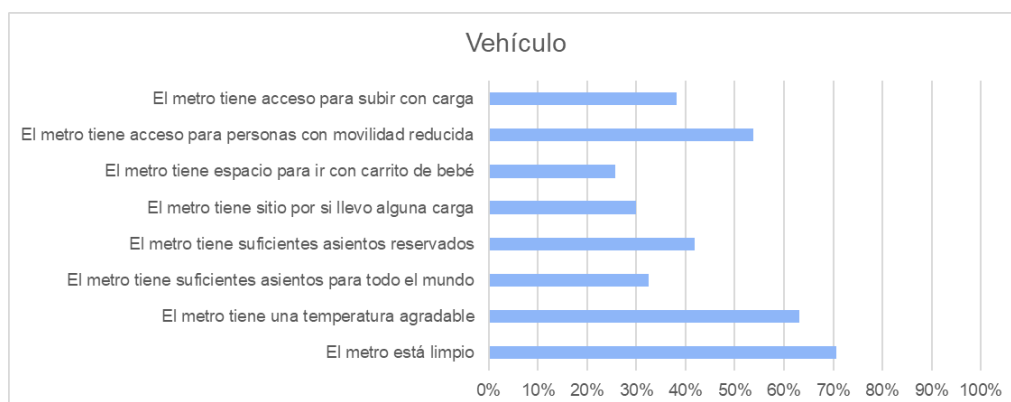
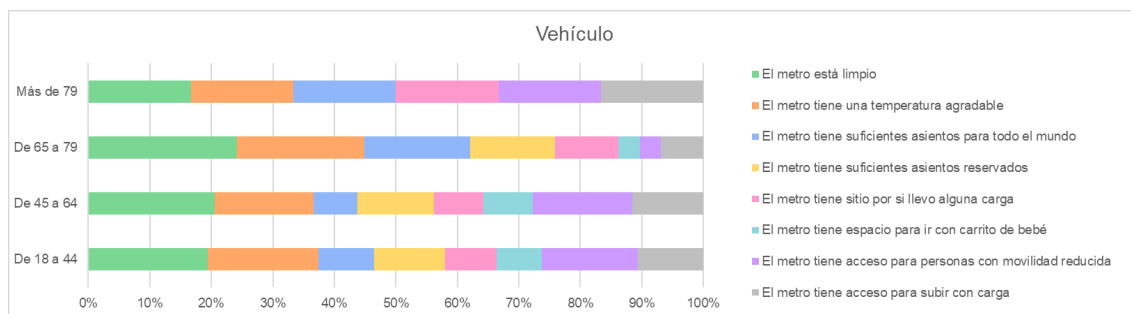
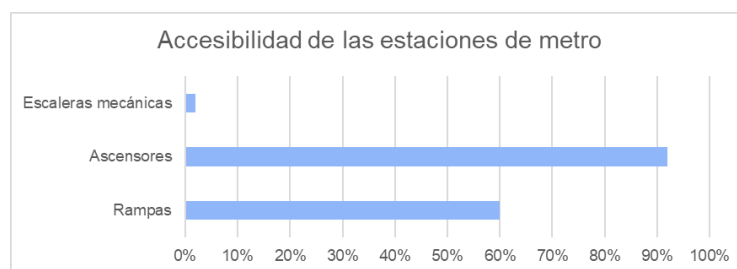


Gráfico 66. Opinión de las personas encuestadas sobre el estado del metro. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos en función del sexo de las personas encuestadas no se aprecian diferencias significativas entre hombres y mujeres. Sin embargo, al desagregar la información por edades se observan mayores diferencias. Las personas de más de 79 años aprecian del mismo modo cada uno de los aspectos del metro sobre los que se preguntaba, mientras que las de 65 a 79 opinan de forma favorable sobre la limpieza y la temperatura, también sobre el número de asientos, pero no así del espacio disponible para ir con carrito de bebé u otro tipo de cargas. Las personas de 18 a 44 años y de 45 a 64 comparten opinión, resultando negativa en cuanto al número de asientos y al espacio disponible.



Por lo que respecta a la accesibilidad del metro, las personas encuestadas afirman que existen rampas y ascensores para el acceso a las estaciones.



Aunque añaden que a pesar de que en la mayoría de las estaciones de metro hay rampas y ascensores, en muchos casos su ubicación implica hacer un mayor recorrido para utilizarlas. Algunas personas también añaden que existen escaleras mecánicas, pero que en la mayoría de los casos son únicamente de subida.

Al preguntar a las personas encuestadas sobre si mejorarían alguna característica del metro, las opiniones son muy diversas, pero se extraen una serie de comentarios reiterados:

- Permitir el acceso con mascotas
- Mejora de la iluminación y la seguridad/vigilancia
- Aumento de la información proporcionada y mayor sencillez
- Revisión del precio y la tarificación
- Aumento del horario de servicio
- Cumplimiento de los horarios de paso (se producen tanto adelantos como atrasos)
- Aumento de la frecuencia de paso
- Aumento de la limpieza y desinfección
- Mayor mantenimiento de las estaciones y los vehículos
- Mayor ventilación y ajuste de la climatización
- Aumento del personal en estaciones
- Mejora de las instalaciones y en particular la accesibilidad



- Aumento del espacio disponible en los vehículos para ir con carga
- Mayor número de asientos
- Baños de uso público en las estaciones
- Revisión y/o creación de líneas y paradas

Resulta positivo observar que la gran mayoría de las personas encuestadas nunca ha sentido ningún tipo de inseguridad o miedo en sus desplazamientos en metro, aunque un 27% si lo ha sentido.

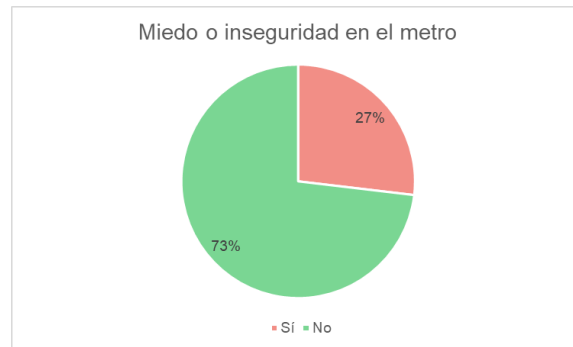


Gráfico 69. Inseguridad o miedo de las personas encuestadas en sus desplazamientos en metro. (Fuente: Elaboración propia)

En cuanto a inseguridad o miedo, son las mujeres las que lo han sentido en mayor medida que los hombres, pero son la minoría de las usuarias del metro.

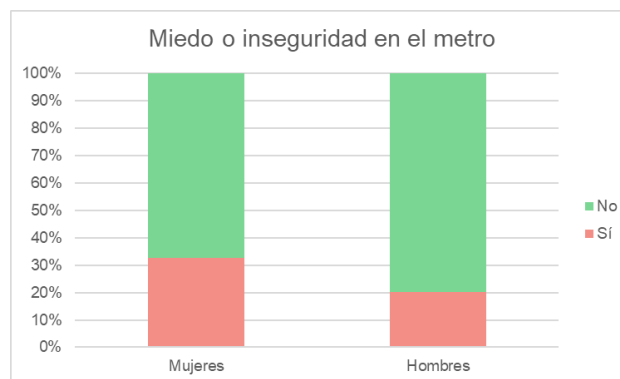


Gráfico 70. Inseguridad o miedo de las personas encuestadas en sus desplazamientos en metro en función del sexo. (Fuente: Elaboración propia)

El mayor número de comentarios de las personas que alguna vez han sentido miedo o inseguridad al ir metro están referidos a la posibilidad de ser robadas, destacando que no existe vigilancia y es el motivo de su inseguridad.

Respecto al trato recibido por parte del personal del metro, la mayoría de las personas encuestadas afirman que siempre han respondido adecuadamente a sus necesidades. Destaca la cantidad de comentarios referidos a la falta de personal en las estaciones.

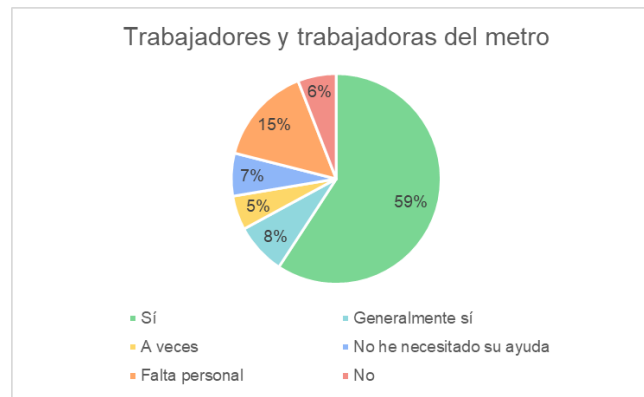


Gráfico 71. Opini3n de las personas encuestadas sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del metro a sus necesidades. (Fuente: Elaboraci3n propia)

Al separar las respuestas en funci3n de las edades de las personas que hacen cada comentario se observa que el grupo de edad que más necesita la ayuda de los trabajadores y trabajadoras del metro son las personas de más de 79 años, que resaltan la falta personal.

El grupo de personas de entre 65 y 79 años también opina que falta personal, pero se extrae que el personal existente satisface adecuadamente sus necesidades. El grupo de 45 a 64 años tiene una opini3n similar, aunque no resalta tanto la falta de personal.

El único grupo de edad que ha comentado que el personal no ha satisfecho sus necesidades de forma satisfactoria es el de entre 18 y 44 años, aunque la mayoría opina lo contrario.

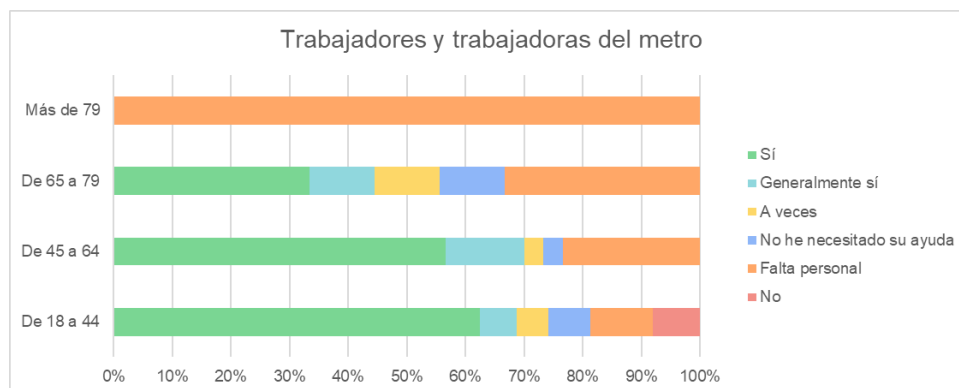


Gráfico 72. Opini3n de las personas encuestadas sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del metro a sus necesidades seg3n su edad. (Fuente: Elaboraci3n propia)

Resulta favorable observar que los trabajadores y trabajadoras del metro, de forma general, responde adecuadamente a las necesidades de las personas con discapacidad, aunque ellas también apuntan la necesidad de que exista más personal.

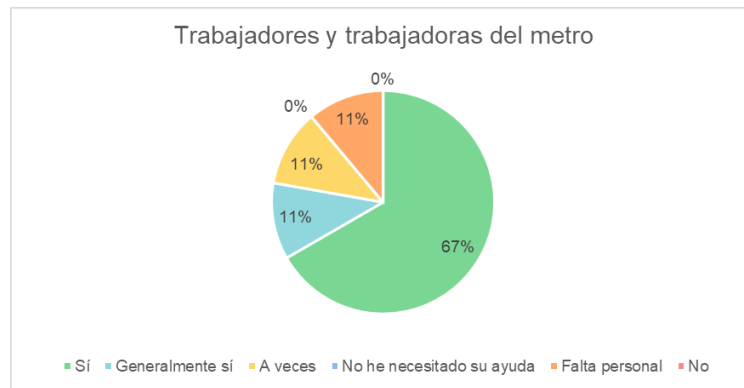


Gráfico 73. Opinión de las personas encuestadas con discapacidad sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del metro a sus necesidades. (Fuente: Elaboración propia)

El motivo de no utilización del metro más generalizado entre las personas encuestadas es el no disponer de una parada cercana.

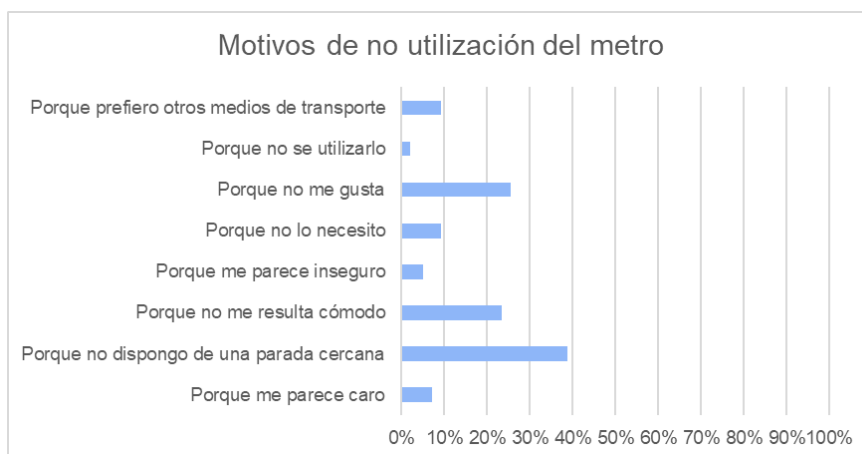


Gráfico 74. Motivos de no utilización del metro de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

### 8.3.7. Desplazamientos en tranvía

Las personas encuestadas que utilizan en tranvía lo hacen en su mayoría debido a que no tienen otra alternativa.

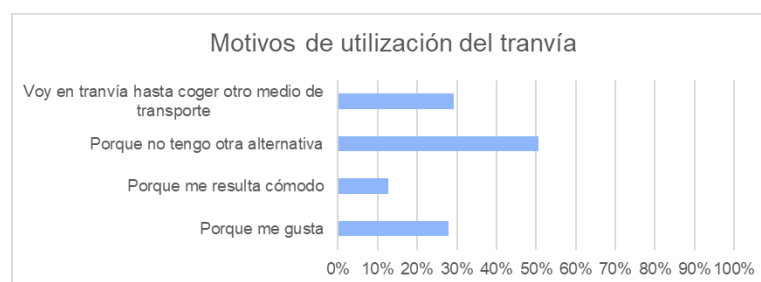


Gráfico 75. Motivos de utilización del tranvía de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

La mayoría de los viajes en tranvía se deben a las salidas por ocio y para ir a trabajar o estudiar.

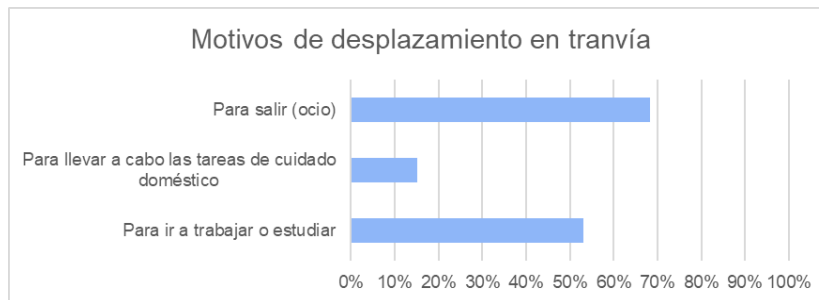


Gráfico 76. Motivo de los desplazamientos en tranvía de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Los viajes en tranvía se caracterizan por realizarse sin compañía entre las personas encuestadas, o con otra persona en ocasiones. Únicamente un 1% de las personas encuestadas intenta ir siempre acompañada en el tranvía.

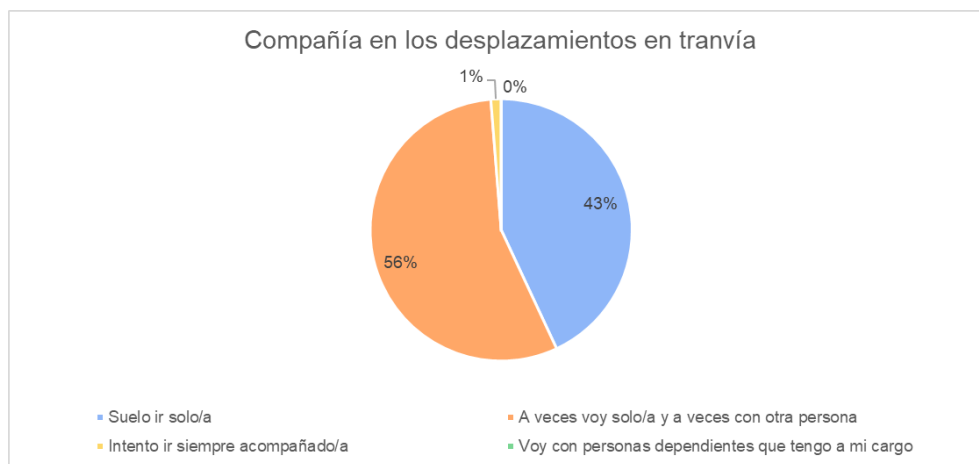


Gráfico 77. Compañía en los viajes en tranvía de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos en función de sexo se observa que el porcentaje de personas que intenta ir siempre acompañada en los viajes en tranvía se corresponde a las mujeres.

Desagregando los datos en función de la edad se observa que el grupo de personas de entre 18 y 44 años y el de 65 a 79 años suele realizar los viajes sin acompañamiento, mientras que el grupo que corresponde a las personas de entre 45 y 64 años responden de forma general que a veces van con la compañía de otra persona o intentan ir siempre acompañadas.

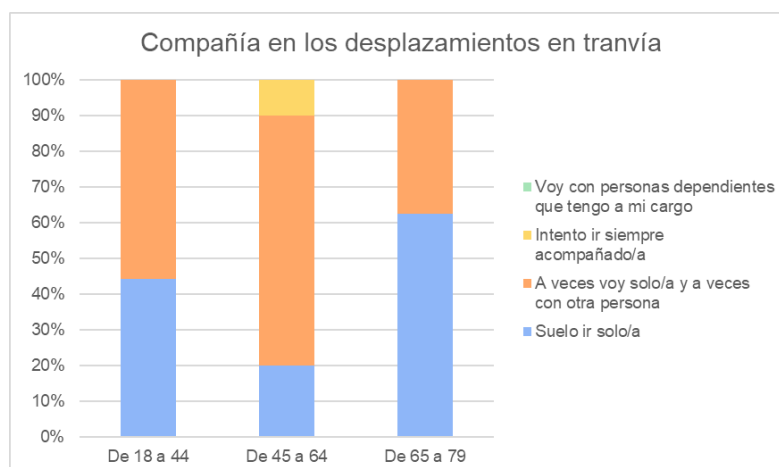


Gráfico 78. Compañía en los viajes en tranvía de las personas encuestadas según su edad. (Fuente: Elaboración propia)

Las personas encuestadas que viajan en tranvía suelen hacer sus viajes sin ningún tipo de carga, únicamente una mochila, un bolso, un maletín o lo que cabe en sus bolsillos.

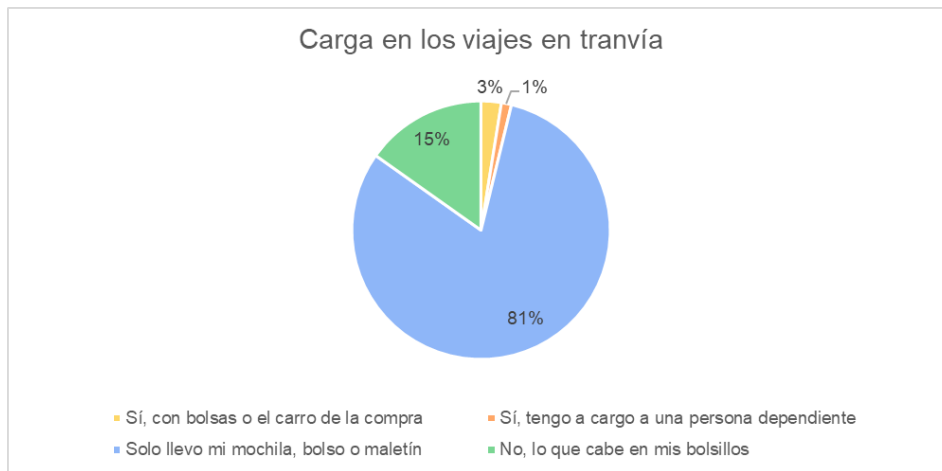


Gráfico 79. Carga de las personas encuestadas en sus viajes en tranvía. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos por sexo se observa que las mujeres son las que viajan con bolsas o el carro de la compra en tranvía, o que en la mayoría de los casos llevan bultos de pequeño tamaño. En el caso de los hombres se observa que viajan con personas dependientes a su cargo, con bultos pequeños o, en mayor medida que las mujeres, con lo que cabe en sus bolsillos únicamente.

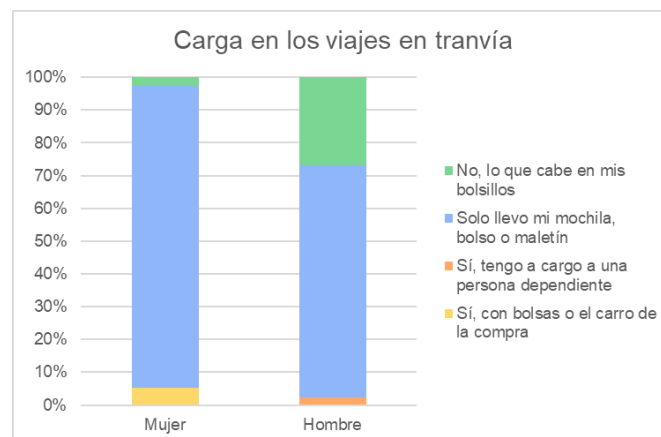


Gráfico 80. Carga de las personas encuestadas en sus viajes en tranvía según el sexo. (Fuente: Elaboración propia)

En cuanto al precio de los billetes de tranvía, la mayoría de las personas encuestadas opina que el precio está bien, o cree que es adecuado debido a la existencia de tarifas adaptadas.

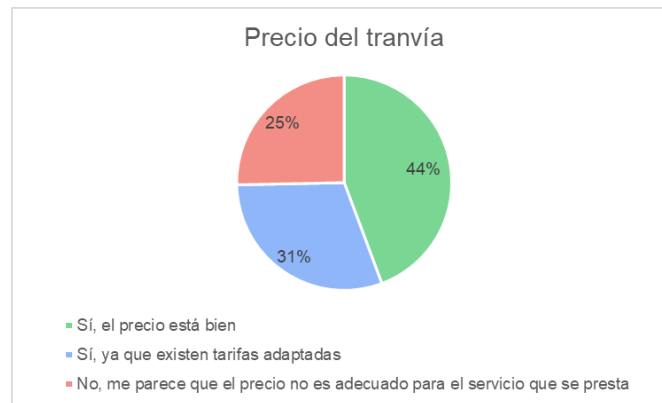


Gráfico 81. Opinión de las personas encuestadas sobre el precio de los viajes en tranvía. (Fuente: Elaboración propia)

Con respecto a la información proporcionada en las paradas, las personas que han respondido a la encuesta han sido bastante críticas, la mayoría opina que la información no es adecuada o que falta información. Sólo un 28% de las personas encuestadas opina que la información sea adecuada.

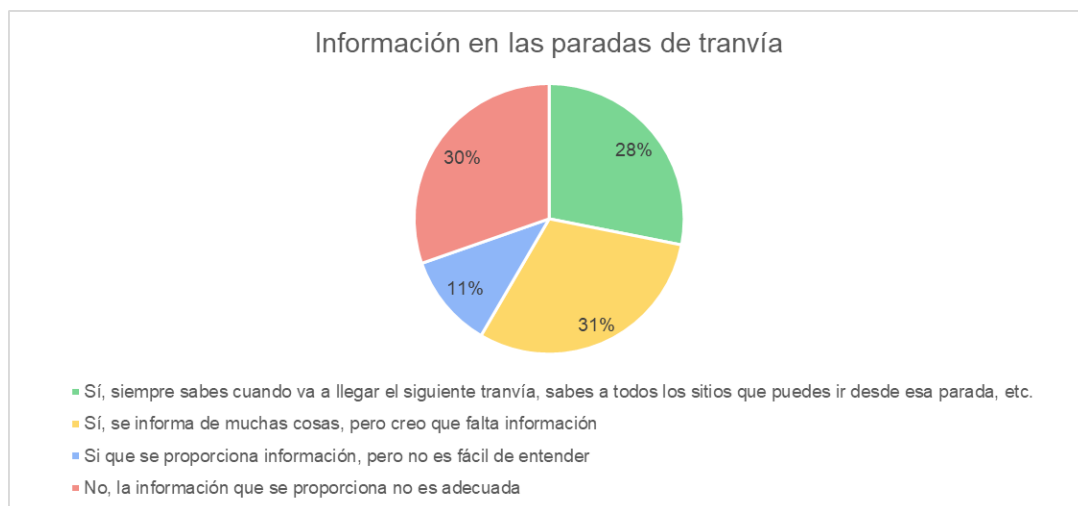


Gráfico 82. Opinión de las personas encuestadas sobre la información proporcionada en las paradas de tranvía. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos en función de la edad se observa que las personas más críticas con la información proporcionada en las paradas de tranvía son las pertenecientes al grupo de edad comprendido entre los 65 y los 79 años, siendo un 60% las que piensan que la información no es adecuada.

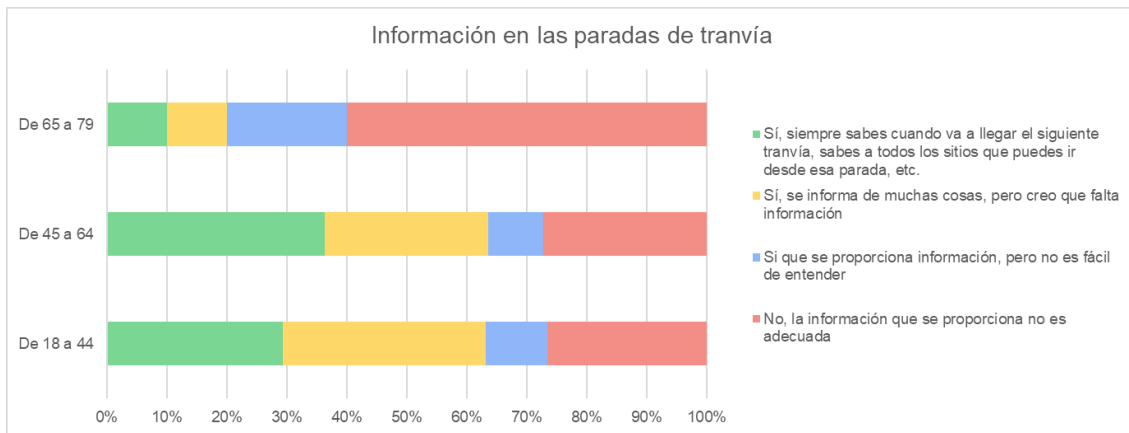


Gráfico 83. Opinión de las personas encuestadas sobre la información proporcionada en las paradas de tranvía según su edad. (Fuente: Elaboración propia)

Al analizar los comentarios sobre la información que se proporciona en las paradas de tranvía, la mayoría indican que esta información es insuficiente o inexistente, ya que no se suele conocer el tiempo de llegada del próximo vehículo ni su destino. Añaden que esa información es posible consultarla a través de internet, pero que todavía no está disponible en la propia parada, aunque algunos comentarios afirman que actualmente se están instalando pantallas informativas similares a las del metro, en las que se informa de la hora de llegada y el destino del vehículo que llegará.

Por lo que se extrae de las respuestas de las personas encuestadas, el espacio disponible para esperar al tranvía es insuficiente, puesto que la gente tiene que esperar en zonas que provocan interferencias.

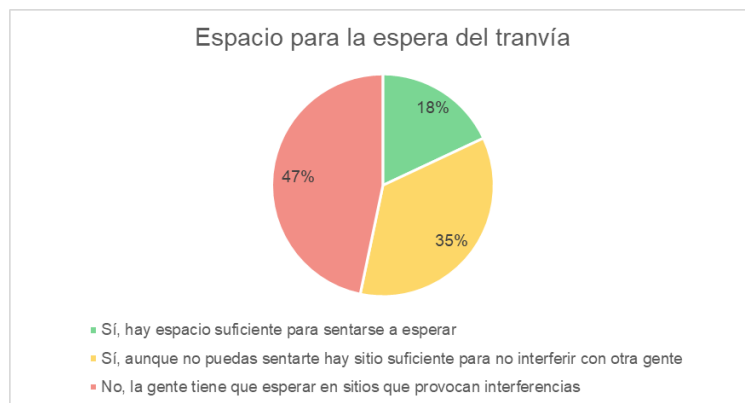


Gráfico 84. Percepción de las personas encuestadas sobre el espacio disponible para la espera del tranvía. (Fuente: Elaboración propia)

Por lo que respecta a las zonas de espera tranvía, parecen adecuadas en cuanto a limpieza, iluminación, zonas de sombra y espacios cubiertos. Puesto que únicamente el 30% de las personas han indicado que hay sitio para sentarse, cabe pensar que sería necesaria la instalación de más asientos para esperar al tranvía.



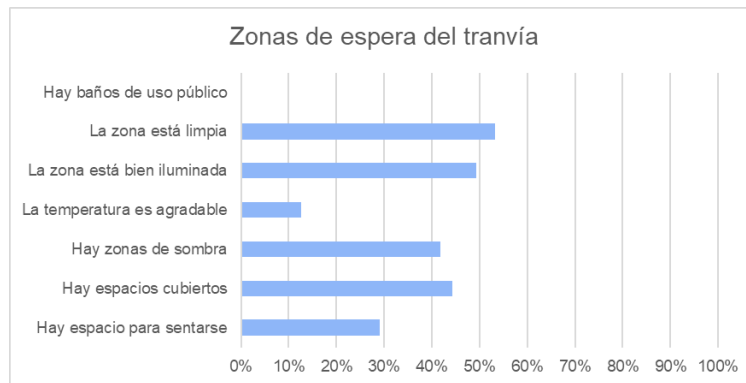


Gráfico 85. Percepción de las personas encuestadas sobre las zonas de espera del tranvía. (Fuente: Elaboración propia)

Al preguntar a las personas encuestadas por el vehículo, la mayoría indican que está limpio y tiene una temperatura agradable. Por las respuestas también parece correcto el acceso al tranvía, tanto para personas con movilidad reducida como cuando se porta alguna carga.

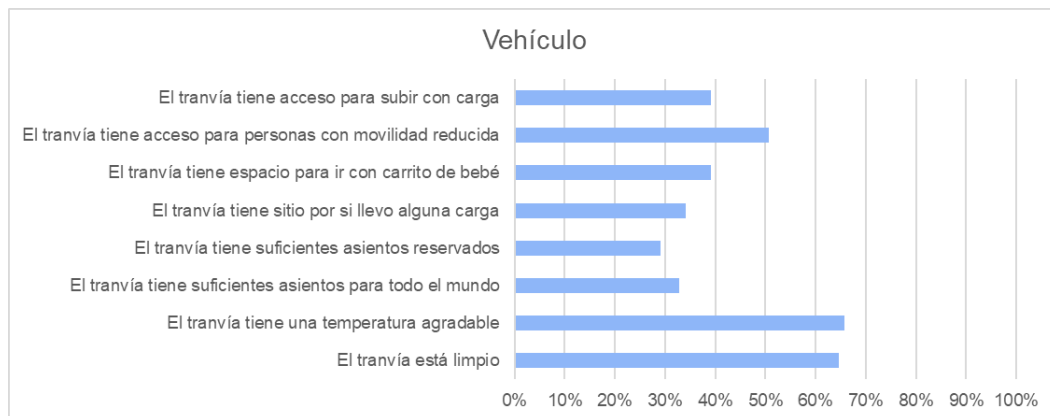


Gráfico 86. Percepción de las personas encuestadas sobre el estado del tranvía. (Fuente: Elaboración propia)

En cuanto a la mejora de las características del tranvía, las personas encuestadas han comentado diversos aspectos que necesitan mejorar:

- Aumentar la limpieza
- Optimización de la climatización
- Aumento de la vigilancia
- Mayor aislamiento acústico dentro del vehículo
- Renovar y aumentar el número de asientos y su comodidad
- Cumplir los horarios de paso establecidos
- No cambiar el horario en verano
- Aumentar la frecuencia de paso
- Aumentar la capacidad del tranvía en horas de mayor demanda
- Aumentar la velocidad de circulación del tranvía
- Aumento de la información en las paradas
- Unificar la información proporcionada con la del metro
- Otorgar al tranvía prioridad semafórica en los cruces
- Implementar características del metro
- Mejora de las zonas de espera: mayor amplitud, número de asientos y sombra
- Renovar los vehículos
- Baños públicos

En los viajes en tranvía son mayoría las personas encuestadas que no han sentido nunca ningún tipo de miedo o inseguridad, pero un 28% de las personas sí que lo han sentido alguna vez.



Gráfico 87. Sensación de miedo o inseguridad de las personas encuestadas al viajar en tranvía. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos en función del sexo se observa que las mujeres han sentido en sus desplazamientos en tranvía más miedo o inseguridad que los hombres, casi un 40% de las mujeres, frente a un 20% de los hombres.

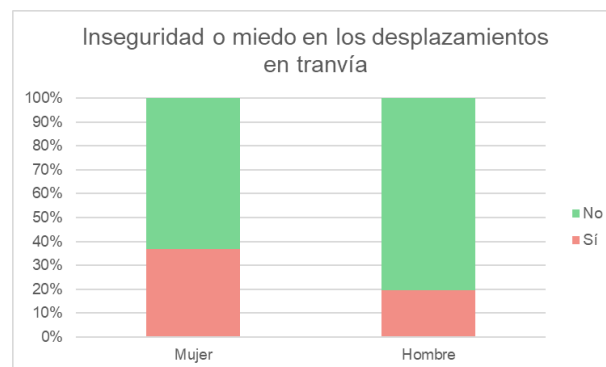


Gráfico 88. Sensación de miedo o inseguridad de las personas encuestadas al viajar en tranvía según su sexo. (Fuente: Elaboración propia)

Las personas encuestadas apuntan que el trato recibido por parte de los trabajadores y trabajadoras del tranvía ha satisfecho sus necesidades de forma general, pero se destaca la necesidad de un aumento del personal por parte del 13% de las personas encuestadas.

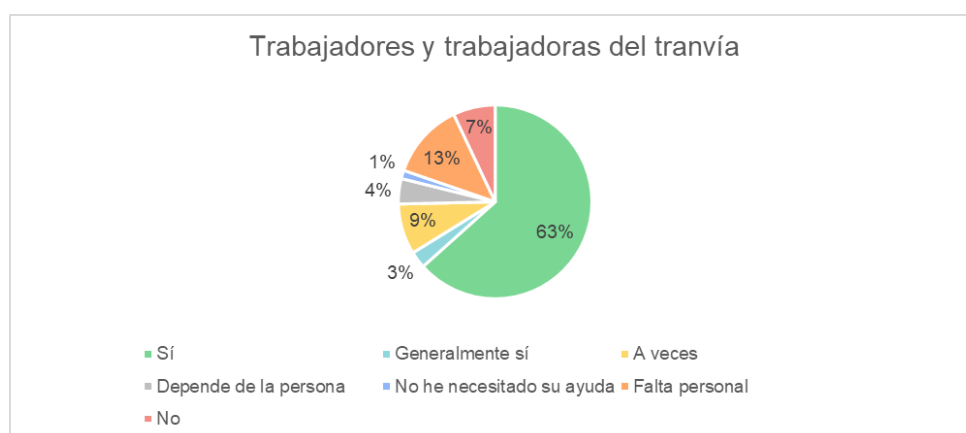


Gráfico 89. Opinión de las personas encuestadas sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del tranvía a sus necesidades. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos en función de la edad se observa que en el grupo de personas de entre 18 y 44 años, la mayoría están satisfechas con el trato recibido. Las personas de entre 45 y 64 años han recibido por parte de los trabajadores y trabajadoras lo que necesitaban de ellos, únicamente apuntan que falta personal. Las personas pertenecientes al grupo de edad entre 65 y 79 años son las más críticas, aunque existen comentarios positivos, un 30% piensa que falta personal, y un 15% afirma que los trabajadores y trabajadoras del tranvía no han satisfecho sus necesidades adecuadamente.

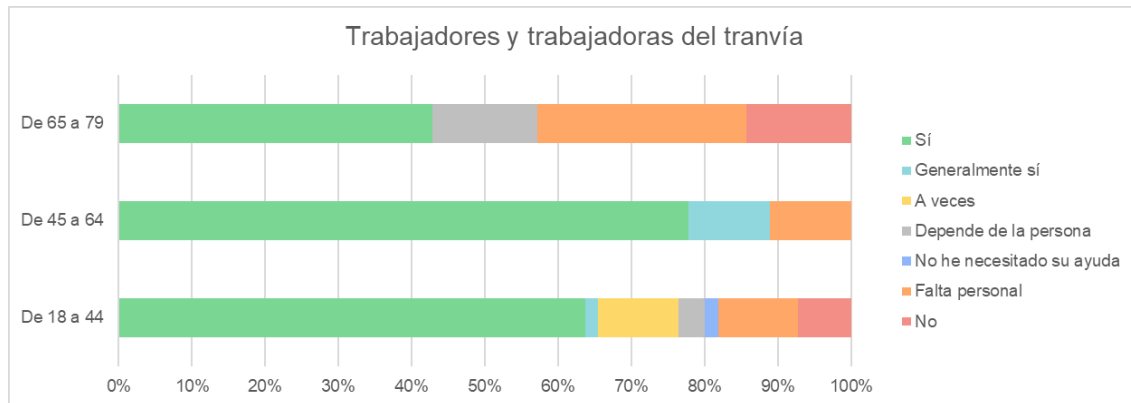


Gráfico 90. Opinión de las personas encuestadas sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del tranvía a sus necesidades según su edad. (Fuente: Elaboración propia)

El motivo principal por el que las personas encuestadas no utilizan el tranvía es porque no disponen de una parada cercana.

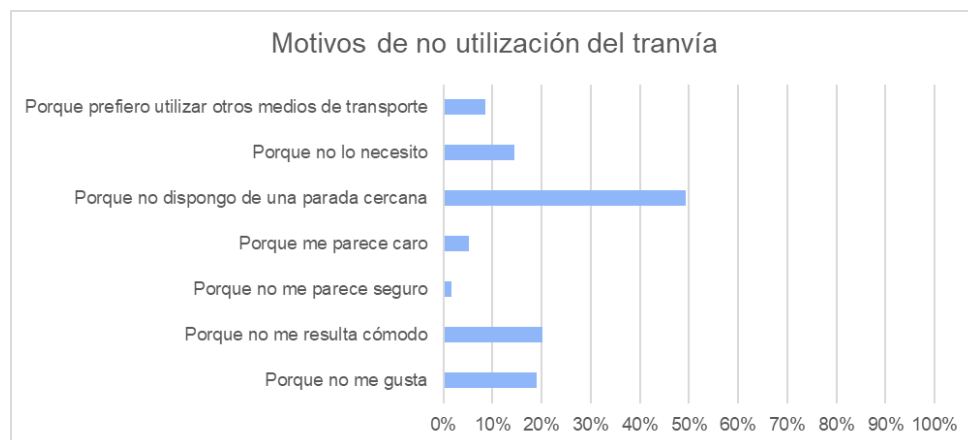


Gráfico 91. Motivos de no utilización del tranvía de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

### 8.3.8. Desplazamientos en taxi

El motivo principal de utilización del taxi por las personas encuestadas es su rapidez, pero también su comodidad.

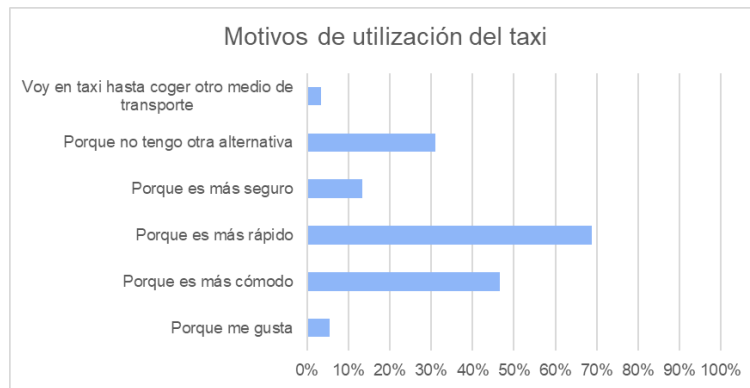


Gráfico 92. Motivos de utilización del taxi por las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

El mayor motivo para desplazarse en taxi por la ciudad es para salir por ocio, seguido de llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico.

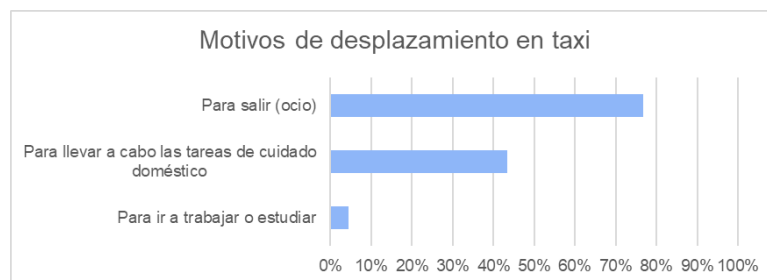


Gráfico 93. Motivo de los desplazamientos en taxi de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

En las respuestas en cuanto a la mejora de alguna de las características de taxi son menos dispares que en el resto de medios de transporte:

- Reducción del precio y/o creación de tarifas adaptadas
- Digitalización del servicio
- Aumento de la limpieza y el mantenimiento de los vehículos
- Prioridad en la circulación
- Aumento de los puntos específicos de parada de taxis
- Unificación del servicio: vistiendo con uniforme y utilizando el mismo vehículo
- Aumento de la seguridad para las personas que viajan en taxi

La mayoría de las personas encuestadas no ha sentido ningún tipo de miedo o inseguridad al ir en taxi, algunas incluso comentan que lo hacen por ser un medio de transporte seguro, pero un 13% de las personas encuestadas sí que lo ha sentido alguna vez.



Gráfico 94. Inseguridad o miedo de las personas encuestadas al utilizar el taxi. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos en función del sexo se observa que casi el 100% de las personas que aseguran haber sentido miedo o inseguridad al ir en taxi son mujeres.



Gráfico 95. Diferencia entre la cantidad de hombres y de mujeres que han tenido algún tipo de inseguridad o miedo en sus desplazamientos en taxi. (Fuente: Elaboración propia)

Los trabajadores y trabajadoras del sistema de taxis de Valencia responden adecuadamente a las necesidades de sus usuarios y usuarias de forma general. Algunas de las personas encuestadas comentan que depende de la persona o que solo a veces se ha respondido adecuadamente a sus necesidades.

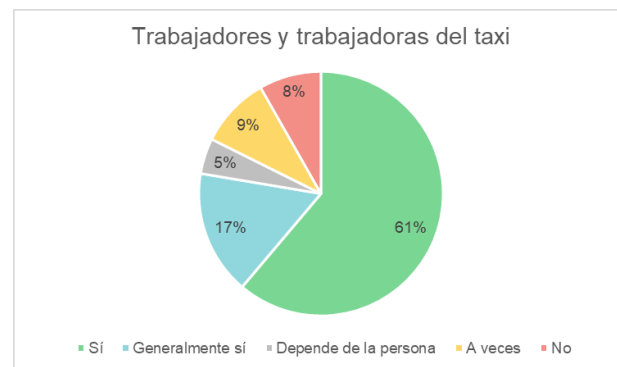


Gráfico 96. Opinión de las personas encuestadas sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del taxi a sus necesidades. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos en función de la edad se observa que son las personas de entre 18 y 44 años y las de entre 65 y 79 años las que indican que no siempre están satisfechas con el trato recibido por parte del personal. Las personas de más de 79 años afirman que los trabajadores y trabajadoras del taxi responden adecuadamente a sus necesidades.

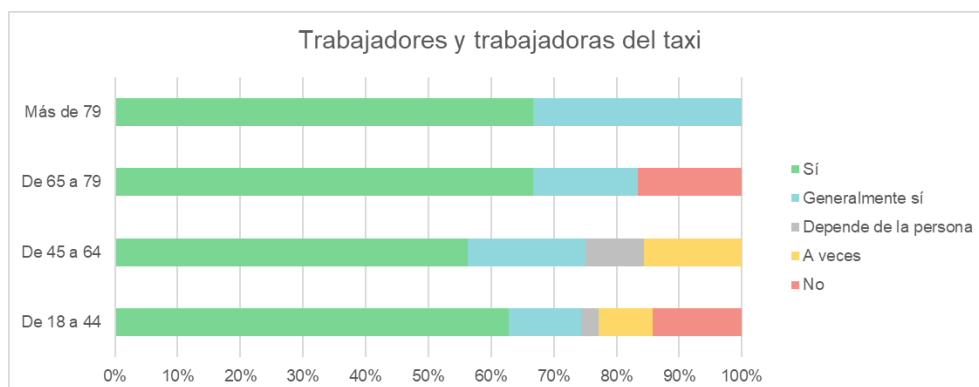


Gráfico 97. Diferencias de opinión de las personas encuestadas según su edad sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del taxi a sus necesidades. (Fuente: Elaboración propia)

Para ver si los trabajadores y trabajadoras del taxi responden adecuadamente a las necesidades de las personas con discapacidad se han analizado sus datos por separado, observando que salvo en algunas ocasiones, las necesidades de estas personas se han satisfecho adecuadamente.

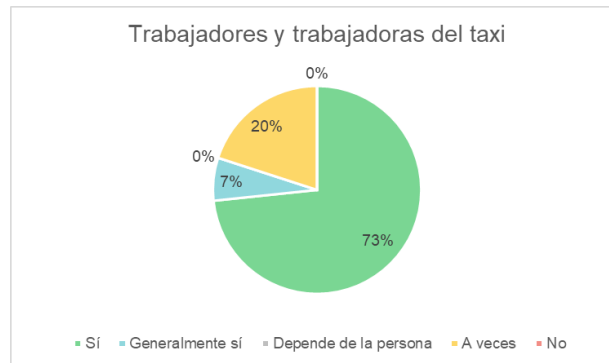


Gráfico 98. Opinión de las personas con discapacidad encuestadas sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del taxi a sus necesidades. (Fuente: Elaboración propia)

El principal motivo de no utilizar el taxi como medio de desplazamiento entre las personas encuestadas es el precio, a casi el 80% de las personas les parece un medio de transporte caro.

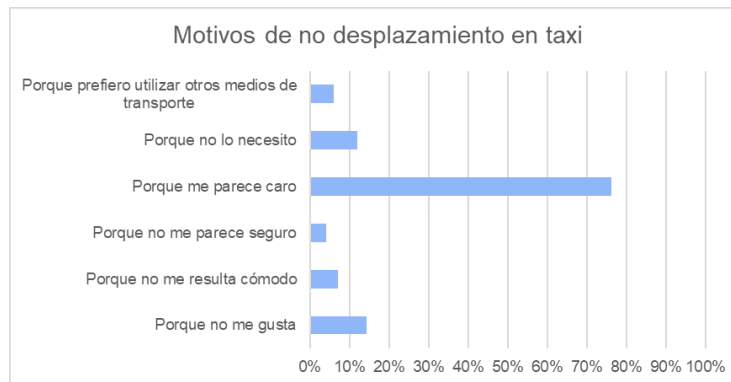


Gráfico 99. Motivos de no utilización del taxi. (Fuente: Elaboración propia)

### 8.3.9. Desplazamientos en coche

Los principales motivos de utilización del coche por parte de las personas encuestadas son la comodidad y la rapidez que les ofrece este medio de transporte, y a más del 40% de las personas encuestadas del gusta ir en coche, aunque más del 30% lo utiliza porque no tiene otra alternativa.

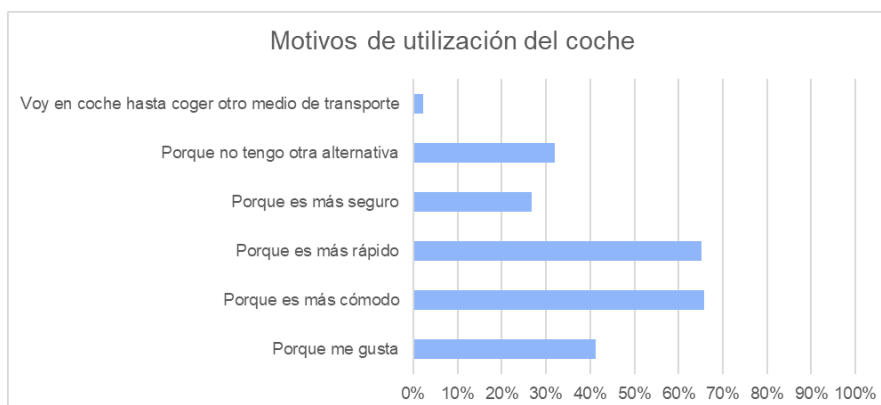


Gráfico 100. Motivos de utilización del coche de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Los motivos de desplazamiento en coche son muy diversos y bastante igualados entre las personas encuestadas, aunque los principales motivos son el desplazamiento hasta el lugar de trabajo o de estudios y las salidas por ocio.

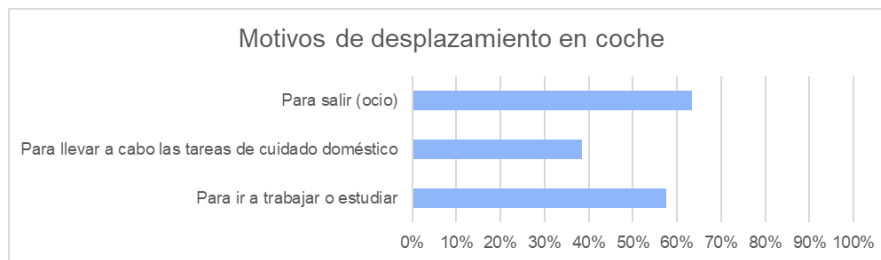


Gráfico 101. Motivo de los desplazamientos en coche de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

De entre las personas encuestadas, el 90% de las que se desplazan en coche por la ciudad de Valencia tienen carnet de conducir, y únicamente un 10% no dispone de él.

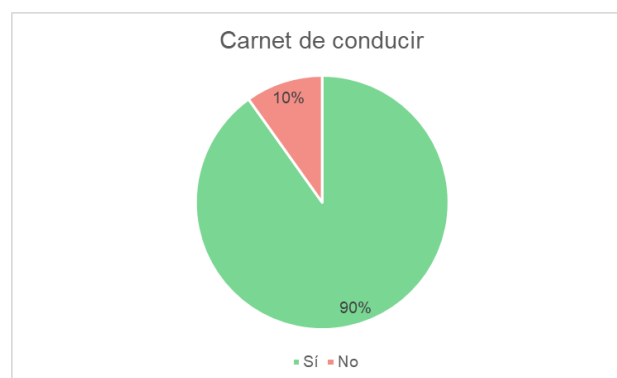


Gráfico 102. Personas encuestadas que tienen carnet de conducir. (Fuente: Elaboración propia)

La mayoría de las personas con carnet de conducir tienen en su propiedad un vehículo privado y disponibilidad completa para utilizarlo, aunque algunas lo comparten con otras personas. De las personas encuestadas con carnet de conducir, un 7% no tiene coche, y cuando lo utiliza lo hace como acompañante.

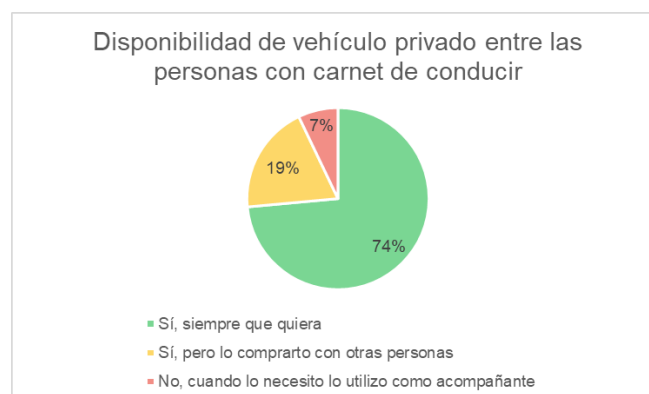


Gráfico 103. Disponibilidad de vehículo privado de las personas encuestadas con carnet de conducir. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos por sexo se observa que las mujeres utilizan el vehículo como acompañantes en mayor medida que los hombres, y también que, aunque disponen de vehículo privado, lo comparten más a menudo que ellos.



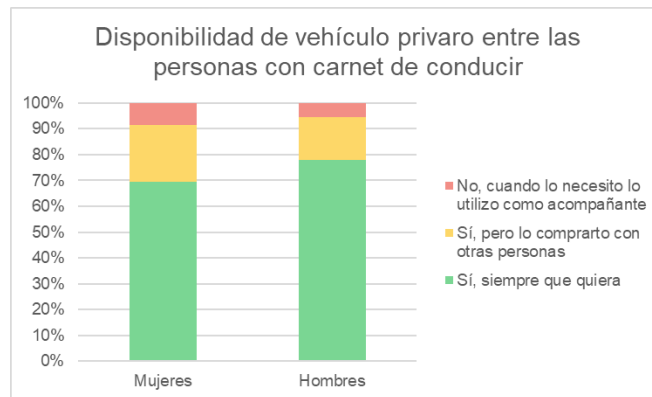


Gráfico 104. Diferencia por sexo de la disponibilidad de vehículo privado teniendo carnet de conducir. (Fuente: Elaboración propia)

Únicamente un 27% de las personas encuestadas ha sentido alguna vez inseguridad o miedo en sus desplazamientos en coche por la ciudad de Valencia.



Gráfico 105. Inseguridad o miedo en los desplazamientos en coche. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos en función del sexo se observa que mayoritariamente se trata de mujeres.

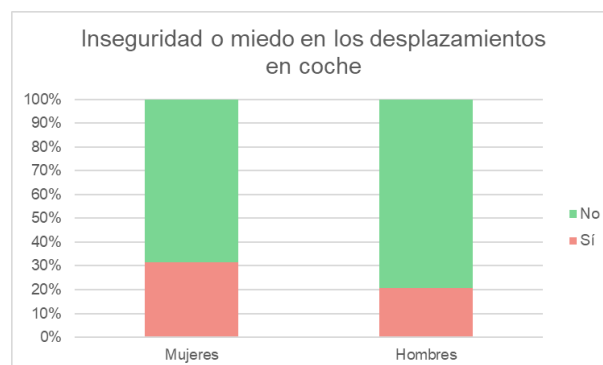


Gráfico 106. Diferencia entre la cantidad de mujeres y de hombres que han sentido inseguridad o miedo en los desplazamientos en coche. (Fuente: Elaboración propia)

Los motivos principales para no utilizar el coche al desplazarse por Valencia son no tener coche y preferir utilizar otros medios de transporte más sostenibles.

Alrededor de un 10% de las personas encuestadas no tiene carnet de conducir y no les parece un medio de transporte cómodo para la ciudad.

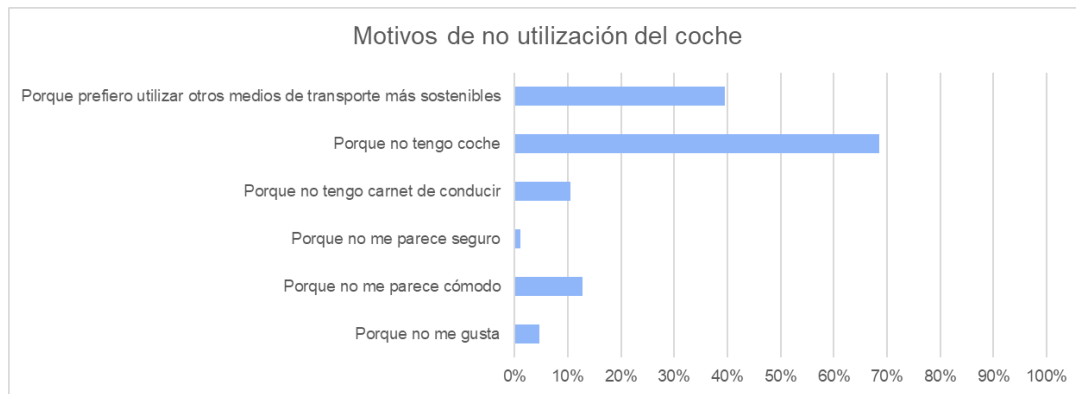


Gráfico 107. Motivos de no utilización del coche de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

### 8.3.10. Desplazamientos en moto o moto compartida

Más del 90% de las personas encuestadas utiliza la moto como medio de desplazamiento en la ciudad por su rapidez, además se destaca su comodidad y que a las personas que la utilizan les gusta hacerlo.

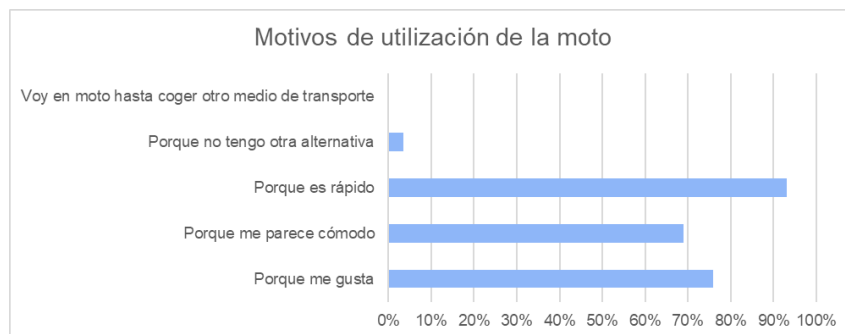


Gráfico 108. Motivos de utilización de la moto. (Fuente: Elaboración propia)

Casi el 100% de las personas encuestadas utiliza la moto para salir por ocio y más del 50% la utiliza para ir a trabajar o estudiar.

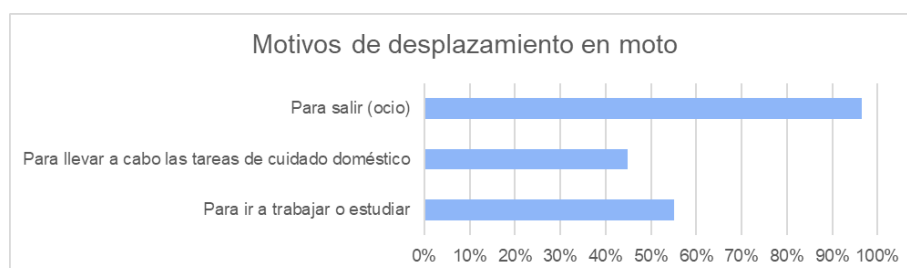


Gráfico 109. Motivo de los desplazamientos en moto. (Fuente: Elaboración propia)

El 83% de las personas encuestadas que se desplazan en moto tienen en su posesión carnet de conducir.

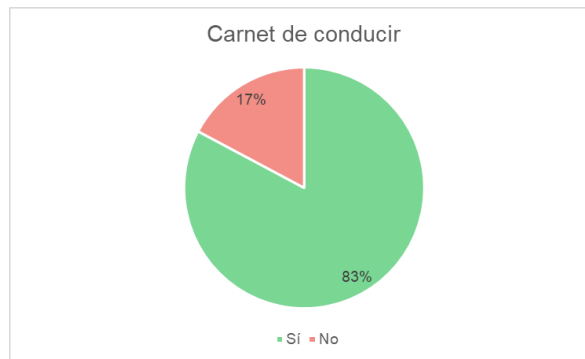


Gráfico 110. Porcentaje de personas encuestadas con carnet de conducir. (Fuente: Elaboración propia)

La mitad de las personas encuestadas con carnet de conducir disponen de moto propia, y solo un 4% la comparte con otras personas, el resto son personas usuarias de motos de alquiler (motosharing).

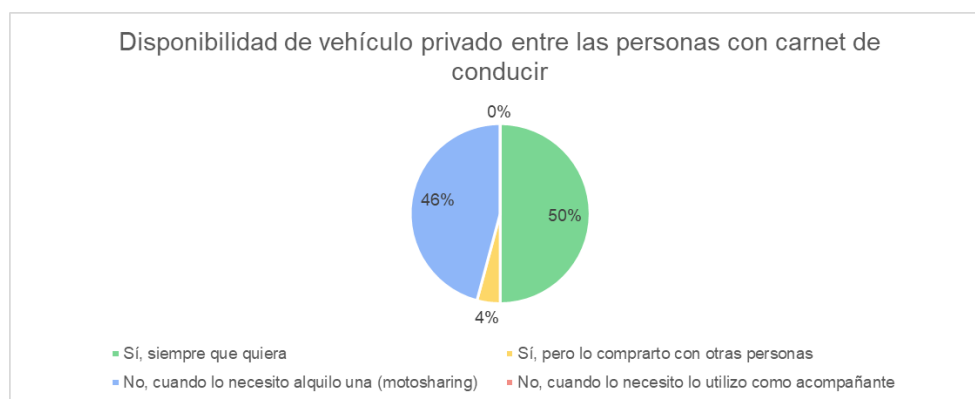


Gráfico 111. Disponibilidad de vehículo de las personas con carnet de conducir. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos por sexo se observa que las únicas personas que comparten su moto privada con otras personas son las mujeres, y también que ellas utilizan más los servicios de motos de alquiler.

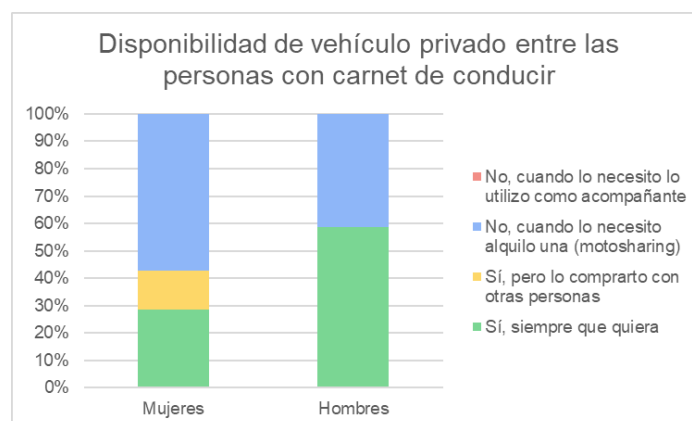


Gráfico 112. Diferencia entre hombres y mujeres con carnet de conducir de la disponibilidad de vehículo. (Fuente: Elaboración propia)

El miedo o inseguridad percibido al ir en moto por la ciudad es mayor que en coche, así se puede observar en las respuestas de las personas encuestadas. Un 41% afirma haber sentido alguna vez algún tipo de miedo o inseguridad en sus desplazamientos en moto por la ciudad.

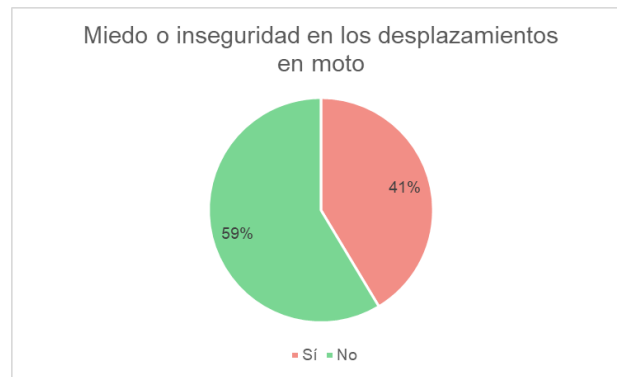


Gráfico 113. Porcentaje de personas que han sentido miedo o inseguridad al desplazarse en moto. (Fuente: Elaboración propia)

La mayoría de personas que han sentido miedo o inseguridad al ir en moto por la ciudad son las mujeres, como se puede observar al desagregar los datos en función del sexo de las personas encuestadas.

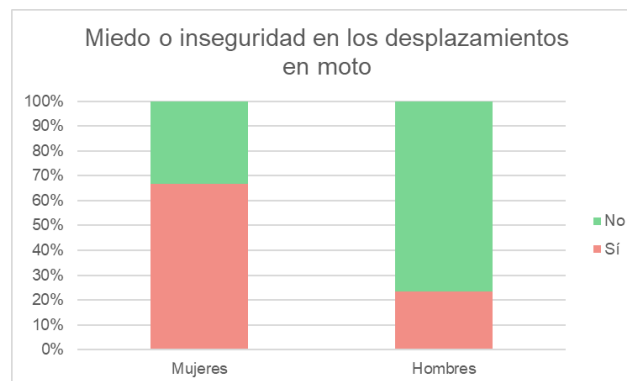


Gráfico 114. Diferencia del miedo o inseguridad percibido en los desplazamientos en moto entre hombres y mujeres. (Fuente: Elaboración propia)

El motivo más extendido de no utilización de la moto es no disponer de una para desplazarse por la ciudad.

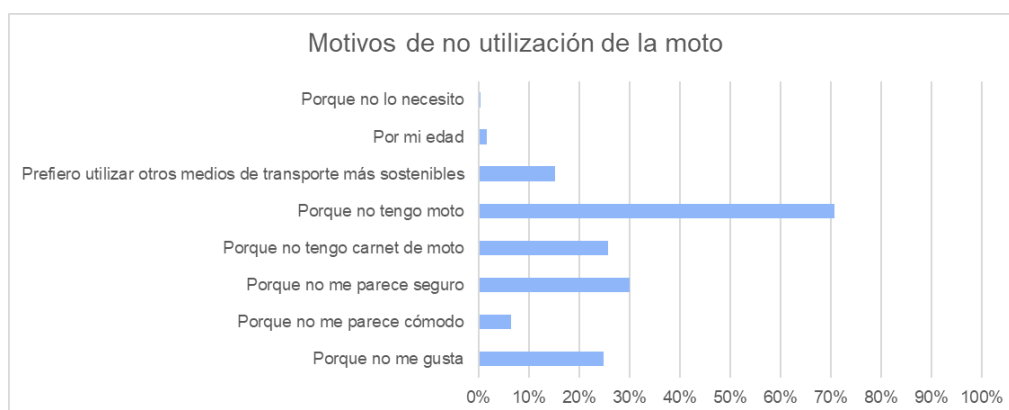


Gráfico 115. Motivos de no utilización de la moto. (Fuente: Elaboración propia)

## 8.4. Recomendaciones y propuestas

Una vez realizado el estudio sobre la situación de la ciudad y el análisis de las respuestas de la encuesta sobre la opinión de las personas que se desplazan por Valencia se procede a proponer

una serie de medidas mediante las cuales pueden mejorar la sensación de seguridad, la comodidad y la accesibilidad de los sistemas de transporte y movilidad de la ciudad, ofreciendo también la posibilidad de aumentar el número de usuarios y usuarias de cada uno de ellos.

#### 8.4.1. Propuestas específicas en las calles

Debido a los resultados de la encuesta se puede asumir que a las personas que viven en Valencia les gusta pasear, y además intentan cubrir todas sus necesidades diarias en un radio cercano al de su lugar de residencia, por lo que hay que seguir sumando esfuerzos en el modelo de ciudad compacta, de forma que la gente pueda disfrutar de una movilidad sostenible y de equipamientos de proximidad.

La encuesta refleja que la inseguridad es uno de los principales motivos por los que se evitan ciertos desplazamientos, especialmente por la noche cuando la iluminación es insuficiente, por lo que es necesario hacer una revisión de las luminarias de la ciudad. Las farolas deben iluminar lo suficiente para que permitan la visibilidad, pero deben hacerlo de forma eficiente y sin provocar un exceso de contaminación lumínica, un aspecto que también preocupa a los ciudadanos y ciudadanas de Valencia, cada vez más concienciados con el medio ambiente. Para permitir una mayor visibilidad es recomendable también en las nuevas infraestructuras que se creen en la ciudad evitar puntos ciegos, de manera que la visibilidad sea máxima. Pero la seguridad no solo está relacionada con la iluminación o la visibilidad, existen otros aspectos que pueden intimidar, especialmente a las mujeres, en sus desplazamientos a pie por la ciudad, más aún cuando caminan solas, por lo que se propone también un aumento de las patrullas policiales, especialmente en horario nocturno.

En los desplazamientos a pie son molestos los obstáculos generados por el mobiliario urbano, por lo que el Ayuntamiento ya se ha encargado de liberar las aceras de los contenedores de basura bajándolos a la calzada, pero siguen resultando un gran obstáculo las mesas y sillas que forman parte de las terrazas de los bares y restaurantes. Para una mayor comodidad a la hora de desplazarse no basta con limitar las zonas de terraza, en este caso se propone una revisión de los requisitos necesarios para la obtención de licencias por parte de la hostelería, permitiendo ubicar terrazas únicamente en los lugares en los que se pueda permitir el paso de los peatones de forma cómoda, y en su caso permitir la ubicación de las terrazas en la calzada, limitando la zona con vayas y permitiendo el aparcamiento de vehículos únicamente en horario no comercial.

Mediante el análisis de la encuesta también se ha podido comprobar que los ciudadanos y ciudadanas de Valencia desean que los parques y jardines de la ciudad se mantengan de manera más asidua, haciendo más agradables sus paseos o sus momentos de descanso y socialización, para lo que también es necesario la existencia de bancos y zonas de descanso en buenas condiciones. La opinión de los ciudadanos y ciudadanas deja patente que es necesario un mayor mantenimiento de los parques y jardines de la ciudad, así como del mobiliario urbano que en ellos se encuentra.

Mediante la encuesta también ha quedado de manifiesto que las personas limitan sus desplazamientos a pie en función de la temperatura, especialmente cuando hace mucho calor, puesto que hay muchas calles que carecen de sombra, la solución en este sentido es sencilla, y en muchas ciudades se han instalado diversidad de elementos que hacen de las calles lugares agradables por los que circular incluso cuando hace mucho calor.



Imagen 14. Sombra en una calle de Oporto. (Fuente: [www.fortravelovers.com](http://www.fortravelovers.com), 2012)

Con la finalidad de hacer más cómoda la estancia de las personas en la calle se propone la instalación de baños de uso público en los parques y jardines más grandes de la ciudad, del mismo modo que se ha hecho en el antiguo cauce del río Turia.

Para llevar a cabo muchas de las propuestas planteadas, se puede contar con el apoyo de las asociaciones vecinales, pudiendo efectuarse marchas exploratorias, en las que los vecinos y vecinas informen del estado de las instalaciones durante un recorrido preestablecido por ellos mismos y solicitando las mejoras que consideren oportunas.

#### 8.4.2. Propuestas específicas para la bicicleta

Ha quedado patente en los últimos años el esfuerzo de la ciudad por aumentar la red de carriles bici y fomentar la movilidad sostenible, pero a día de hoy todavía hay algunas zonas en las que el acceso en bicicleta es complicado, por lo que es necesario seguir la línea de actuaciones llevada a cabo hasta el momento, de manera que Valencia pueda ser recorrida en bicicleta sin riesgo para las personas ciclistas.

Para el confort de los usuarios y usuarias de bicicleta no solo es necesaria una infraestructura adecuada, también es necesario disponer de lugares de descanso y avituallamiento, sobre todo para las personas que utilizan la bicicleta como una forma de hacer ejercicio en la ciudad. Para conseguir una mayor comodidad en los desplazamientos en bicicleta se propone la creación de zonas en las que dejar la bicicleta en parques y jardines al mismo tiempo que se descansa, así como un aumento del número de itinerarios verdes, parques y jardines, y la instalación de un mayor número de fuentes de agua refrigerada.





Imagen 15. Fuente de agua refrigerada en Valencia. (Fuente: valencianews.es, 2020)

La instalación de un mayor número de fuentes de agua refrigerada no solo sería beneficiosa para las personas que se desplazan en bicicleta, haría más cómodo todo tipo de desplazamientos por la ciudad, y más teniendo en cuenta el efecto del cambio climático, que hace que las temperaturas en verano sean cada vez más elevadas.

Una preocupación importante, tanto entre las personas que utilizan la bicicleta como entre las que no la utilizan, es la falta de lugares de aparcamiento, más todavía lo es la falta de seguridad de los lugares en los que se puede estacionar la bicicleta. Por este motivo se propone la instalación de aparcamientos para bicicletas cubiertos, como ya se han instalado en otras ciudades, y se destaca la propuesta de algunas de las personas encuestadas de crear aparcamientos para bicicletas en recintos privados y con vigilancia.



Imagen 16. Aparcamiento para bicicletas cubierto. (Fuente: santander.es, 2021)

Por otro lado, se aconseja la instalación de taquillas o salas de estacionamiento de bicicletas en las estaciones de transporte público, de modo que se fomente la intermodalidad, como bien se está intentando desde la redacción del PMUS de la ciudad en 2013.





Imagen 17. Parking para bicicletas. (Fuente: [www.diariodenavarra.es](http://www.diariodenavarra.es), 2018)

El fomento del uso de la bicicleta no debe ser únicamente función de las administraciones públicas, si las empresas privadas facilitan su uso, aumentaría el número de personas que se desplazan de forma sostenible a su lugar de estudios o de trabajo, pero para ello es necesario que esos lugares dispongan de zonas de aseo, puesto que ir en bicicleta implica hacer ejercicio físico, y hay personas que prescinden de su uso por no poder asearse al llegar a su destino.

Teniendo en cuenta que en Valencia existe el sistema de alquiler de bicicletas (Valenbisi), para fomentar la intermodalidad, sería necesario que existieran puntos Valenbisi en los mismos lugares que se ubican las estaciones de metro y autobús.

#### 8.4.3. Propuestas específicas para el patinete

En la nueva ordenanza de movilidad ya se contempla el uso de los vehículos de movilidad personal y se regula su uso, pero esta normativa no es conocida por todas las personas de la ciudad, por lo que se ve necesario hacer campañas informativas, de modo que tanto las personas usuarias como las que sienten miedo o inseguridad por la presencia de estos, conozcan los derechos y obligaciones que tiene cada uno.

En fomento de la movilidad sostenible, desde el Ayuntamiento se ofertaron subvenciones para la obtención de VMP, una herramienta que se mantiene a día de hoy y que debe seguir impulsándose para conseguir que Valencia sea una ciudad neutra en emisiones.

Por otro lado, se propone la introducción de patinetes eléctricos de alquiler en la ciudad, para que puedan ser utilizados por los ciudadanos y ciudadanas sin necesidad de tener uno en propiedad. La idea se puede desarrollar mediante un sistema similar al de Valenbisi o por el contrario del mismo modo que hoy en día se utilizan los sistemas de motoshaaring o carshaaring.

La instalación de aparcamientos cubiertos para bicicletas y taquillas o habitáculos que permitan el estacionamiento también podrían destinarse a patinetes de forma conjunta, obteniéndose las mismas ventajas de intermodalidad y aumento de los desplazamientos en medios sostenibles.

### 8.4.4. Propuestas específicas para el autobús

Gracias a la Ley de Accesibilidad, el sistema de autobuses presenta una buena accesibilidad para las personas discapacitadas, de hecho, este mismo año se han empezado a renovar las paradas de autobús, aprovechando las nuevas tecnologías para aumentar la información proporcionada a los usuarios y usuarias, pero en especial a las personas sin visión, ampliando el espacio para sentarse y también las zonas de sombra.

#### MILLORES EN LES NOVES PARADES D'EMT VALÈNCIA

##### 1. Adaptada a la normativa d'accessibilitat.

Mòduls amb diferents configuracions per a millorar l'accessibilitat, nous suports isquiótics de repòs, sistema d'entllumenat renovat i complet.

##### 2. Informació per a totes les persones:

- Informació de la parada i línies en braille.
- Tecnologia "Naviliens". Nova tecnologia que consisteix en un codi BIDI especial, que permet la interacció de les persones usuàries amb les parades.
- Sistema Augmentatiu i Alternatiu de comunicació (SAAC). Equipades amb pictogrames especialment dissenyats per a persones amb diversitat d'aprenentatge o comunicació.

##### 3. Parades tecnològiques.

En els punts de major ús i trànsit de la xarxa s'instal·laran 20 parades que inclouen punt d'accés Wi-Fi i carregadors USB per a dispositius mòbils o portàtils.

##### 5. Nou tòtem informatiu il·luminat.

##### 6. Làmines antivandalisme.

Tots els cristalls incorporaran làmines protectores antivandalisme.



##### 4. Parades autònomes.

Altres 20 parades tindran panells solars en el sostre per a assegurar la funcionalitat de l'entllumenat i la informació en panells en llocs on ara no es pot per les característiques de la xarxa.

Imagen 18. Características de las nuevas paradas de EMT en Valencia. (Fuente: emtvalencia.info, 2020)

Por otro lado, los autobuses se han ido renovando de forma paulatina, sustituyendo los autobuses antiguos por nuevos autobuses híbridos, que reducen en número de emisiones contaminantes.

Con el objetivo de aumentar la seguridad y la sensación de seguridad en los desplazamientos en autobús, se propone la instalación de botones de emergencia en las paradas y autobuses, de modo que las personas usuarias del sistema puedan pulsarlo en el momento que sea necesario y automáticamente se pongan en contacto con el servicio de emergencias de la ciudad, de este modo se podrían evitar todo tipo de agresiones, pero también se permitiría una atención más rápida en caso de accidente o urgencia médica.

Otra propuesta encaminada a proporcionar a los usuarios y usuarias del autobús una mayor seguridad en sus desplazamientos es la implantación de las paradas a demanda, de modo que se pueda solicitar a la persona conductora, en los recorridos analizados que sea preciso por la mayor inseguridad detectada, una parada alternativa.

### 8.4.5. Propuestas específicas para el metro y el tranvía

Puesto que tanto los servicios de metro como de tranvía son gestionados por FGV las propuestas se llevan a cabo en conjunto, entendiendo que las propuestas se refieren por un lado a estaciones subterráneas y por otro a estaciones al aire libre.

En el caso de las estaciones subterráneas, mediante la encuesta ha quedado patente que la accesibilidad es correcta, pero que en algunos casos no se lleva a cabo un mantenimiento de las instalaciones suficiente, o que las zonas de acceso a ascensores implican hacer un recorrido más largo. En este sentido se propone que el mantenimiento de las instalaciones se efectúe de forma asidua, y que en la creación de nuevas estaciones se tenga en cuenta el acceso por los ascensores, para que exista uno en cada una de las entradas a la estación, y que sean instaladas escaleras mecánicas tanto de subida como de bajada.

Con la finalidad de aumentar la información proporcionada en las estaciones de metro se propone la instalación de pantallas informativas a la entrada a las estaciones, como ya existen en la estación de Alameda, de forma que antes de comprar el billete o bajar al andén sea posible consultar la información sobre los próximos horarios y destinos. Con la misma finalidad también se propone la instalación de pantallas interactivas, mediante las que poder consultar toda la información deseada sobre rutas y horarios, incluso de estaciones que se encuentren en otra línea, así las personas que no disponen de dispositivos electrónicos propios podrían hacer las consultas que les fuesen necesarias.

En el caso de las estaciones de metro y tranvía descubiertas, se ve necesario un aumento de la información proporcionada, así como de zonas de sombra y espacio para sentarse a esperar. Puesto que es necesario aumentar la información, es el momento perfecto para hacerlo pensando en todos los usuarios y usuarias, teniendo en cuenta a los colectivos vulnerables mencionados y sus necesidades específicas.

Se propone para el metro y el tranvía el mismo sistema de emergencias propuesto en el autobús, consistente en un botón de llamada automática que conecta inmediatamente con los sistemas de emergencias.

La encuesta ha reflejado que las tarifas existentes para los desplazamientos en metro y tranvía no son tan conocidas por parte de la población como lo son en el caso del autobús, por lo que es necesario hacer campañas informativas, de forma que la gente conozca las opciones disponibles. Por otro lado, ante la gran variedad de usuarios y usuarias que utilizan el metro y el tranvía, se propone una revisión de la tarificación, creando tarifas subvencionadas para las personas con menos recursos o que utilizan el sistema de transporte de una manera especial.

Otro aspecto resaltado por las personas que han respondido a la encuesta es la falta de personal en las estaciones de metro y tranvía, pero especialmente en las estaciones de metro subterráneas, en las que ya no hay personal en los puntos de información. Hay personas que necesitan ayuda para sacar el billete, y personas que necesitan ayuda para poder desplazarse en metro, por lo que es necesario que en las estaciones haya personal de apoyo para los usuarios y usuarias.

Una propuesta, encaminada directamente hacia el confort de los usuarios y las usuarias, es la instalación de baños de uso público, cambiadores para bebés y áreas de lactancia en todas aquellas estaciones que dispongan del espacio suficiente para crear ese tipo de zonas y que sean confortables. Del mismo modo, cuando sea posible, se recomienda la instalación de diferentes puntos de venta y comercios, como existen por ejemplo, en la estación de metro de Colón.

#### 8.4.6. Propuestas específicas para coche y moto

Se agrupan las medidas destinadas a coche y a moto en un solo bloque de propuestas ya que ambos son vehículos de uso generalmente privados.

En primer lugar, se propone la creación de aparcamientos subterráneos para liberar a las calles de vehículos estacionados, de forma que tengan cabida más elementos urbanísticos en la ciudad y sea posible el ensanchamiento de aceras y la creación de carriles bici.

Por otro lado, ha dado comienzo en la ciudad el servicio de carsharing, pero no está tan extendido como en el caso de las motos, por lo que es importante avanzar en este servicio.



Imagen 19. Vehículos de carsharing en Valencia. (Fuente: valenciaplaza.com, 2020)

Desde la administración se han llevado a cabo medidas de calmado de tráfico y de peatonalización de calles y se ve necesario seguir en esa línea de actuación.

#### 8.4.7. Propuestas comunes

La primera propuesta global, con un enfoque integrador, es la realización de encuestas de movilidad periódicas, para poder observar cómo evoluciona la movilidad de la ciudad y comprobar si las medidas llevadas a cabo son efectivas y se están consiguiendo los objetivos planteados. Por otro lado, tras la finalización del PMoMe, se propone la redacción de un PMUS en el que se estudien y se planteen soluciones para el caso concreto de la ciudad de Valencia, teniendo en cuenta las necesidades de todos los grupos de población, integrando la movilidad de los colectivos vulnerables y la perspectiva de género. Puesto que mediante la realización de encuestas resulta complicado identificar las necesidades específicas de cada colectivo, resulta necesario contar con su participación a la hora de plantear soluciones.

Para comprobar que las medidas llevadas a cabo en materia de movilidad se llevan a cabo de la forma prevista, pueden efectuarse auditorías, del mismo modo que existen auditorías de seguridad vial, pueden efectuarse auditorías de movilidad, teniendo en cuenta todos los aspectos que implican una movilidad sostenible, segura, accesible, cómoda y de calidad. Con ellas podría hacerse un seguimiento del estado de los medios de transporte, comprobando que son seguros, accesibles y confortables, además de ser una herramienta muy útil para comprobar el uso que hacen los ciudadanos y ciudadanas del sistema de transporte público.

Con la finalidad de que todas las personas que viajan en los sistemas de transporte público de la ciudad puedan ser atendidas de la forma en que así lo requieran por sus condiciones especiales o por el resultado de algún problema durante el viaje, se propone la formación específica del personal trabajador de autobús, metro y taxi. Principalmente se requiere formación en primeros auxilios, pero también mediación en conflictos y una respuesta eficaz ante agresiones que se puedan llevar a cabo dentro del vehículo. Para fomentar la participación del personal del transporte público se puede crear un sistema de incentivos mediante el cual los trabajadores y trabajadoras del sistema ven recompensado su esfuerzo.

Para proporcionar un mayor confort a los usuarios y usuarias del sistema de transporte público, se propone la implantación de conexiones eléctricas en las paradas y vehículos del sistema, así como de una red Wi-Fi pública. Las personas que tienen que efectuar desplazamientos largos podrían aprovechar el tiempo empleado en el desplazamiento, pero también haría sentirse a las personas usuarias más seguras, ya que podrían cargar sus dispositivos y utilizarlos en caso de necesitarlo.

Actualmente existen aplicaciones desarrolladas por diferentes empresas de transporte que informan de los aspectos relevantes de su sistema, pero se propone la creación de una única aplicación móvil que tenga integrados todos los modos de transporte de la ciudad, de forma que a la hora de desplazarse se conozcan todas las opciones disponibles para hacerlo. En este sentido existe ya una aplicación desarrollada por una empresa privada, pero en este caso se trata de desarrollar una aplicación conjunta entre todas las empresas de transporte público, unificando la información, compartiéndola y haciéndola accesible a los usuarios y usuarias para mejorar su experiencia de movilidad en la ciudad.

## 9. Conclusiones

La ciudad de Valencia cuenta con una extensa legislación y normativa en materia de movilidad y diversos documentos que velan por el bienestar de las personas más vulnerables, pero en la práctica no todos los aspectos contemplados en los diversos documentos se han llevado a cabo, o lo han hecho sin tener en cuenta realmente cuales son las necesidades de esos colectivos. En los Planes de Movilidad realizados hasta la fecha no se encuentran medidas específicas dedicadas a la inclusión de todas las personas en el sistema de transportes de la ciudad.

La encuesta ha revelado que los ciudadanos y ciudadanas de Valencia generalmente se sienten cómodos y seguros a la hora de desplazarse por la ciudad, independientemente del medio de transporte utilizado, pero hay aspectos en los que tienen la percepción de que se necesita mejorar. Los aspectos más destacados en la encuesta están relacionados con la iluminación de las calles, que deriva en una falta seguridad en los desplazamientos a pie; las interferencias producidas en los carriles bici, lo que provoca inseguridad en los desplazamientos en bicicleta y en patinete; y por otro lado, las personas encuestadas destacan la necesidad de facilitar mayor información en las estaciones de transporte público.



La participación ciudadana es clave en la mejora de la movilidad de la ciudad, y especialmente la consulta a los colectivos más vulnerables, puesto que son estos los que tienen necesidades específicas, y generalmente son los más afectados cuando se lleva a cabo la construcción o remodelación de cualquier infraestructura.

## 10. Bibliografía y Referencias

**Ajuntament de Barcelona**, 2020. *Plà de Mobilitat Urbana 2024*. Disponible en: <https://www.barcelona.cat/mobilitat/es/quienes-somos/plan-de-movilidad-urbana>

**Arroyo R.** (2021). *Movilidad sostenible. Un nuevo paradigma*. Disponible en: [https://poliformat.upv.es/porta/site/GRA\\_12846\\_2020/page/5aa02103-270c-4d58-8ed5-a8fc382fa347](https://poliformat.upv.es/porta/site/GRA_12846_2020/page/5aa02103-270c-4d58-8ed5-a8fc382fa347)

**Cátedra Transporte y Sociedad**, 2016. *Jornada movilidad y género*. Disponible en: <https://www.transportesociedad.es/movilidad-y-genero.html>

**cities4people**, (2017). Taking care of vulnerable groups through mobility. Disponible en: <https://cities4people.eu/2019/06/25/taking-care-of-vulnerable-groups-through-mobility/>

**CIVITAS FORUM**, 2018. *NEW MOBILITY APPROACHES TO FIGHT TRANSPORT POVERTY AND IMPROVE ACCESSIBILITY IN EUROPEAN CITIES AND REGIONS. Analysis and understanding of the mobility needs of vulnerable user groups*. Disponible en: [https://hireach-project.eu/HiReach\\_Presentation%20CIVITAS%20FORUM%20Umea\\_v1\\_20180920\\_SB.PDF](https://hireach-project.eu/HiReach_Presentation%20CIVITAS%20FORUM%20Umea_v1_20180920_SB.PDF)

**DGT**, 2011. *La movilidad segura de los colectivos más vulnerables. La protección de peatones y ciclistas en el ámbito urbano*. Disponible en: <https://www.dgt.es/Galerias/la-dgt/centro-de-documentacion/publicaciones/2011/doc/la-movilidad-segura-de-los-colectivos-mas-vulnerables.pdf>

**Ecologistas en Acción**, 2017. *Los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS)*. Disponible en: <https://www.ecologistasenaccion.org/wp-content/uploads/adjuntos-spip/pdf/movilidad-urbana-sostenible.pdf>

**Eltis**, 2014. *Guía. Desarrollo e implementación de planes de movilidad urbana sostenible*. Disponible en: [https://www.eltis.org/sites/default/files/bump\\_guidelines\\_es.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/bump_guidelines_es.pdf)

**FGV**, 2021. *Plan de accesibilidad universal*. Disponible en: <https://www.fgv.es/plan-de-accesibilidad-universal/>

**Gómez A. et al.** (2010). *Transporte y personas mayores. Hábitos de compra y problemas de uso*. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3298424>

**Gordon M.** (2011). *Movilidad sostenible en Quito. Una visión desde los más vulnerables*. Disponible en: <https://1library.co/document/nq7lp0ny-movilidad-sustentable-quito-vision-vulnerables.html>

**Hermida C.** (2016). *Del transporte a la movilidad. Reflexiones sobre las últimas décadas.* Disponible en:

[https://www.researchgate.net/publication/321835684\\_DEL\\_TRANSPORTE\\_A\\_LA\\_MOVILIDAD\\_Reflexiones\\_sobre\\_las\\_ultimas\\_decadas\\_1](https://www.researchgate.net/publication/321835684_DEL_TRANSPORTE_A_LA_MOVILIDAD_Reflexiones_sobre_las_ultimas_decadas_1)

**IDAE**, 2006. *Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible.* Disponible en: <https://www.idae.es/publicaciones/pmus-guia-practica-para-la-elaboracion-e-implantacion-de-planes-de-movilidad-urbana>

**inclusivitymaker**, (-). *Urban Mobility of the Most Vulnerable: 5 Minutes to Understand.* Disponible en: <https://www.inclusivitymaker.com/urban-mobility-most-vulnerable/>

**Jirón P., Carrasco J. y Rebolledo M.** (2020). *Observing gendered interdependent mobility barriers using an ethnographic and time use approach.* Disponible en:

[https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856420307023?dgcid=rss\\_sd\\_all](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856420307023?dgcid=rss_sd_all)

**Maeso-González E. y Olmo I.** (2012). *Movilidad sostenible desde una perspectiva de género en Andalucía.* Disponible en:

[https://www.researchgate.net/publication/269690862\\_MOVILIDAD\\_SOSTENIBLE\\_DESDE\\_UNA\\_PERSPECTIVA\\_DE\\_GENERO\\_EN\\_ANDALUCIA](https://www.researchgate.net/publication/269690862_MOVILIDAD_SOSTENIBLE_DESDE_UNA_PERSPECTIVA_DE_GENERO_EN_ANDALUCIA)

**Pozueta J.** (2000). *Movilidad y planeamiento sostenible: Hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano.* Disponible en: <http://polired.upm.es/index.php/ciur/article/view/244>

**RedActiva**, 2018. *RedActiva: Fomentando la movilidad de los adultos mayores en la ciudad.* Disponible en: [https://www.lipuc.cl/wp-content/uploads/2018/05/180327\\_RedActiva\\_web.pdf](https://www.lipuc.cl/wp-content/uploads/2018/05/180327_RedActiva_web.pdf)

**Rey C. y Cardozo O.** (2007). *La vulnerabilidad en la movilidad urbana. Aportes teóricos y metodológicos.* Disponible en: <https://repositorio.unne.edu.ar/handle/123456789/520>

**Ruiz T. et al.** (2019). *Movilidad y género. Selección de ponencias de la jornada organizada por la Cátedra de Transporte y Sociedad y el Congreso Internacional Engendering Habitat III.*

**Singapore**, -. *Land Transport Master Plan 2040.* Disponible en: [https://www.lta.gov.sg/content/dam/ltagov/who\\_we\\_are/our\\_work/land\\_transport\\_master\\_plan\\_2040/pdf/LTA%20LTMP%202040%20eReport.pdf](https://www.lta.gov.sg/content/dam/ltagov/who_we_are/our_work/land_transport_master_plan_2040/pdf/LTA%20LTMP%202040%20eReport.pdf)

**Trabajadora63**, 2018. *Vivas, libres y unidas por la igualdad. Contra las violencias machistas. Contra la brecha salarial. Contra la precariedad del empleo (p. 23 a 25).* Disponible en: <https://www.ccoo.es/20eeb74fd4d52f1ca756641bf9081eca000001.pdf>

**UN HABITAT**, (2021). *Shanghai Manual.* Disponible en: <https://unhabitat.org/award/shanghai-manual>

**United Nations**, 2010. *Shanghai Manual. A Guide for Sustainable Urban Development of the 21st Century.* Disponible en: <https://sustainabledevelopment.un.org/index.php?page=view&type=400&nr=633&menu=35>

**Valencia**, 2009. *Ley de accesibilidad al sistema de transportes de la Comunidad Valenciana.* Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2009-20072>

**Valencia**, 2011. *Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana.* Disponible en: [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2011-7330](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2011-7330)





**Valencia**, 2013. *PMUS. Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia*. Disponible en: <https://www.valencia.es/es/cas/movilidad/inicio/-/content/inicio-3?uid=13E8AC560711B1ADC1257C5B0041648A>

**Valencia**, 2017. *SET para introducir la perspectiva de género en el proceso urbano*. Disponible en: [https://politicaterritorial.gva.es/documents/168489756/0/SET\\_cas\\_link.pdf/0cf2c19d-e679-4c10-810a-fea0dd4fb484](https://politicaterritorial.gva.es/documents/168489756/0/SET_cas_link.pdf/0cf2c19d-e679-4c10-810a-fea0dd4fb484)

**Valencia**, 2017. *València, hacia una movilidad (+) sostenible*.

**Valencia**, 2018. *Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia*. Disponible en: <https://www.pmomevalencia.com/documents>

**Valencia**, 2019. *UNEIX. Programa estratègic por a la millora de la Mobilitat, Infraestructures i el Transport de la Comunitat Valenciana*. Disponible en: <https://habitatge.gva.es/es/uneix>

**Valencia**, 2019. *Manual de ejemplos constructivos de buenas prácticas en movilidad sostenible en la Comunitat Valenciana*. Disponible en: <https://politicaterritorial.gva.es/es/web/movilidad-urbana/manual-exemples-constructius-de-bones-practiques>

**Valencia**, 2019. *Ordenança de mobilitat*. Disponible en: [http://www.valencia.es/agenciabici/sites/default/files/docs/ordenan\\_de\\_mobilitat\\_valencia\\_768\\_bop\\_1.pdf](http://www.valencia.es/agenciabici/sites/default/files/docs/ordenan_de_mobilitat_valencia_768_bop_1.pdf)

**World Bank**, 2016. *Bank Directive. Addressing Risks and Impacts on Disadvantaged or Vulnerable Individuals or Groups*. Disponible en: <https://ppfdocuments.azureedge.net/e5562765-a553-4ea0-b787-7e1e775f29d5.pdf>

**World Bank**, 2021. *Gender Equality in Transportation (Self-Paced)*. Disponible en: <https://olc.worldbank.org/content/gender-equality-transportation-self-paced>

**Zucchini E.** (2016). *Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid*. Disponible en: <http://oa.upm.es/39914/>



Valencia, septiembre de 2021

Firmado: Espinosa Blasco, Raquel

The background of the page is a detailed, light-colored line drawing of a city's street grid. A prominent feature is a wide, winding river or canal that flows through the center of the grid, curving from the upper left towards the lower right. The grid consists of numerous small, rectangular blocks, with some larger, irregular shapes that might represent parks or public squares. The overall style is technical and architectural.

# ANEJO I

Objetivos de Desarrollo Sostenible



# Índice del Anejo I

1. Introducción .....	3
2. Relación del estudio con los ODS .....	3
3. Descripción de la relación del estudio con los ODS .....	4
3.1. Objetivo 5. igualdad de género .....	4
3.2. Objetivo 9. industria, innovación e infraestructuras.....	5
3.3. Objetivo 10. reducción de las desigualdades .....	5
3.4. Objetivo 11. ciudades y comunidades sostenibles .....	6
3.5. Objetivo 16. paz, justicia e instituciones sólidas.....	6

# 1. Introducción

En el año 2015 la Organización de las Naciones Unidas (ONU) aprobó en la cumbre de Nueva York de ese mismo año la Agenda 2030 sobre Desarrollo Sostenible, con el objetivo de cambiar el paradigma internacional hacia un modelo de desarrollo sostenible en sus tres ámbitos: social, económico y medioambiental, de esta manera se busca transformar el mundo en el que vivimos y mejorar la vida de todas las personas sin dejar a nadie atrás.

La Agenda 2030 cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible que incluyen desde la eliminación de la pobreza y el hambre hasta el combate contra el cambio climático, además de incluir cuestiones como la salud, el bienestar y la educación, la igualdad de género y la reducción de las desigualdades, entre otras.



Imagen 1. Los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (Fuente: [www.un.org](http://www.un.org))

Los 17 objetivos se desglosan en un total de 169 metas, que definen de forma concreta los aspectos que se quieren lograr en ese ámbito y cuál es el periodo de tiempo marcado para conseguirlo.

Es importante reflexionar acerca de cómo se puede contribuir a la consecución de los objetivos, tanto la sociedad en conjunto como de forma individual, motivo por el que este estudio se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, permitiendo que la ciudad de Valencia avance hacia un modelo de ciudad sin desigualdades.

# 2. Relación del estudio con los ODS

El grado de relación del estudio con los Objetivos de Desarrollo Sostenible no es el mismo en todos los casos.

Objetivos de Desarrollo Sostenible	Alto	Medio	Bajo	N.P.
ODS 1. Fin de la pobreza				
ODS 2. Hambre cero				
ODS 3. Salud y bienestar				
ODS 4. Educación de calidad				
ODS 5. Igualdad de género				
ODS 6. Agua limpia y saneamiento				
ODS 7. Energía asequible y no contaminante				
ODS 8. Trabajo decente y crecimiento económico				
ODS 9. Industria, innovación e infraestructuras				
ODS 10. Reducción de las desigualdades				
ODS 11. Ciudades y comunidades sostenibles				
ODS 12. Producción y consumo responsables				
ODS 13. Acción por el clima				
ODS 14. Vida submarina				
ODS 15. Vida de ecosistemas terrestres				
ODS 16. Paz, justicia e instituciones sólidas				
ODS 17. Alianzas para lograr los objetivos				

### 3. Descripción de la relación del estudio con los ODS

En este apartado se describe la relación del estudio Objetivos 5, 9, 10, 11 y 16 de Desarrollo Sostenible, puesto que son los que tienen un grado de relación más elevado. También se especifican las metas concretas por las que cada Objetivo está relacionado.

#### 3.1. Objetivo 5. igualdad de género

*“Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas”*

Los desplazamientos de las mujeres no son iguales que los de los hombres, ni tampoco tienen la misma finalidad en muchos casos, además las mujeres disponen en menor medida que los hombres de vehículo privado, pero con un sistema de movilidad urbana eficaz y sin costuras las mujeres pueden efectuar sus desplazamientos por la ciudad de forma rápida, segura y sin barreras.

El estudio está relacionado con seis de las nueve metas del Objetivo 5.

##### **META 5.1**

Poner fin a todas las formas de discriminación contra todas las mujeres y las niñas en todo el mundo.



#### **META 5.2**

Eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en los ámbitos público y privado, incluidas la trata y la explotación sexual y otros tipos de explotación.

#### **META 5.4**

Reconocer y valorar los cuidados y el trabajo doméstico no remunerados mediante servicios públicos, infraestructuras y políticas de protección social, y promoviendo la responsabilidad compartida en el hogar y la familia, según proceda en cada país.

#### **META 5.5**

Asegurar la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo a todos los niveles decisorios en la vida política, económica y pública.

#### **META 5.b**

Mejorar el uso de la tecnología instrumental, en particular la tecnología de la información y las comunicaciones, para promover el empoderamiento de las mujeres.

#### **META 5.c**

Aprobar y fortalecer políticas acertadas y leyes aplicables para promover la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a todos los niveles.

### 3.2. Objetivo 9. industria, innovación e infraestructuras

*“Construir de infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación”*

Las infraestructuras de transporte público deben cumplir las condiciones necesarias para ser elementos de calidad enfocados al futuro y que permitan el disfrute de la ciudad de forma igualitaria entre todos los ciudadanos y las ciudadanas.

Por este motivo el estudio está relacionado con una de las metas del Objetivo 9.

#### **META 9.1**

Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

### 3.3. Objetivo 10. reducción de las desigualdades

*“Reducir la desigualdad en y entre los países”*

El acceso a los diferentes sistemas de movilidad en la ciudad no tiene que ser motivo de discriminación de ningún tipo. La movilidad es llevada a cabo por todos los ciudadanos y ciudadanas sin importar su sexo, su nivel de ingresos o si padecen alguna discapacidad. En este sentido, los sistemas de transporte no deben suponer una barrera para nadie.

El estudio está relacionado con tres de las metas del Objetivo 10.



#### **META 10.2**

De aquí a 2030, potenciar y promover la inclusión social, económica y política de todas las personas, independientemente de su edad, sexo, discapacidad, raza, etnia, origen, religión o situación económica u otra condición.

#### **META 10.3**

Garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de resultados, incluso eliminando las leyes, políticas y prácticas discriminatorias y promoviendo legislaciones, políticas y medidas adecuadas a ese respecto.

#### **META 10.4**

Adoptar políticas, especialmente fiscales, salariales y de protección social, y lograr progresivamente una mayor igualdad.

### 3.4. Objetivo 11. ciudades y comunidades sostenibles

*“Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles”*

La movilidad forma parte de uno de los requisitos básicos de los que deben disponer los ciudadanos y las ciudadanas en igualdad de condiciones, y por ende el sistema de transporte público de la ciudad.

El estudio está relacionado con cuatro de las diez metas del Objetivo 11.

#### **META 11.1**

De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.

#### **META 11.2**

De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

#### **META 11.3**

De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.

#### **META 11.7**

De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.

### 3.5. Objetivo 16. paz, justicia e instituciones sólidas

*“Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas”*

Por un lado, se pretende que tanto las calles como los sistemas de transporte de la ciudad sean espacios seguros y libres de cualquier tipo de violencia. Por otro lado, la intención es que todo





el proceso que envuelve a la movilidad de la ciudad sea un proceso participativo y social, en el que todas las personas implicadas tengan voz y puedan poner de manifiesto sus necesidades.

Por estos motivos, el estudio está relacionado con tres de las metas del Objetivo 16.

**META 16.1**

Reducir significativamente todas las formas de violencia y las correspondientes tasas de mortalidad en todo el mundo.

**META 16.2**

Poner fin al maltrato, la explotación, la trata y todas las formas de violencia y tortura contra los niños.

**META 16.7**

Garantizar la adopción en todos los niveles de decisiones inclusivas, participativas y representativas que respondan a las necesidades.

The background of the page is a detailed, light-colored map of the city of Valencia, showing a complex grid of streets and urban layout. The map is centered and covers the entire page.

# ANEJO II

Encuesta sobre la percepción de  
los ciudadanos acerca de los  
distintos modos de transporte de  
la ciudad de Valencia

## Índice del Anejo II

1. Antecedentes .....	3
2. Objetivo de la encuesta.....	3
3. Proceso y metodología de muestreo .....	3
4. La encuesta.....	4
4.1. Introducción .....	5
4.2. Preguntas .....	5
4.2.1. Desplazamientos a pie .....	5
4.2.2. Desplazamientos en bicicleta.....	7
4.2.3. Desplazamientos en patinete.....	9
4.2.4. Desplazamientos en autobús .....	11
4.2.5. Desplazamientos en metro .....	14
4.2.6. Desplazamientos en tranvía .....	17
4.2.7. Desplazamientos en taxi .....	20
4.2.8. Desplazamientos en coche.....	21
4.2.9. Desplazamientos en moto o moto compartida .....	23
4.2.10. Datos personales.....	25
5. Aprendizaje .....	26
6. Análisis de resultados.....	27
6.1. Caracterización de la muestra.....	28
6.2. Desplazamientos a pie .....	32
6.3. Desplazamientos en bicicleta.....	38
6.4. Desplazamientos en patinete.....	42
6.5. Desplazamientos en autobús .....	44
6.6. Desplazamientos en metro .....	55
6.7. Desplazamientos en tranvía .....	65
6.8. Desplazamientos en taxi .....	74
6.9. Desplazamientos en coche.....	77
6.10. Desplazamientos en moto o moto compartida .....	80

## 1. Antecedentes

Una vez estudiados los planes, las recomendaciones y las leyes existentes en materia de movilidad urbana de la ciudad de Valencia, así como las características de los medios de transporte existentes, se han detectado una serie de deficiencias o posibles mejoras en ellos, relacionados sobre todo con la seguridad, la accesibilidad y la comodidad.

Desde el análisis teórico se ha detectado que, a pesar de contemplar a los colectivos vulnerables en la normativa de movilidad de la ciudad, los planes y manuales no parecen tenerlos en cuenta, por lo que se quiere comprobar como son percibidos por las personas que se desplazan por la ciudad los diferentes sistemas al servicio de la movilidad de la ciudad, para lo que se desarrolla una encuesta de carácter cualitativo, en la que las personas encuestadas pueden transmitir su percepción.

## 2. Objetivo de la encuesta

Con la realización de la encuesta se pretende conocer cuál es la percepción de los ciudadanos y las ciudadanas de Valencia sobre los medios y sistemas de transporte que tienen a su disposición en la ciudad.

Se pretende conocer la percepción de las personas que se desplazan por Valencia, principalmente en cuanto a seguridad, accesibilidad y comodidad.

La finalidad de la encuesta es proponer una serie de mejoras que ayuden a maximizar la accesibilidad de todos los colectivos a la movilidad urbana y aumentar la comodidad en los desplazamientos, del mismo modo las propuestas también irán encaminadas a minimizar la sensación de inseguridad que puede ser percibida en algunos espacios públicos.

## 3. Proceso y metodología de muestreo

Para el desarrollo de la encuesta se plantean dos modos de llevarla a cabo, de manera que sea posible obtener una muestra mayor, y por lo tanto más representativa de la población que, en este caso, se desplaza por la ciudad de Valencia.

Por un lado, una persona encuestará a pie de calle durante cinco días laborables y a distintas horas a los transeúntes de la vía pública en distintas zonas de la ciudad. La persona encargada de encuestar a pie de calle irá identificada mediante una tarjeta de presentación.



Imagen 1. Tarjeta identificativa para la elaboración de la encuesta. (Fuente: Elaboración propia)

Por otro lado, la misma encuesta se publicará en distintos medios de comunicación para que cualquier persona residente en Valencia la pueda completar. La encuesta se publicará el mismo día que den comienzo las encuestas a pie de calle, dejando un margen de dos semanas para que sea cumplimentada.

Mediante este proceso las encuestas a pie de calle y las encuestas online finalizarán al mismo tiempo, pudiendo procederse al análisis de los resultados obtenidos.

## 4. La encuesta

A continuación, se expone la estructura de la encuesta. En primer lugar, la introducción previa que la persona encuestadora hace a la persona encuestada o que la persona que accede a través del enlace puede leer para entender en que consiste la encuesta que va a realizar, y posteriormente la batería de preguntas que componen la encuesta completa.

Con el objetivo de que la encuesta resulte más fácil y menos tediosa de completar, se ha programado de manera que los encuestados únicamente contesten a las preguntas que tienen relación con los medios de transporte que ellos utilizan más habitualmente. De esta manera, al preguntarse por cada medio de transporte, en función de la respuesta seleccionada, la persona encuestada es redirigida a un bloque de preguntas relacionadas con la utilización de ese medio de transporte o los motivos por los que no se utiliza.

Para facilitar la comprensión del documento y entender el desarrollo de la encuesta, junto a cada una de las preguntas a realizar se ha añadido entre corchetes en color gris la forma de responder a la pregunta. Puesto que la encuesta se ha desarrollado mediante Google Forms, las anotaciones tienen el mismo nombre que da la aplicación a cada uno de los formatos de pregunta.

## 4.1. Introducción

Esta encuesta forma parte de un estudio para la mejora de la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Valencia, impulsado por la Cátedra de Transporte y Sociedad y desarrollado en la Universidad Politécnica de Valencia. Con este estudio se pretende proponer una serie de mejoras en cuanto a seguridad, accesibilidad y comodidad en los espacios públicos y los sistemas de transporte de la ciudad de Valencia.

Las preguntas de la encuesta tienen el objetivo de identificar como te sientes a la hora de desplazarte por la ciudad de Valencia dependiendo de los medios de transporte que sueles utilizar para hacerlo.

Todos los datos proporcionados en esta encuesta son confidenciales, y únicamente serán tratados con el propósito del mencionado estudio por las personas integrantes del equipo investigador.

## 4.2. Preguntas

Las preguntas de la encuesta se han dividido en nueve bloques que representan los medios de desplazamiento más habituales empleados en la ciudad de Valencia, además de un último bloque en el que se preguntan una serie de aspectos personales que sirven para clasificar a las personas encuestadas.

### 4.2.1. Desplazamientos a pie

*Las preguntas que encontrarás en este bloque están relacionadas con diferentes aspectos que influyen en tus desplazamientos a pie por la ciudad.*

Pregunta 1. ¿Sueles desplazarte a pie? [Varias opciones, Ir a la sección según la respuesta]

- Sí
- A veces
- No\*

Pregunta 2\*. ¿Por qué no te sueles desplazar a pie? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Porque no me gusta
- Porque no me resulta cómodo
- Porque no me parece seguro
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 3\*. Comentarios [Párrafo, No obligatorio]

*Si lo deseas puedes añadir cualquier comentario acerca de porque no te sueles desplazar caminando.*

\_\_\_\_\_

Pregunta 2. ¿Por qué te sueles desplazar a pie? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Porque me gusta
- Porque no tengo otra alternativa
- Voy andando hasta coger otro medio de transporte
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 3. ¿Para qué te sueles desplazar a pie? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Para ir a trabajar o estudiar
- Para llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico (acompañamiento, banco, compras domésticas, visitas médicas, etc.)
- Para salir (ocio: cine, teatro, bares, restaurantes, compras, gimnasio, etc.)
- Para pasear
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 4. ¿Cuándo sueles desplazarte a pie? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Por la mañana
- A medio día
- Por la tarde
- Por la noche

Pregunta 5. ¿Cuánto tiempo sueles emplear en tus desplazamientos a pie? [Varias opciones]

*Piensa en el tiempo medio que empleas en tus desplazamientos caminando en un día normal.*

- Menos de 10 minutos
- Entre 10 y 20 minutos
- Entre 20 y 30 minutos
- Más de 30 minutos

Pregunta 6. ¿Te gustaría poder descansar durante tu desplazamiento a pie? [Varias opciones]

- Sí, y lo hago en los bancos que encuentro por el camino
- Sí, pero no puedo hacerlo porque no hay lugares de descanso
- No lo necesito
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 7. ¿Crees que el ancho de las aceras en las calles de Valencia es adecuado? [Varias opciones]

- Sí
- No

Pregunta 8. Ancho de las aceras [Párrafo, No obligatorio]

*Si lo deseas puedes comentar cualquier cosa acerca del ancho de las aceras.*

\_\_\_\_\_

Pregunta 9. ¿Crees que la iluminación de las calles de Valencia es adecuada? [Varias opciones]

- Sí
- No



Pregunta 10. Iluminación de las calles [Párrafo, No obligatorio]

*Si lo deseas puedes comentar cualquier cosa acerca de la iluminación de las calles.*

---

Pregunta 11. ¿Te gusta lo que ves a tu alrededor cuando vas andando por las calles de Valencia?

[Varias opciones]

*Por ejemplo, el mobiliario urbano (bancos, farolas, etc.), la vegetación, el arte urbano, etc.*

- Sí
- No

Pregunta 12. Las calles de Valencia [Párrafo, No obligatorio]

*Si lo deseas puedes comentar cualquier cosa acerca de lo que ves al caminar por Valencia.*

---

Pregunta 13. ¿Crees que si lo deseas siempre puedes ir caminando? [Párrafo]

*Para responder a esta pregunta piensa en los diferentes motivos por los que te desplazas y cómo influyen en el desplazamiento el transporte de alguna carga o el clima, por ejemplo.*

---

Pregunta 14. ¿Alguna vez has sentido algún tipo de inseguridad o miedo al desplazarte a pie?

[Varias opciones]

- Sí
- No

Pregunta 15. Inseguridad o miedo en tus desplazamientos a pie [Párrafo, No obligatorio]

*Si quieres puedes comentar cual ha sido el motivo por el que has sentido miedo o inseguridad al ir caminando por la calle.*

---

Pregunta 16. Comentarios [Párrafo, No obligatorio]

*Si lo deseas puedes añadir cualquier comentario acerca de tus desplazamientos a pie.*

---

#### 4.2.2. Desplazamientos en bicicleta

*Las preguntas que encontrarás en este bloque están relacionadas con diferentes aspectos que influyen en tus desplazamientos en bicicleta por la ciudad.*

Pregunta 1. ¿Sueles desplazarte en bicicleta? [Varias opciones, Ir a la sección según la respuesta]

- Sí
- A veces
- No\*

Pregunta 2\*. ¿Por qué no te sueles desplazar en bicicleta? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Porque no me gusta
- Porque no me resulta cómodo
- Porque no me parece seguro
- Porque no tengo donde dejarla en la calle
- Porque no tengo una bicicleta
- Otra: \_\_\_\_\_



Pregunta 3\*. Comentarios [Párrafo, No obligatorio]

*Si lo deseas puedes añadir cualquier comentario acerca de porque no te sueles desplazar en bicicleta.*

---

Pregunta 2. ¿Por qué te sueles desplazar en bicicleta? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Porque me gusta
- Porque no tengo otra alternativa
- Voy en bici hasta coger otro medio de transporte
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 3. ¿Para qué te sueles desplazar en bicicleta? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Para ir a trabajar o estudiar
- Para llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico (acompañamiento, banco, compras domésticas, visitas médicas, etc.)
- Para salir (ocio: cine, teatro, bares, restaurantes, compras, gimnasio, etc.)
- Para hacer ejercicio
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 4. ¿Cuándo sueles desplazarte en bicicleta? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Por la mañana
- A medio día
- Por la tarde
- Por la noche

Pregunta 5. ¿Cuánto tiempo sueles emplear en tus desplazamientos en bicicleta? [Varias opciones]

*Piensa en el tiempo medio que empleas en tus desplazamientos en bicicleta en un día normal.*

- Menos de 10 minutos
- Entre 10 y 20 minutos
- Entre 20 y 30 minutos
- Más de 30 minutos

Pregunta 6. ¿Tienes en tu propiedad una bicicleta? [Varias opciones]

- Sí
- Sí, pero la comparto con otras personas
- No, utilizo una bicicleta de alquiler (Valenbisi)
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 7. ¿Crees que existe una buena conexión para que puedas desplazarte en bicicleta? [Varias opciones]

- Sí, en Valencia hay muchos carriles bici y calles por las que puedo circular
- Sí, aunque todavía hay sitios a los que no puedo llegar en bicicleta
- No, faltan muchos carriles bici
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 8. ¿Crees que existen suficientes puntos de aparcamiento de bicicletas en Valencia y que son de calidad? [Varias opciones]

- Sí
- No

Pregunta 9. Puntos de aparcamiento de bicicletas. [Párrafo, No obligatorio]

*Si lo deseas puedes añadir cualquier comentario acerca de los aparcamientos para bicicletas.*

---

Pregunta 10. ¿Te gustaría que existieran zonas de descanso a lo largo de tu recorrido en bicicleta? [Varias opciones]

*Por ejemplo, zonas de sombra o fuentes de agua refrigerada.*

- Sí
- No
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 11. ¿Alguna vez has sentido algún tipo de inseguridad o miedo al desplazarte en bicicleta? [Varias opciones]

- Sí
- No

Pregunta 12. Inseguridad o miedo en el desplazamiento en bicicleta [Párrafo, No obligatorio]

*Si quieres puedes comentar cual ha sido el motivo por el que has sentido miedo o inseguridad al ir en bicicleta por la calle.*

---

Pregunta 13. Comentarios [Párrafo, No obligatorio]

*Si lo deseas puedes añadir cualquier comentario acerca de tus desplazamientos en bicicleta.*

---

#### 4.2.3. Desplazamientos en patinete

*Las preguntas que encontrarás en este bloque están relacionadas con diferentes aspectos que influyen en tus desplazamientos en patinete por la ciudad.*

Pregunta 1. ¿Sueles desplazarte en patinete? [Varias opciones, Ir a la sección según la respuesta]

- Sí
- A veces
- No\*

Pregunta 2\*. ¿Por qué no te sueles desplazar en patinete? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Porque no me gusta
- Porque no me resulta cómodo
- Porque no me parece seguro
- Porque no tengo un patinete
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 3\*. Comentarios [Párrafo, No obligatorio]

*Si lo deseas puedes añadir cualquier comentario acerca de porque no te sueles desplazar en patinete.*

---

Pregunta 2. ¿Por qué te sueles desplazar en patinete? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Porque me gusta
- Porque no tengo otra alternativa
- Voy en patinete hasta coger otro medio de transporte
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 3. ¿Para qué te sueles desplazar en patinete? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Para ir a trabajar o estudiar
- Para llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico (acompañamiento, banco, compras domésticas, visitas médicas, etc.)
- Para salir (ocio: cine, teatro, bares, restaurantes, compras, gimnasio, etc.)
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 4. ¿Cuándo sueles desplazarte en patinete? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Por la mañana
- A medio día
- Por la tarde
- Por la noche

Pregunta 5. ¿Cuánto tiempo sueles emplear en tus desplazamientos en patinete? [Varias opciones]

*Piensa en el tiempo medio que empleas en tus desplazamientos en patinete en un día normal.*

- Menos de 10 minutos
- Entre 10 y 20 minutos
- Entre 20 y 30 minutos
- Más de 30 minutos

Pregunta 6. ¿Tienes en tu propiedad un patinete? [Varias opciones]

- Sí
- Sí, pero lo comparto con otras personas
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 7. ¿Crees que existe una buena conexión para desplazarte en patinete? [Varias opciones]

- Sí, en Valencia hay muchos carriles bici y calles por las que puedo circular
- Sí, en general, pero hay avenidas en las que no hay carril bici
- No, faltan muchos carriles bici
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 8. ¿Alguna vez has sentido algún miedo o inseguridad al ir en patinete? [Varias opciones]

- Sí
- No

Pregunta 9. Miedo o inseguridad en los desplazamientos en patinete [Párrafo, No obligatorio]  
*Si quieres puedes comentar cual ha sido el motivo por el que has sentido miedo o inseguridad al ir en patinete por la calle.*

---

Pregunta 10. Comentarios [Párrafo, No obligatorio]  
*Si lo deseas puedes añadir cualquier comentario acerca de tus desplazamientos en patinete.*

---

#### 4.2.4. Desplazamientos en autobús

*Las preguntas que encontrarás en este bloque están relacionadas con diferentes aspectos que influyen en tus desplazamientos en autobús por la ciudad.*

Pregunta 1. ¿Sueles desplazarte en autobús (EMT)? [Varias opciones, Ir a la sección según la respuesta]

- Sí
- A veces
- No\*

Pregunta 2\*. ¿Por qué no te sueles desplazar en autobús? [Casillas]  
*Puedes marcar más de una opción.*

- Porque no me gusta
- Porque no me resulta cómodo
- Porque me parece caro
- Porque no me parece seguro
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 3\*. Comentarios [Párrafo, No obligatorio]  
*Si lo deseas puedes añadir cualquier comentario acerca de porque no te sueles desplazar en autobús.*

---

Pregunta 2. ¿Por qué te sueles desplazar en autobús? [Casillas]  
*Puedes marcar más de una opción.*

- Porque me gusta
- Porque no tengo otra alternativa
- Voy en autobús hasta coger otro medio de transporte
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 3. ¿Para qué te sueles desplazar en autobús? [Casillas]  
*Puedes marcar más de una opción.*

- Para ir a trabajar o estudiar
- Para llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico (acompañamiento, banco, compras domésticas, visitas médicas, etc.)
- Para salir (ocio: cine, teatro, bares, restaurantes, compras, gimnasio, etc.)
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 4. ¿Cuándo sueles desplazarte en autobús? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Por la mañana
- A medio día
- Por la tarde
- Por la noche

Pregunta 5. ¿Cuánto tiempo sueles emplear en tus desplazamientos en autobús? [Varias opciones]

*Piensa en el tiempo medio que empleas en tus desplazamientos en autobús en un día normal.*

- Menos de 10 minutos
- Entre 10 y 20 minutos
- Entre 20 y 30 minutos
- Más de 30 minutos

Pregunta 6. ¿Sueles hacer los desplazamientos en autobús junto con otra persona? [Varias opciones]

- Suelo ir solo/a
- A veces voy solo/a y a veces con otra persona
- Intento ir siempre acompañado/a
- Voy con personas dependientes que tengo a mi cargo (niños/as, ancianos/as u otro tipo de personas dependientes)

Pregunta 7. ¿Sueles hacer los desplazamientos en autobús con algún tipo de carga? [Varias opciones]

- Sí, con las bolsas o el carro de la compra
- Sí, tengo a cargo a una persona dependiente (carrito de bebé o silla de ruedas)
- Solo llevo mi mochila, bolso o maletín
- No, lo que cabe en mis bolsillos

Pregunta 8. ¿Crees que el precio de los billetes de autobús es adecuado al servicio prestado? [Varias opciones]

- Sí, el precio está bien
- Sí, ya que existen tarifas adaptadas
- No, me parece que el precio no es adecuado para el servicio que se presta
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 9. ¿Crees que la información que se proporciona en las paradas de autobús es adecuada? [Varias opciones]

*Por ejemplo, la información sobre las rutas, los horarios, las tarifas, etc.*

- Sí, siempre sabes cuándo va a llegar el siguiente autobús, sabes a todos los sitios que puedes ir desde esa parada, etc.
- Sí, se informa de muchas cosas, pero creo que falta información
- Si que se proporciona información, pero no es fácil de entender
- No, la información que se proporciona no es adecuada

Pregunta 10. Información en las paradas de autobús [Párrafo, No obligatorio]

*Si quieres puedes añadir algún comentario sobre la información proporcionada en las paradas de autobús.*

\_\_\_\_\_

Pregunta 11. ¿Crees que hay suficiente sitio para esperar al autobús? [Varias opciones]

- Sí, las zonas son amplias y hay espacio de sobra
- Sí, aunque a veces el espacio se queda justo
- No, la gente tiene que esperar en zonas con interferencia con otras personas
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 12. ¿Te parecen adecuadas las zonas de espera del autobús? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- La zona está limpia
- La zona está bien iluminada
- La temperatura es agradable
- Hay espacio para sentarse
- Hay zonas de sombra (para tapar el sol)
- Hay espacios cubiertos (para protegerse de la lluvia y el viento)
- Hay baños de uso público
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 13. ¿Te parece adecuado el vehículo? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- El autobús está limpio
- El autobús tiene una temperatura agradable
- El autobús tiene suficientes asientos para todo el mundo
- El autobús tiene suficientes asientos reservados
- El autobús tiene sitio por si llevo alguna carga (carro de la compra)
- El autobús tiene espacio para ir con carrito de bebé
- El autobús tiene acceso para personas con movilidad reducida
- El autobús tiene acceso para subir con carga (carro de la compra o carrito de bebe)
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 14. ¿Mejorarías alguna característica del autobús? [Párrafo]

*Responde a la pregunta pensando en todos los elementos que te encuentras al desplazarte en autobús, en caso de que creas que no necesita ninguna mejora puedes escribir simplemente "No".*

\_\_\_\_\_

Pregunta 15. ¿Alguna vez has sentido algún tipo de inseguridad o miedo en el autobús? [Varias opciones]

- Sí
- No

Pregunta 16. Miedo o inseguridad en los desplazamientos en autobús [Párrafo, No obligatorio]

*Si quieres puedes comentar cual ha sido el motivo por el que has sentido miedo o inseguridad al ir en autobús.*

\_\_\_\_\_

Pregunta 17. ¿Crees que los trabajadores y trabajadoras del autobús responden adecuadamente a tus necesidades? [Párrafo]

*Puedes comentar abiertamente lo que piensas al respecto, también puedes comentar cualquier experiencia que consideres remarcable.*

\_\_\_\_\_

**Pregunta 18. Comentarios [Párrafo, No obligatorio]**

*Si lo deseas puedes añadir cualquier comentario acerca de tus desplazamientos en autobús.*

---

#### 4.2.5. Desplazamientos en metro

*Las preguntas que encontrarás en este bloque están relacionadas con diferentes aspectos que influyen en tus desplazamientos en metro por la ciudad.*

**Pregunta 1. ¿Sueles desplazarte en metro? [Varias opciones, Ir a la sección según la respuesta]**

- Sí
- A veces
- No\*

**Pregunta 2\*. ¿Por qué no te sueles desplazar en metro? [Casillas]**

*Puedes marcar más de una opción.*

- Porque no me gusta
- Porque no me resulta cómodo
- Porque no me parece seguro
- Porque me parece caro
- Porque no dispongo de una parada cercana
- Otra: \_\_\_\_\_

**Pregunta 3\*. Comentarios [Párrafo, No obligatorio]**

*Si lo deseas puedes añadir cualquier comentario acerca de porque no te sueles desplazar en metro.*

---

**Pregunta 2. ¿Por qué te sueles desplazar en metro? [Casillas]**

*Puedes marcar más de una opción.*

- Porque me gusta
- Porque no tengo otra alternativa
- Voy en metro hasta coger otro medio de transporte
- Otra: \_\_\_\_\_

**Pregunta 3. ¿Para qué te sueles desplazar en metro? [Casillas]**

*Puedes marcar más de una opción.*

- Para ir a trabajar o estudiar
- Para llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico (acompañamiento, banco, compras domésticas, visitas médicas, etc.)
- Para salir (ocio: cine, teatro, bares, restaurantes, compras, gimnasio, etc.)
- Otra: \_\_\_\_\_

**Pregunta 4. ¿Cuándo sueles desplazarte en metro? [Casillas]**

*Puedes marcar más de una opción.*

- Por la mañana
- A medio día
- Por la tarde
- Por la noche



Pregunta 5. ¿Cuánto tiempo sueles emplear en tus desplazamientos en metro? [Varias opciones]  
*Piensa en el tiempo medio que empleas en tus desplazamientos en metro en un día normal.*

- Menos de 10 minutos
- Entre 10 y 20 minutos
- Entre 20 y 30 minutos
- Más de 30 minutos

Pregunta 6. ¿Sueles hacer los desplazamientos en metro junto con otra persona? [Varias opciones]

- Suelo ir solo/a
- A veces voy solo/a y a veces con otra persona
- Intento ir siempre acompañado/a
- Voy con personas dependientes que tengo a mi cargo (niños/as, ancianos/as u otro tipo de personas dependientes)

Pregunta 7. ¿Sueles hacer los desplazamientos en metro con algún tipo de carga? [Varias opciones]

- Sí, con las bolsas o el carro de la compra
- Sí, tengo a cargo a una persona dependiente (carrito de bebé o silla de ruedas)
- Solo llevo mi mochila, bolso o maletín
- No, lo que cabe en mis bolsillos

Pregunta 8. ¿Crees que el precio de los billetes de metro es adecuado al servicio prestado? [Varias opciones]

- Sí, el precio está bien
- Sí, ya que existen tarifas adaptadas
- No, me parece que el precio no es adecuado para el servicio que se presta
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 9. ¿Crees que la información que se proporciona en la parada de metro es adecuada? [Varias opciones]

*Por ejemplo, la información sobre las rutas, los horarios, las tarifas, etc.*

- Sí, siempre sabes cuándo va a llegar el siguiente metro, sabes a todos los sitios que puedes ir desde esa parada, etc.
- Sí, se informa de muchas cosas, pero creo que falta información
- Si que se proporciona información, pero no es fácil de entender
- No, la información que se proporciona no es adecuada

Pregunta 10. Información en las paradas de metro [Párrafo, No obligatorio]

*Si quieres aquí puedes añadir algún comentario sobre la información proporcionada en las paradas de metro.*

\_\_\_\_\_

Pregunta 11. ¿Crees que hay suficiente sitio para esperar al metro? [Varias opciones]

- Sí, hay mucho sitio para sentarse
- Sí, aunque no te puedas sentar hay espacio suficiente para todo el mundo
- No, la gente tiene que esperar en sitios que provocan interferencias
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 12. ¿Te parecen adecuadas las zonas de espera del metro? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- La zona está limpia
- La zona está bien iluminada
- La temperatura es agradable
- Hay espacio para sentarse
- Hay zonas de sombra (para tapar el sol)
- Hay espacios cubiertos (para protegerse de la lluvia y el viento)
- Hay baños de uso público
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 13. ¿Te parece adecuado el vehículo? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- El metro está limpio
- El metro tiene una temperatura agradable
- El metro tiene suficientes asientos para todo el mundo
- El metro tiene suficientes asientos reservados
- El metro tiene sitio por si llevo alguna carga (carro de la compra)
- El metro tiene espacio para ir con carrito de bebé
- El metro tiene acceso para personas con movilidad reducida
- El metro tiene acceso para subir con carga (carro de la compra o carrito de bebé)
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 14. ¿Crees que las diferentes zonas del metro son accesibles? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Hay rampas
- Hay ascensores
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 15. ¿Mejorarías alguna característica del metro? [Párrafo]

*Responde a la pregunta pensando en todos los elementos que te encuentras al desplazarte en metro, en caso de que creas que no necesita ninguna mejora puedes escribir simplemente "No".*

\_\_\_\_\_

Pregunta 16. ¿Alguna vez has sentido algún tipo de inseguridad o miedo en el metro? [Varias opciones]

- Sí
- No

Pregunta 17. Miedo o inseguridad en los desplazamientos en metro [Párrafo, No obligatorio]

*Si quieres puedes comentar cual ha sido el motivo por el que has sentido miedo o inseguridad al ir en metro.*

\_\_\_\_\_

Pregunta 18. ¿Crees que los trabajadores y trabajadoras del metro responden adecuadamente a tus necesidades? [Párrafo]

*Puedes comentar abiertamente lo que piensas al respecto, también puedes comentar cualquier experiencia que consideres remarcable.*

\_\_\_\_\_

**Pregunta 19. Comentarios [Párrafo, No obligatorio]**

*Si lo deseas puedes añadir cualquier comentario acerca de tus desplazamientos en metro.*

---

#### 4.2.6. Desplazamientos en tranvía

*Las preguntas que encontrarás en este bloque están relacionadas con diferentes aspectos que influyen en tus desplazamientos en tranvía por la ciudad.*

**Pregunta 1. ¿Sueles desplazarte en tranvía? [Varias opciones, Ir a la sección según la respuesta]**

- Sí
- A veces
- No\*

**Pregunta 2\*. ¿Por qué no te sueles desplazar en tranvía? [Casillas]**

*Puedes marcar más de una opción.*

- Porque no me gusta
- Porque no me resulta cómodo
- Porque no me parece seguro
- Porque me parece caro
- Porque no dispongo de una parada próxima
- Otra: \_\_\_\_\_

**Pregunta 3\*. Comentarios [Párrafo, No obligatorio]**

*Si lo deseas puedes añadir cualquier comentario acerca de porque no te sueles desplazar en tranvía.*

---

**Pregunta 2. ¿Por qué te sueles desplazar en tranvía? [Casillas]**

*Puedes marcar más de una opción.*

- Porque me gusta
- Porque no tengo otra alternativa
- Voy en tranvía hasta coger otro medio de transporte
- Otra: \_\_\_\_\_

**Pregunta 3. ¿Para qué te sueles desplazar en tranvía? [Casillas]**

*Puedes marcar más de una opción.*

- Para ir a trabajar o estudiar
- Para llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico (acompañamiento, banco, compras domésticas, visitas médicas, etc.)
- Para salir (ocio: cine, teatro, bares, restaurantes, compras, gimnasio, etc.)
- Otra: \_\_\_\_\_

**Pregunta 4. ¿Cuándo sueles desplazarte en tranvía? [Casillas]**

*Puedes marcar más de una opción.*

- Por la mañana
- A medio día
- Por la tarde
- Por la noche

Pregunta 5. ¿Cuánto tiempo sueles emplear en tus desplazamientos en tranvía? [Varias opciones]

*Piensa en el tiempo medio que empleas en tus desplazamientos en tranvía en un día normal.*

- Menos de 10 minutos
- Entre 10 y 20 minutos
- Entre 20 y 30 minutos
- Más de 30 minutos

Pregunta 6. ¿Sueles hacer los desplazamientos en tranvía junto con otra persona? [Varias opciones]

- Suelo ir solo/a
- A veces voy solo/a y a veces con otra persona
- Intento ir siempre acompañado/a
- Voy con personas dependientes que tengo a mi cargo (niños/as, ancianos/as u otro tipo de personas dependientes)

Pregunta 7. ¿Sueles hacer los desplazamientos en tranvía con algún tipo de carga? [Varias opciones]

- Sí, con las bolsas o el carro de la compra
- Sí, tengo a cargo a una persona dependiente (carrito de bebé o silla de ruedas)
- Solo llevo mi mochila, bolso o maletín
- No, lo que cabe en mis bolsillos

Pregunta 8. ¿Crees que el precio de los billetes de tranvía es adecuado al servicio prestado? [Varias opciones]

- Sí, el precio está bien
- Sí, ya que existen tarifas adaptadas
- No, me parece que el precio no es adecuado para el servicio que se presta
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 9. ¿Crees que la información que se proporciona en la parada de tranvía es adecuada? [Varias opciones]

*Por ejemplo, la información sobre las rutas, los horarios, las tarifas, etc.*

- Sí, siempre sabes cuándo va a llegar el siguiente tranvía, sabes a todos los sitios que puedes ir desde esa parada, etc.
- Sí, se informa de muchas cosas, pero creo que falta información
- Si que se proporciona información, pero no es fácil de entender
- No, la información que se proporciona no es adecuada

Pregunta 10. Información en las paradas de tranvía [Párrafo, No obligatorio]

*Si quieres aquí puedes añadir algún comentario sobre la información proporcionada en las paradas de tranvía.*

\_\_\_\_\_

Pregunta 11. ¿Crees que hay suficiente sitio para esperar al tranvía? [Varias opciones]

- Sí, hay espacio suficiente para sentarse a esperar
- Sí, aunque no puedas sentarte hay sitio suficiente para no interferir con la gente que pasa andando por las zonas cercanas
- No, la gente tiene que esperar en sitios que provocan interferencias
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 12. ¿Te parecen adecuadas las zonas de espera del tranvía? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- La zona está limpia
- La zona está bien iluminada
- La temperatura es agradable
- Hay espacio para sentarse
- Hay zonas de sombra (para tapar el sol)
- Hay espacios cubiertos (para protegerse de la lluvia y el viento)
- Hay baños de uso público
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 13. ¿Te parece adecuado el vehículo? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- El tranvía está limpio
- El tranvía tiene una temperatura agradable
- El tranvía tiene suficientes asientos para todo el mundo
- El tranvía tiene suficientes asientos reservados
- El tranvía tiene sitio por si llevo alguna carga (carro de la compra)
- El tranvía tiene espacio para ir con carrito de bebé
- El tranvía tiene acceso para personas con movilidad reducida
- El tranvía tiene acceso para subir con carga (carro de la compra o carrito de bebé)
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 14. ¿Mejorarías alguna característica del tranvía? [Párrafo]

*Responde a la pregunta pensando en todos los elementos que te encuentras al desplazarte en tranvía, en caso de que creas que no necesita ninguna mejora puedes escribir simplemente "No".*

\_\_\_\_\_

Pregunta 15. ¿Alguna vez has sentido algún tipo de inseguridad o miedo en el tranvía? [Varias opciones]

- Sí
- No

Pregunta 16. Miedo o inseguridad en los desplazamientos en tranvía [Párrafo, No obligatorio]

*Si quieres puedes comentar cual ha sido el motivo por el que has sentido miedo o inseguridad al ir en tranvía.*

\_\_\_\_\_

Pregunta 17. ¿Crees que los trabajadores y trabajadoras del tranvía responden adecuadamente a tus necesidades? [Párrafo]

*Puedes comentar abiertamente lo que piensas al respecto, también puedes comentar cualquier experiencia que consideres remarcable.*

\_\_\_\_\_

Pregunta 18. Comentarios [Párrafo, No obligatorio]

*Si lo deseas puedes añadir cualquier comentario acerca de tus desplazamientos en tranvía.*

\_\_\_\_\_

#### 4.2.7. Desplazamientos en taxi

*Las preguntas que encontrarás en este bloque están relacionadas con diferentes aspectos que influyen en tus desplazamientos en taxi por la ciudad.*

Pregunta 1. ¿Sueles desplazarte en taxi? [Varias opciones, Ir a la sección según la respuesta]

- Sí
- A veces
- No\*

Pregunta 2\*. ¿Por qué no te sueles desplazar en taxi? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Porque no me gusta
- Porque no me resulta cómodo
- Porque no me parece seguro
- Porque me parece caro
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 3\*. Comentarios [Párrafo, No obligatorio]

*Si lo deseas puedes añadir cualquier comentario acerca de porque no te sueles desplazar en taxi.*

\_\_\_\_\_

Pregunta 2. ¿Por qué te sueles desplazar en taxi? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Porque me gusta
- Porque es más cómodo
- Porque es más rápido
- Porque es más seguro
- Porque no tengo otra alternativa
- Voy en taxi hasta coger otro medio de transporte
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 3. ¿Para qué te sueles desplazar en taxi? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Para ir a trabajar o estudiar
- Para llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico (acompañamiento, banco, compras domésticas, visitas médicas, etc.)
- Para salir (ocio: cine, teatro, bares, restaurantes, compras, gimnasio, etc.)
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 4. ¿Cuándo sueles desplazarte en taxi? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Por la mañana
- A medio día
- Por la tarde
- Por la noche

Pregunta 5. ¿Cuánto tiempo sueles emplear en tus desplazamientos en taxi? [Varias opciones]  
*Piensa en el tiempo medio que empleas en tus desplazamientos en taxi en un día normal.*

- Menos de 10 minutos
- Entre 10 y 20 minutos
- Entre 20 y 30 minutos
- Más de 30 minutos

Pregunta 6. ¿Mejorarías alguna característica del sistema de taxis? [Párrafo]  
*Responde a la pregunta pensando en todos los elementos que te encuentras al desplazarte en taxi, en caso de que creas que no necesita ninguna mejora puedes escribir simplemente “No”.*

---

Pregunta 7. ¿Alguna vez has sentido algún tipo de inseguridad o miedo al ir en taxi? [Varias opciones]

- Sí
- No

Pregunta 8. Miedo o inseguridad en los desplazamientos en taxi [Párrafo, No obligatorio]  
*Si quieres puedes comentar cual ha sido el motivo por el que has sentido miedo o inseguridad al ir en taxi.*

---

Pregunta 9. ¿Crees que los trabajadores y trabajadoras de los servicios de taxi responden adecuadamente a tus necesidades? [Párrafo]

*Puedes comentar abiertamente lo que piensas al respecto, también puedes comentar cualquier experiencia que consideres remarcable.*

---

Pregunta 10. Comentarios [Párrafo, No obligatorio]

*Si lo deseas puedes añadir cualquier comentario acerca de tus desplazamientos en taxi.*

---

#### 4.2.8. Desplazamientos en coche

*Las preguntas que encontrarás en este bloque están relacionadas con diferentes aspectos que influyen en tus desplazamientos en coche por la ciudad.*

Pregunta 1. ¿Sueles desplazarte en coche? [Varias opciones, Ir a la sección según la respuesta]

- Sí
- A veces
- No\*



Pregunta 2\*. ¿Por qué no te sueles desplazar en coche? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Porque no me gusta
- Porque no me parece cómodo
- Porque no me parece seguro
- Porque no tengo carnet de conducir
- Porque no tengo coche
- Porque prefiero utilizar otros medios de transporte más sostenibles
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 3\*. Comentarios [Párrafo, No obligatorio]

*Si lo deseas puedes añadir cualquier comentario acerca de porque no te sueles desplazar en coche.*

\_\_\_\_\_

Pregunta 2. ¿Por qué te sueles desplazar en coche? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Porque me gusta
- Porque es más cómodo
- Porque es más rápido
- Porque es más seguro
- Porque no tengo otra alternativa
- Voy en coche hasta coger otro medio de transporte
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 3. ¿Para qué te sueles desplazar en coche? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Para ir a trabajar o estudiar
- Para llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico (acompañamiento, banco, compras domésticas, visitas médicas, etc.)
- Para salir (ocio: cine, teatro, bares, restaurantes, compras, gimnasio, etc.)
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 4. ¿Cuándo sueles desplazarte en coche? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Por la mañana
- A medio día
- Por la tarde
- Por la noche

Pregunta 5. ¿Cuánto tiempo sueles emplear en tus desplazamientos en coche? [Varias opciones]

*Piensa en el tiempo medio que empleas en tus desplazamientos en coche en un día normal.*

- Menos de 10 minutos
- Entre 10 y 20 minutos
- Entre 20 y 30 minutos
- Más de 30 minutos

Pregunta 6. ¿Tienes el carnet de conducir? [Varias opciones]

- Sí
- No

Pregunta 7. ¿Dispones de vehículo privado? [Varias opciones]

- Sí, siempre que quiera
- Sí, pero lo comparto con otras personas
- No, cuando lo necesito alquilo uno
- No, cuando lo necesito lo utilizo como acompañante

Pregunta 8. ¿Alguna vez has sentido algún tipo de inseguridad o miedo al ir en coche? [Varias opciones]

- Sí
- No

Pregunta 9. Miedo o inseguridad en los desplazamientos en coche [Párrafo, No obligatorio]

*Si quieres puedes comentar cual ha sido el motivo por el que has sentido miedo o inseguridad al ir en coche.*

---

Pregunta 10. Comentarios [Párrafo, No obligatorio]

*Si lo deseas puedes añadir cualquier comentario acerca de tus desplazamientos en coche.*

---

#### 4.2.9. Desplazamientos en moto o moto compartida

*Las preguntas que encontrarás en este bloque están relacionadas con diferentes aspectos que influyen en tus desplazamientos en moto por la ciudad.*

Pregunta 1. ¿Sueles desplazarte en moto? [Varias opciones, Ir a la sección según la respuesta]

- Sí
- A veces
- No\*

Pregunta 2\*. ¿Por qué no te sueles desplazar en moto? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Porque no me gusta
- Porque no me parece cómodo
- Porque no me parece seguro
- Porque no tengo carnet de moto
- Porque no tengo moto
- Porque prefiero utilizar otros medios de transporte más sostenibles
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 3\*. Comentarios [Párrafo, No obligatorio]

*Si lo deseas puedes añadir cualquier comentario acerca de porque no te sueles desplazar en moto.*

---

Pregunta 2. ¿Por qué te sueles desplazar en moto? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Porque me gusta
- Porque me parece cómodo
- Porque es rápido
- Porque no tengo otra alternativa
- Voy en moto hasta coger otro medio de transporte
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 3. ¿Para qué te sueles desplazar en moto? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Para ir a trabajar o estudiar
- Para llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico (acompañamiento, banco, compras domésticas, visitas médicas, etc.)
- Para salir (ocio: cine, teatro, bares, restaurantes, compras, gimnasio, etc.)
- Otra: \_\_\_\_\_

Pregunta 4. ¿Cuándo sueles desplazarte en moto? [Casillas]

*Puedes marcar más de una opción.*

- Por la mañana
- A medio día
- Por la tarde
- Por la noche

Pregunta 5. ¿Cuánto tiempo sueles emplear en tus desplazamientos en moto? [Varias opciones]

*Piensa en el tiempo medio que empleas en tus desplazamientos en moto en un día normal.*

- Menos de 10 minutos
- Entre 10 y 20 minutos
- Entre 20 y 30 minutos
- Más de 30 minutos

Pregunta 6. ¿Tienes el carnet de moto? [Varias opciones]

- Sí
- No

Pregunta 7. ¿Dispones de moto propia? [Varias opciones]

- Sí, siempre que quiera
- Sí, pero la comparto con otros miembros de la familia
- No, cuando la necesito alquilo una
- No, cuando lo necesito la utilizo como acompañante

Pregunta 8. ¿Alguna vez has sentido algún tipo de inseguridad o miedo al ir en moto? [Varias opciones]

- Sí
- No

Pregunta 9. Miedo o inseguridad en los desplazamientos en moto [Párrafo, No obligatorio]

*Si quieres puedes comentar cual ha sido el motivo por el que has sentido miedo o inseguridad al ir en moto.*

\_\_\_\_\_

**Pregunta 10. Comentarios [Párrafo, No obligatorio]**

*Si lo deseas puedes añadir cualquier comentario acerca de tus desplazamientos en moto.*

---

#### 4.2.10. Datos personales

*Para terminar la encuesta se te van hacer una serie de preguntas relacionadas con tu situación personal.*

**Pregunta 1. Sexo [Varias opciones]**

- Mujer
- Hombre
- Otro

**Pregunta 2. Edad [Respuesta corta]**

---

**Pregunta 3. Lugar de residencia [Respuesta corta]**

*Indica si resides en la ciudad de Valencia o vienes desde otro lugar.*

---

**Pregunta 4. Nivel de estudios finalizado [Varias opciones]**

- Sin estudios
- Graduado escolar
- Bachillerato
- Ciclo medio
- Ciclo superior
- Grado universitario
- Máster universitario
- Doctorado

**Pregunta 5. Nivel de ingresos mensual [Varias opciones]**

- Sin ingresos
- Hasta 999€
- Entre 1000 y 1999€
- Entre 2000 y 2999€
- 3000€ o más

**Pregunta 6. Ocupación [Varias opciones]**

- Estudiante
- Trabajador o trabajadora
- Estudiante y trabajador/a
- Tareas de cuidado doméstico
- Desempleado o desempleada
- Pensionista
- Jubilado o jubilada
- Otros: \_\_\_\_\_

**Pregunta 7. Discapacidad [Casillas]**

*Puedes marcar más de una opción.*

- Ninguna
- Visual
- Auditiva
- Física
- Otra: \_\_\_\_\_

**Pregunta 8. Personas a cargo [Casillas]**

*Puedes marcar más de una opción.*

- Ninguna
- Niños/as
- Ancianos/as
- Personas con discapacidad
- Otra: \_\_\_\_\_

**Pregunta 9. Medio de transporte más utilizado [Casillas]**

*Puedes marcar más de una opción.*

- Caminar
- Bicicleta
- Patinete
- Autobús
- Metro
- Tranvía
- Taxi
- Coche
- Moto
- Otro: \_\_\_\_\_

**Pregunta 10. Observaciones [Párrafo, No obligatorio]**

*Siéntete libre de añadir cualquier comentario que desees compartir con el equipo investigador.*

\_\_\_\_\_

## 5. Aprendizaje

Tras dos semanas realizando las encuestas, se han aprendido una serie de cosas que puede ser útil tener en cuenta en un proceso similar llevado a cabo en el futuro.

Lo más importante a la hora de formular una encuesta es utilizar un lenguaje claro y sencillo, explicando las cosas de la forma más breve posible, para que las personas encuestadas dediquen el menor tiempo posible a la comprensión de las preguntas y a responderlas.

A la hora de comenzar con el proceso de encuestado, resulta interesante disponer de un periodo de tiempo dedicado a la comprobación de la efectividad de la encuesta, es decir, comprobar que todas las preguntas son comprendidas de la forma correcta y llevan a las respuestas deseadas.

De esta forma, tras un análisis preliminar de los resultados obtenidos, se puede editar la encuesta para que sean más satisfactorios los resultados del análisis final.

Tras los primeros días de encuestado se dio comienzo a un pequeño análisis preliminar, en el que se detectó, como era de esperar, que las respuestas obtenidas telemáticamente se correspondían a personas de menor edad (entre 20 y 60 años aproximadamente), por lo que las encuestas a pie de calle se centraron en buscar a personas más mayores (mayores de 60 años).

A la hora de encuestar a la gente por la calle, se ha detectado que la forma más eficiente de conseguir respuestas es buscar a la gente que se encuentra en parques o bancos en la calle, más que si se están desplazando y deben parar para responderla. Además, la imagen, el lenguaje corporal y la actitud de la persona que lleva a cabo las encuestas debe ser lo más agradable posible, de manera que las personas que van a ser encuestadas se sientan cómodas, ha resultado muy útil portar la tarjeta identificativa, ya que las personas se mostraban más receptivas al ver el nombre de la persona encuestadora, su procedencia y la finalidad de la encuesta a la que le iba a dedicar tiempo.

Tras el análisis de resultados se ha detectado que, algunas de las respuestas a la encuesta, en particular las respuestas de las personas que la cumplimentaron mediante el enlace, eran en ocasiones demasiado escuetas o no respondían exactamente a lo que se preguntaba. Se puede llegar a dos conclusiones derivadas de ese tipo de respuestas, por un lado, se puede pensar que la pregunta no estaba bien formulada o no era lo suficientemente concreta, por otro lado, puede que la persona que responde de esa manera no esté haciendo la encuesta con interés realmente.

Este problema no ha existido en las encuestas respondidas en persona, ya que la persona que está llevando a cabo la encuesta puede guiar a la persona encuestada para obtener la respuesta más satisfactoria. Además, cuando existe alguna duda sobre alguna pregunta, la comunicación es directa y se pueden resolver las dudas sin ningún tipo de dificultad.

## 6. Análisis de resultados

El proceso de encuestado se cerró con un total de 261 respuestas, pero tras un primer análisis de la muestra se detectó que era necesario eliminar tres de ellas. Dos de las personas que habían respondido a la encuesta eran menores de edad y otra era de Córdoba y había respondido a las preguntas de la encuesta como si se tratara de su ciudad.

Las respuestas eliminadas se corresponden a dos chicas de 13 y 14 años y a una mujer de Córdoba.

Finalmente, para el análisis completo de la encuesta se ha contado con las 258 respuestas válidas.

Teniendo en cuenta que cada persona encuestada respondía a todos los modos de desplazamientos que utilizaba, para dar su opinión en diferentes aspectos, la suma del total de respuestas de cada modo no se corresponde con el total de respuestas a la encuesta.

El bloque de preguntas correspondientes a los desplazamientos a pie fue respondido por 237 personas, en bicicleta 75, en patinete 7, en autobús 163, en metro 160, en tranvía 79, en taxi 90, en coche 172 y en moto 29.

Modo de desplazamiento	Número de respuestas
A pie	237
Bicicleta	75
Patinete	7
Autobús	163
Metro	160
Tranvía	79
Taxi	90
Coche	172
Moto o moto compartida	29

Tabla 1. Resumen de participación a la encuesta. (Fuente: Elaboración propia)

Es importante tener en cuenta que, a pesar de la alta participación, la muestra no resulta representativa de la ciudadanía valenciana. Aun así, se analizan los datos de los que se dispone y se sacan conclusiones en base a los resultados obtenidos.

### 6.1. Caracterización de la muestra

De las 258 respuestas obtenidas a la encuesta, 141 (55%) son respuestas de mujeres, mientras que 117 (45%) son de hombres.



Gráfico 1. Sexo de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

La edad de las personas encuestadas va de los 18 a los 93 años y se ha agrupado la muestra utilizando los mismos rangos de edad que se utilizaron en la encuesta de movilidad llevada a cabo en 2018 para la elaboración del PMoMe.

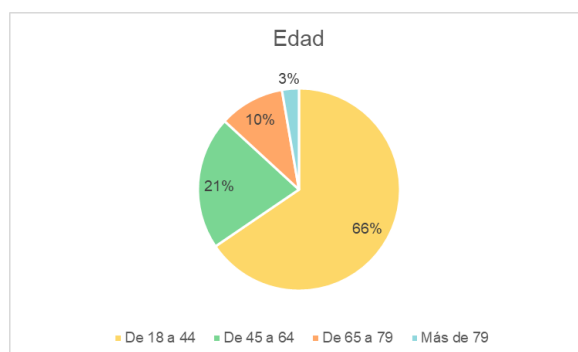


Gráfico 2. Edad de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)



No ha sido homogénea la participación de hombres y mujeres en todos los grupos de edad. En el rango de 18 a 44 años y en el de más de 79 sí que es más o menos equitativa, pero en los grupos de 45 a 64 años y de 65 a 79 predomina la participación femenina.

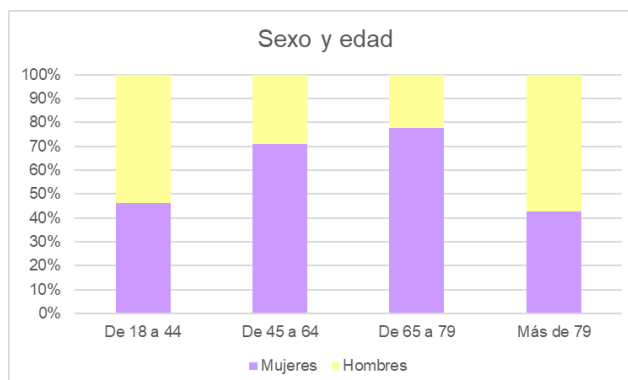


Gráfico 3. Participación por sexo en función de la edad. (Fuente: Elaboración propia)

El mayor porcentaje de participación se corresponde a personas con título de grado universitario, seguida de las personas que su nivel de estudios más alto hasta la fecha es el de bachillerato.

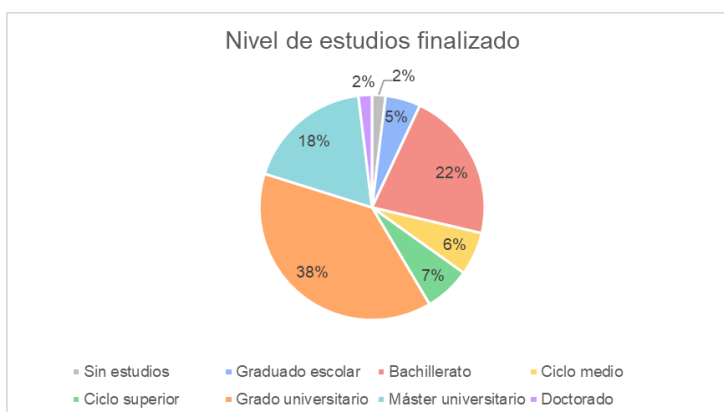


Gráfico 4. Nivel de estudios de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

En relación al nivel de ingresos, el mayor porcentaje de respuestas se corresponde con ingresos de hasta 999€, seguido de personas sin ingresos y personas que cobran entre 1000 y 1999€.

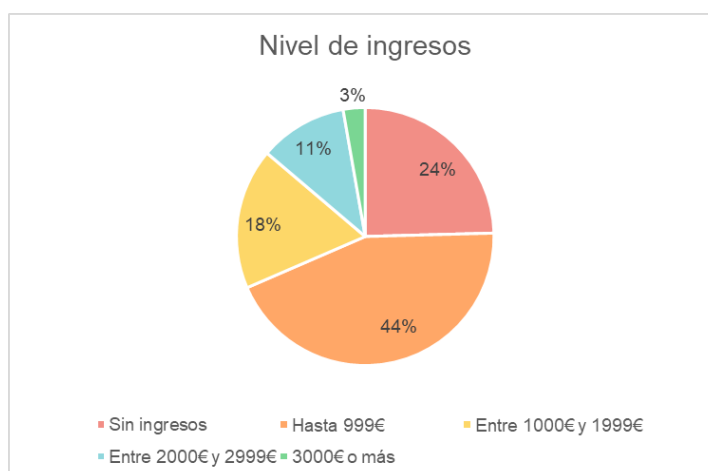


Gráfico 5. Nivel de ingresos de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

En relación al nivel de estudios finalizado y al nivel de ingresos, tiene sentido observar que la mayoría de las respuestas se corresponden a personas que actualmente están estudiando o trabajando y estudiando.

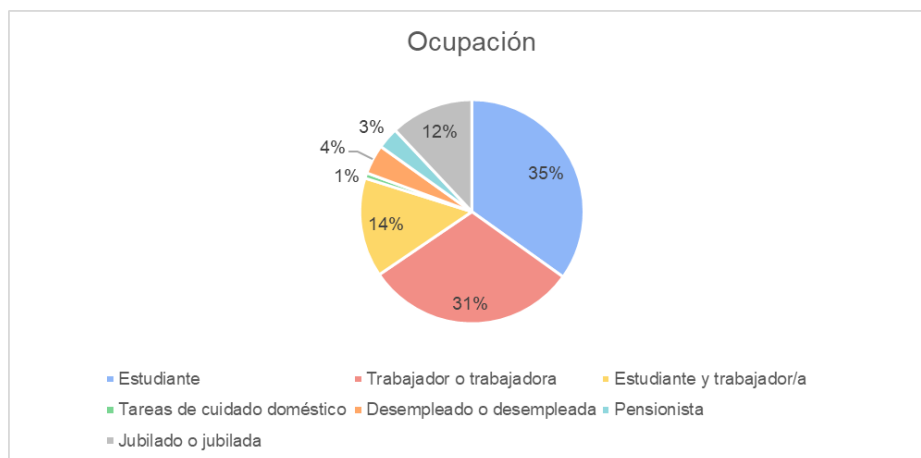


Gráfico 6. Ocupación de las personas encuestadas. (Fuente: elaboración propia)

Para el objeto del estudio ha sido desfavorable observar que la mayoría de las personas que han respondido a la encuesta no tienen ningún tipo de discapacidad, aunque sí que se han obtenido algunos resultados en este sentido.

El mayor porcentaje de discapacidad que presentan las personas encuestadas es el de discapacidad física, lo que no tiene por qué implicar que la persona tenga problemas de movilidad reducida.

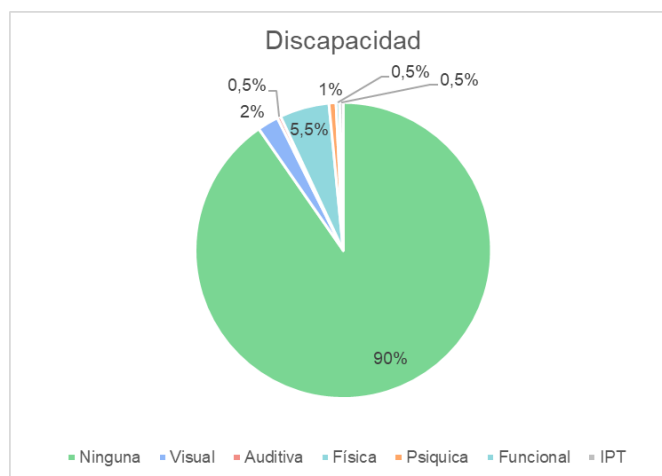


Gráfico 7. Discapacidad de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Debido que el porcentaje de personas con discapacidad que ha respondido a la encuesta no es suficientemente elevado, se ha decidido agruparlas en un solo colectivo denominado “personas con discapacidad”.

Del mismo modo que sucede con las personas con discapacidad, al analizar las respuestas relacionadas con el cuidado de personas dependientes se observa que la mayoría de las personas encuestadas no tiene a nadie a su cargo.

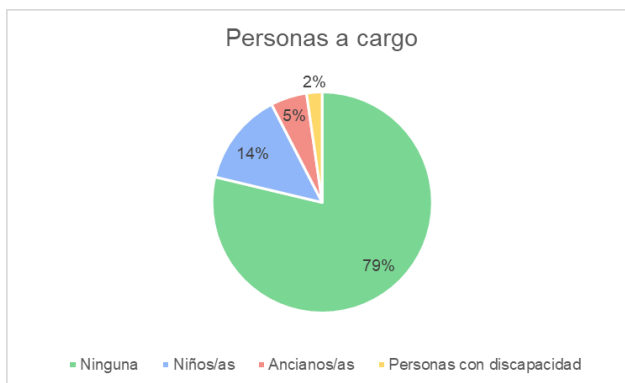


Gráfico 8. Personas a cargo de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

En cuanto al medio de transporte más utilizado, generalmente es caminar, como era de esperar, debido a que, en un momento u otro, todas las personas realizan desplazamientos a pie. Cabe destacar el uso de cercanías como medio de transporte más habitual de una de las personas encuestadas para efectuar los desplazamientos por la ciudad.

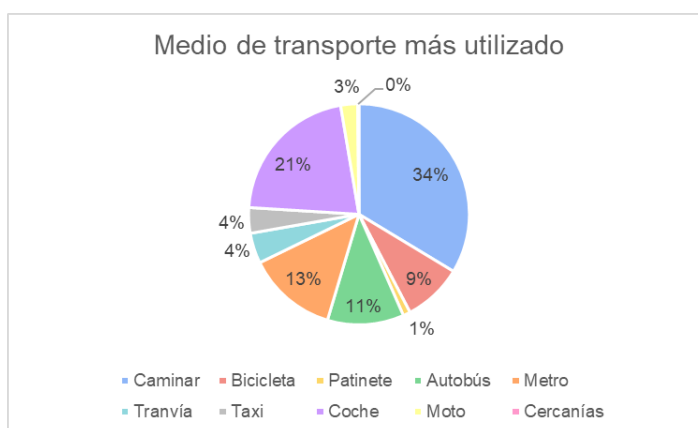


Gráfico 9. Medio de transporte más utilizado por las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Los resultados de la encuesta coinciden con estudios de movilidad llevados a cabo en diversas ciudades, observándose que las mujeres son las que más utilizan los medios de transporte público, en particular el autobús. Mientras que a la hora de caminar se observa una clara igualdad, y más o menos ocurre lo mismo con el uso del vehículo privado. Por el contrario, se observa una clara predominancia masculina en el uso de la bicicleta y la moto.

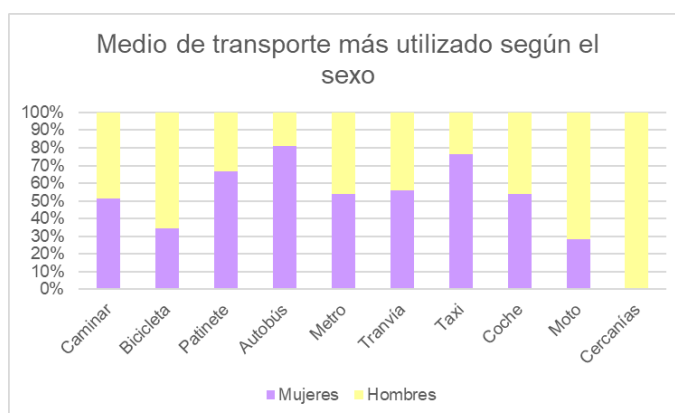


Gráfico 10. Medio de transporte más utilizado en función del sexo de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

## 6.2. Desplazamientos a pie

El motivo principal de desplazarse caminando según las personas encuestadas, es porque les gusta caminar, seguido de ir caminando hasta coger otro medio de transporte y no disponer de otra alternativa. El motivo menos común de desplazarse caminando es la comodidad.

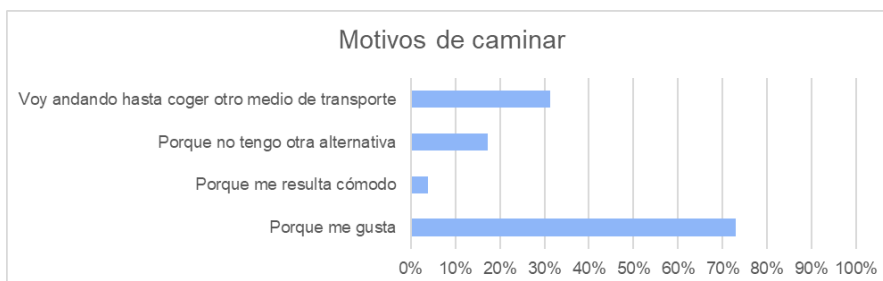


Gráfico 11. Motivos de desplazarse caminando de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Las personas encuestadas se desplazan mayoritariamente caminando para pasear, pero también para salir por motivos de ocio o para llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico. Lo que indica que las personas encuestadas suelen llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico y sus salidas por ocio en un radio cercano a su lugar de residencia.

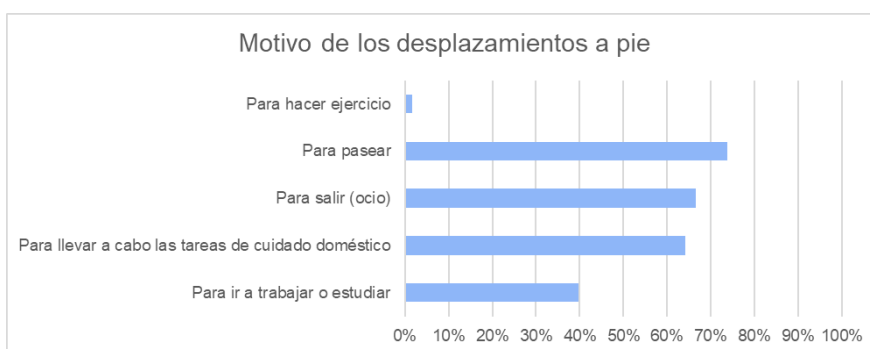


Gráfico 12. Motivos de los desplazamientos a pie de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

El hecho de que las personas encuestadas puedan desplazarse caminando a los lugares de ocio o los necesarios para el desempeño de las tareas domésticas pone de manifiesto que la distribución urbanística de la ciudad de Valencia se caracteriza por una distribución de suelo de uso mixto.

A la pregunta relacionada con los lugares de descanso que se pueden efectuar durante los desplazamientos a pie, la mayoría de las personas encuestadas han respondido que no lo necesitan.

Destaca el hecho de que el mismo porcentaje de personas indique que no puede hacerlo porque no existen lugares de descanso (12%), y que lo hace en los bancos que encuentra por el camino (12%).

Cabe destacar dos tipos de comentarios añadidos en esta pregunta, una de las personas encuestadas comenta que le gustaría que existieran más bancos, pero existe un comentario más generalizado que se refiere al mal estado de los bancos, ya que se los encuentran sucios o rotos.

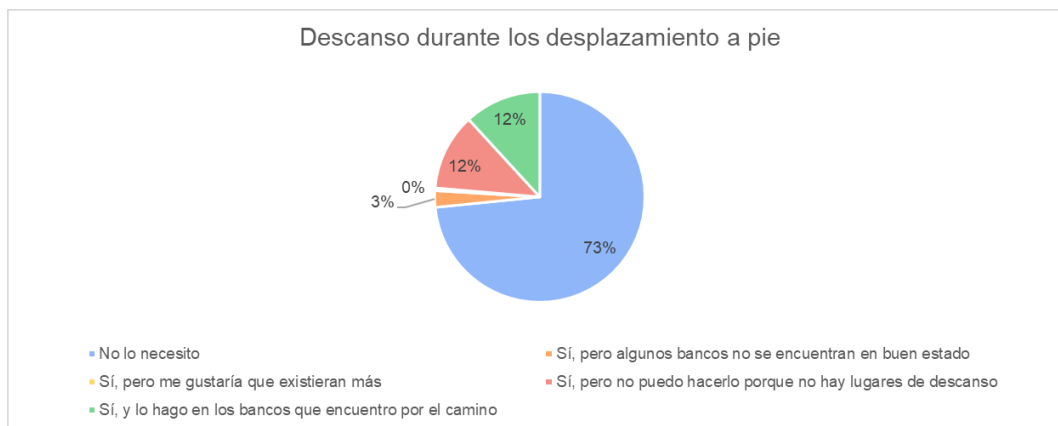


Gráfico 13. Descanso durante los desplazamientos a pie de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Al cruzar los datos de esta respuesta con la edad de las personas que responden, no sorprende observar que en el grupo de edad de personas de entre 18 y 44 años la respuesta más común es “No lo necesito”, igual que en el grupo de personas de entre 45 y 64 años, aunque en menor medida. En el grupo de edad entre 65 y 79 años la mitad de las respuestas también indican que no necesitan descansar durante sus desplazamientos, mientras que la otra mitad indica que no pueden hacerlo porque no existen lugares de descanso, o que sí lo hacen a pesar, en algunos casos, de que los bancos no se encuentren en buen estado. Por el contrario, en el grupo de edad de las personas de edad más avanzada, la respuesta más extendida es que descansan en los bancos que encuentran por el camino, aunque algunos no se encuentren en buen estado.

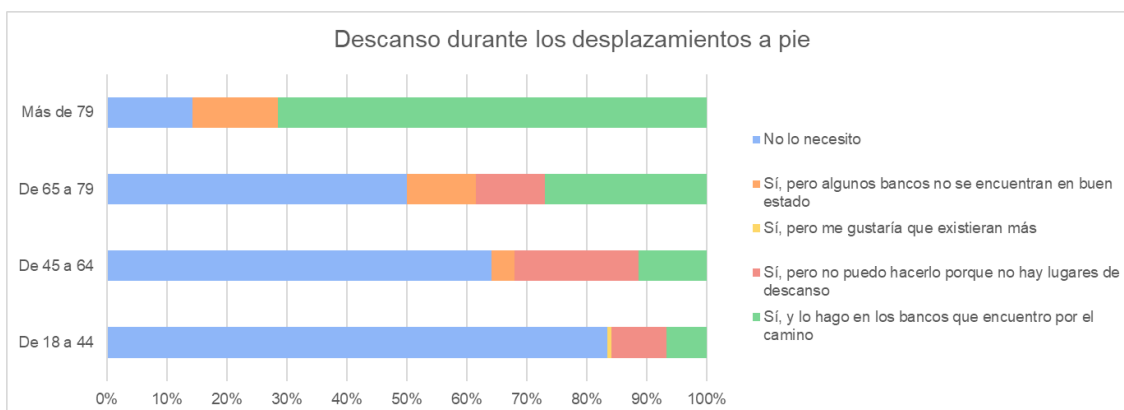


Gráfico 14. Descanso durante los desplazamientos a pie de las personas encuestadas en función de la edad. (Fuente: Elaboración propia)

También se han cruzado los datos obtenidos de la pregunta relacionada con los lugares de descanso con el hecho de si la persona encuestada sufría alguna discapacidad. Se observa que las personas con discapacidad son las que más sienten la falta de lugares de descanso durante los desplazamientos a pie, y también las que más indican que los bancos existentes no se encuentran en buen estado. A pesar de ello, algunas de las personas encuestadas con algún tipo de discapacidad, descansan en los bancos que encuentran por el camino.

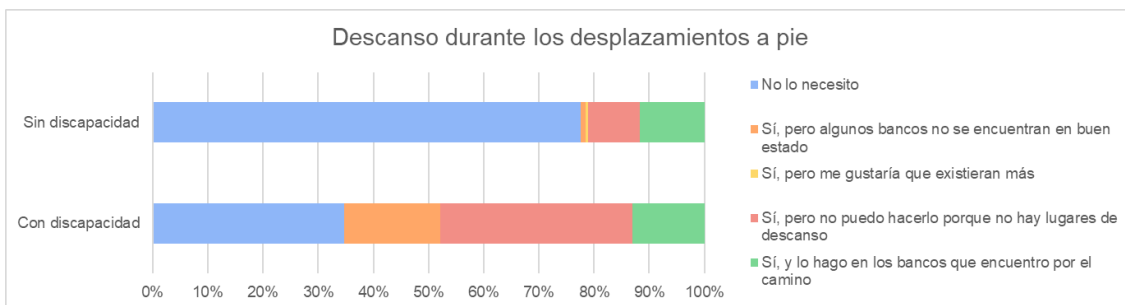


Gráfico 15. Descanso en los desplazamientos a pie de las personas encuestadas según su condición de discapacidad. (Fuente: Elaboración propia)

A pesar de que las personas encuestadas en su mayoría encuentran adecuado el ancho de las aceras de la ciudad, existe un alto porcentaje de personas que opinan lo contrario.

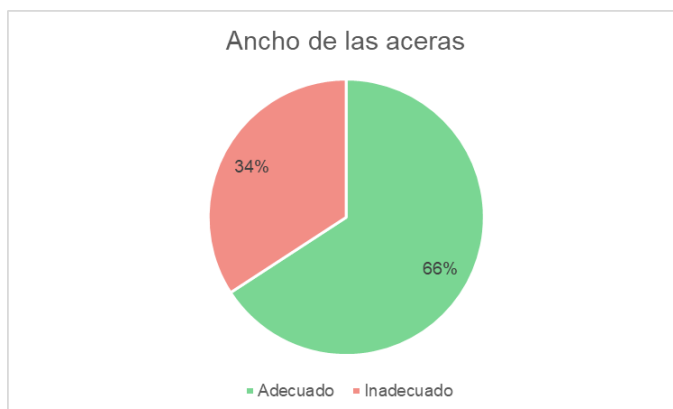


Gráfico 16. Opinión sobre el ancho de las aceras según las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Aunque hay una clara diferencia de opinión, al analizar los comentarios que se hacen respecto a este tema se observa que tanto la gente que opina que el ancho es adecuado como la que opina lo contrario añade que algunas aceras son demasiado anchas y algunas otras demasiado estrechas. Hay una gran diversidad de opiniones en cuanto al ensanchamiento de las aceras.

También se detectan muchas quejas por la cantidad de obstáculos existentes en las aceras, uno de los motivos por los que la gente no está a favor del ensanchamiento de las mismas. Las terrazas de los bares son el elemento más molesto para las personas que se desplazan a pie por la ciudad en horario comercial.

Por todos los comentarios obtenidos con respecto al ancho de las aceras se desecha del análisis esta pregunta, puesto que los datos obtenidos no son lo suficientemente concluyentes. Lo que sí que queda de manifiesto es que el ancho de las aceras es muy diverso en función de la zona de la ciudad por la que se efectúen los desplazamientos y que a muchas de las personas encuestadas les resultan molestas las terrazas de los bares y otros obstáculos que se pueden encontrar en las aceras.

En general, a las personas encuestadas, les parece adecuada la iluminación de las calles de la ciudad, a pesar de que un 28% de ellas opina lo contrario.

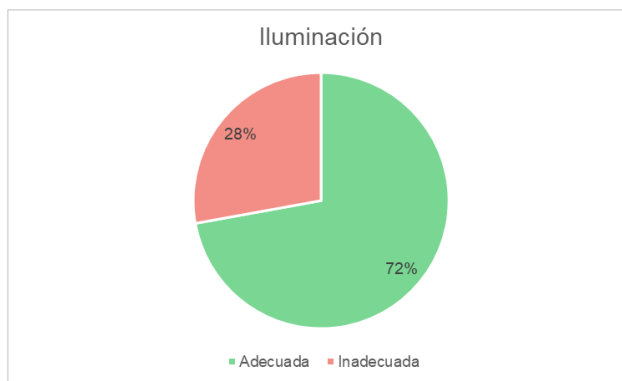


Gráfico 17. Opinión sobre la iluminación de las calles de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Los comentarios realizados por las personas encuestadas respecto a la iluminación inadecuada hacen referencia a la falta de iluminación en algunas zonas, en especial en parques y jardines, pero también en algunas calles de la ciudad. Otras personas opinan que la iluminación es excesiva, produciéndose demasiada contaminación lumínica, pero puntualizan que las nuevas farolas tipo led son más adecuadas a este efecto.

Resulta interesante observar que la mayoría de personas que opinan que la iluminación es inadecuada son las mujeres.

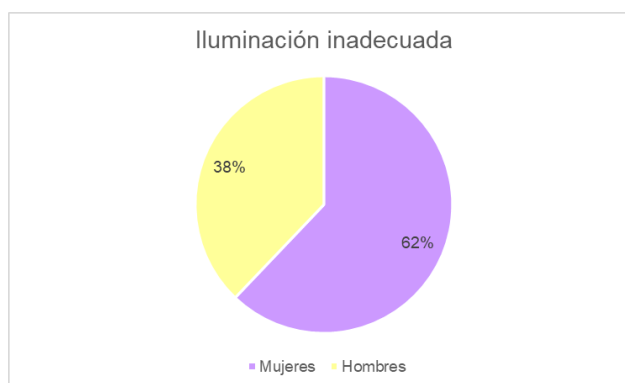


Gráfico 18. Reparto por sexo de la opinión de iluminación inadecuada. (Fuente: Elaboración propia)

Para comprobar el motivo por que las mujeres piensan, en mayor medida que los hombres, que la iluminación de la ciudad es inadecuada, se compara con la sensación de inseguridad o miedo al desplazarse caminando. Se observa que el porcentaje de mujeres que afirma haber sentido algún tipo de inseguridad o miedo en sus desplazamientos a pie por la ciudad y también piensa que la iluminación es inadecuada es muy elevado (80%).

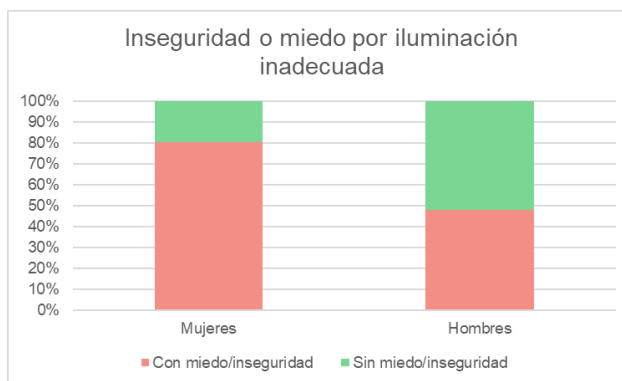


Gráfico 19. Inseguridad o miedo producidos por la falta de iluminación según sexo de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)



No se puede dejar de mencionar que la mitad de los hombres que piensan que la iluminación es inadecuada, también ha sentido miedo o inseguridad en sus desplazamientos a pie por la ciudad.

La estética de la ciudad de Valencia es generalmente apreciada de manera positiva por las personas encuestadas.



Gráfico 20. Opinión sobre la estética de la ciudad según las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

El mayor número de comentarios negativos en cuanto a la estética de la ciudad vienen referidos a la suciedad acumulada en algunas zonas y al poco cuidado de la vegetación. Además, existen quejas referidas al mal estado del mobiliario urbano en algunas zonas de la ciudad (banco, aceras, farolas, papeleras y contenedores de basura).

Más del 40% de las personas encuestadas afirma que la mayoría de veces puede desplazarse caminando si lo desea, pero son condicionantes importantes la climatología y la distancia.

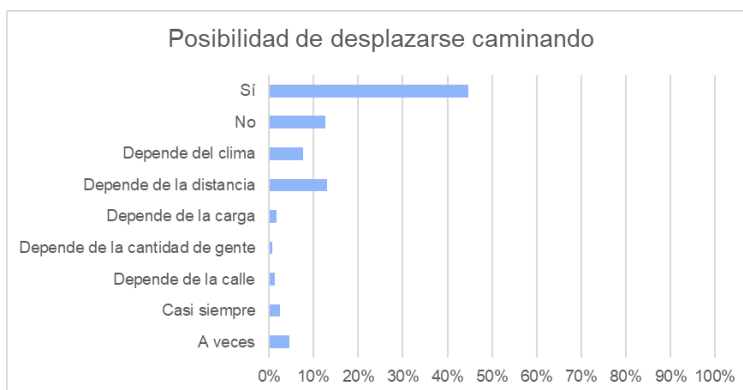


Gráfico 21. Opinión sobre la posibilidad de desplazarse caminando de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Al cruzar los datos con la edad de las personas que responden a la pregunta se observa que en todos los grupos de edad la respuesta mayoritaria es que sí pueden desplazarse caminando si así lo desean, pero que hay ocasiones en las que no es posible o resulta costoso.

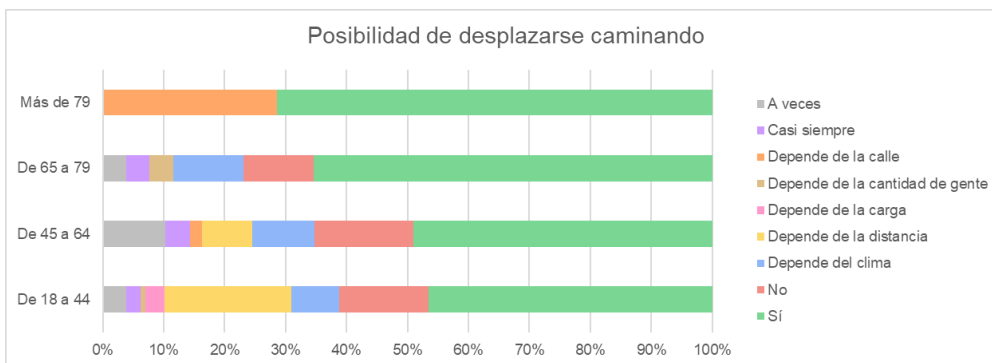


Gráfico 22. Opinión sobre la posibilidad de desplazarse caminando de las personas encuestadas según su edad. (Fuente: Elaboración propia)

También se han extraído los datos correspondientes a las personas con discapacidad. En ellos se observa que más de la mitad no encuentran dificultades en sus desplazamientos a pie por la ciudad, aunque algunas veces existen condicionantes como son la distancia y el clima.

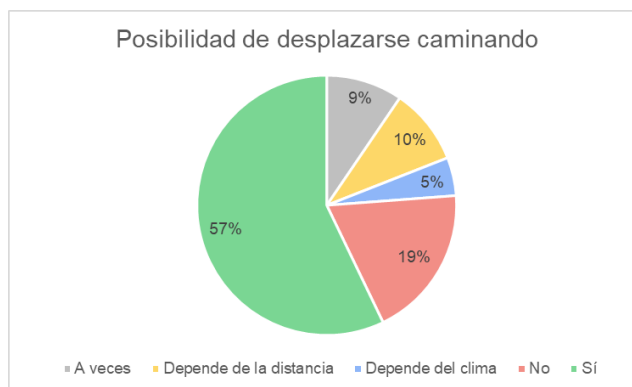


Gráfico 23. Opinión sobre la posibilidad de desplazarse caminando de las personas encuestadas con discapacidad. (Fuente: Elaboración propia)

Cabe destacar que cuando se analiza al colectivo de personas discapacitadas por separado, la respuesta negativa a la posibilidad de desplazarse caminando si así lo desea la persona tiene un peso importante.

Más de 50% de las personas encuestadas ha sentido alguna vez miedo o inseguridad al desplazarse caminando por la ciudad.



Gráfico 24. Inseguridad o miedo en los desplazamientos a pie de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Al analizar los datos en función del sexo se observa que la mayoría de las mujeres ha sentido alguna vez miedo o inseguridad, al contrario que los hombres.



Gráfico 25. Inseguridad o miedo en los desplazamientos a pie de las personas encuestadas según su sexo. (Fuente: Elaboración propia)

Salvo en ocho casos en los que el miedo por parte de las mujeres al desplazarse a pie viene por la inseguridad que les provocan los ciclistas y patinadores, el resto de mujeres comentan que el miedo viene generado por la falta de iluminación y de vigilancia, la mayoría de las mujeres encuestadas se sienten inseguras ante la posibilidad de acoso o agresión.

En el caso de los hombres, la mayoría de los que afirman tener miedo o haber sentido inseguridad afirman que ha sido durante la noche y en calles poco iluminadas, en este caso el miedo viene mayoritariamente por agresiones físicas o robos. Dos de los hombres encuestados sienten inseguridad debido al tráfico, mientras que uno de ellos, debido a su avanzada edad siente miedo de caer y sufrir algún daño físico.

### 6.3. Desplazamientos en bicicleta

Las personas encuestadas que se desplazan en bicicleta lo hacen principalmente porque les gusta, algunas de ellas añaden que es un medio de transporte rápido y barato. Pocas personas son las que utilizan la bicicleta por no disponer de otra alternativa.

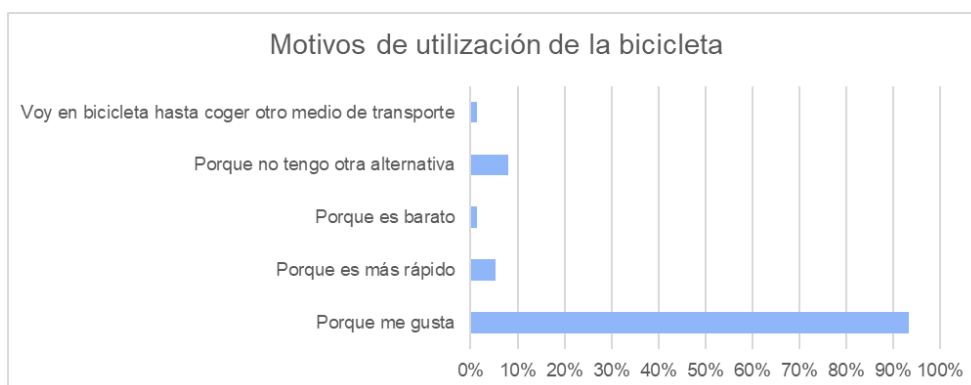


Gráfico 26. Motivos de utilización de la bicicleta por las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

El mayor uso de la bicicleta por parte las personas encuestadas se debe a que es una forma de hacer ejercicio, pero también son muchas las personas que la utilizan como medio para ir a su lugar de estudios o trabajo. Un 40% de las personas encuestadas utiliza la bicicleta como medio de desplazamiento para salir por motivos de ocio, y casi un 20% para llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico.

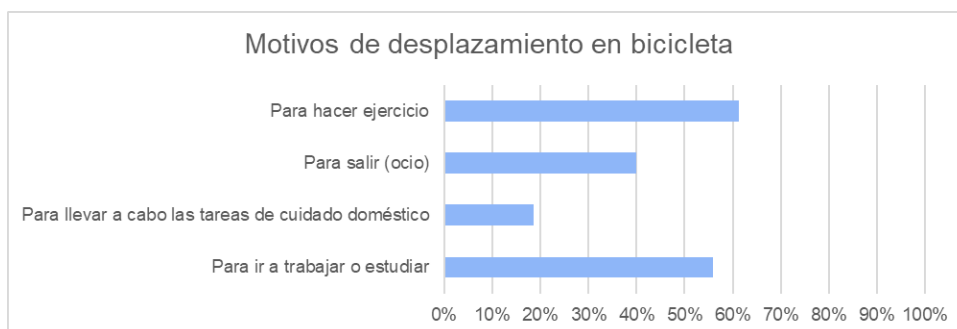


Gráfico 27. Motivo de los desplazamientos en bicicleta de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

La mayoría de las personas encuestadas opina que en la ciudad de Valencia existe una amplia red de carriles bici y calles por la que se puede circular en bicicleta de forma segura, pero según la opinión de muchas de esas personas hacen falta más carriles bici y hay lugares a los que todavía no se puede llegar en bicicleta.

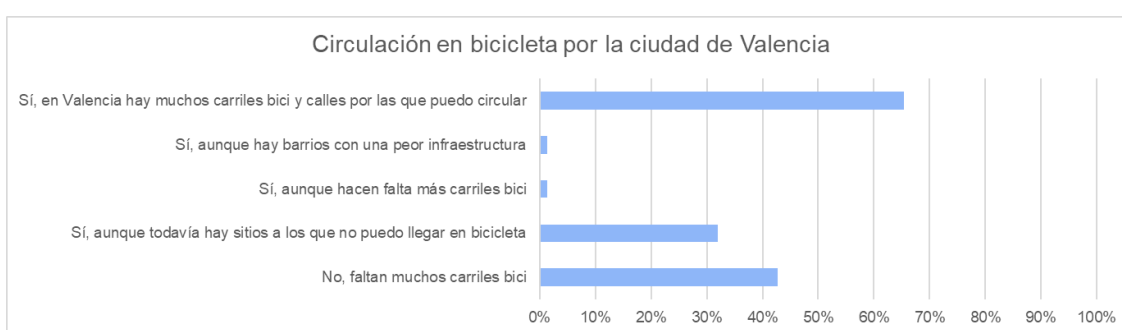


Gráfico 28. Opinión sobre la red de carriles bici de la ciudad según las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Algunas de las personas encuestadas añaden que la infraestructura necesita mejorar en algunos barrios, ya que no se encuentra en buen estado o es demasiado estrecha.

Las personas encuestadas, en su mayoría, tienen en su propiedad una bicicleta, aunque algunas la comparten con otras personas. No es elevado el porcentaje de personas que utiliza bicicletas de alquiler.

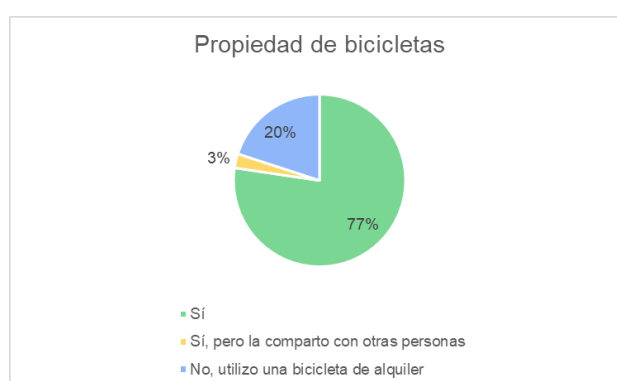


Gráfico 29. Propiedad de las bicicletas que utilizan las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Aunque la opinión en cuanto a la disponibilidad de aparcamientos para bicicletas es dispar, la mayoría de las personas encuestadas opina que son insuficientes.

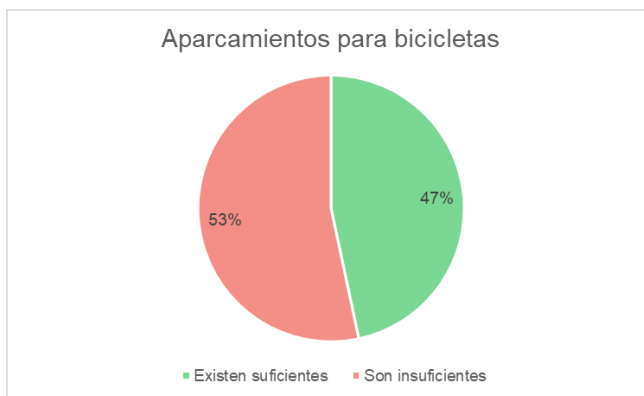


Gráfico 30. Opinión de las personas encuestadas sobre la cantidad de zonas de aparcamiento de bicicletas. (Fuente: Elaboración propia)

Puesto que los lugares de aparcamiento para bicicletas no son los mismos dependiendo de si se utiliza una bicicleta propia o una de alquiler, se ha analizado que tipo de bicicleta utiliza cada persona que opina que los lugares de aparcamiento son insuficientes, dando como resultado que la mayoría son personas con bicicleta propia.

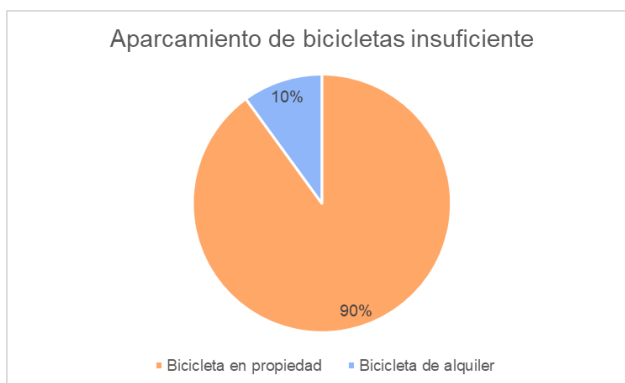


Gráfico 31. Tipo de bicicleta utilizada por las personas que opinan que las zonas de aparcamiento son insuficientes. (Fuente: Elaboración propia)

Puesto que el porcentaje de gente que utiliza bicicletas de alquiler y opina que los aparcamientos son insuficientes es muy pequeño no se ha tenido en cuenta en el análisis. Por el contrario, la mayoría de personas que utilizan su propia bicicleta para desplazarse por la ciudad, piensan que los puntos de aparcamiento son insuficientes o que no son de calidad.

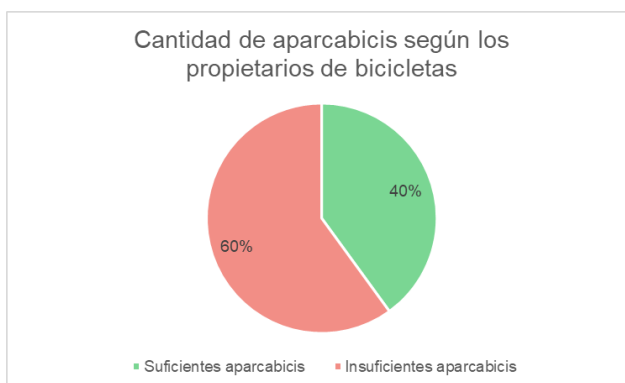


Gráfico 32. Cantidad de aparcamientos para bicicletas según las personas encuestadas que utilizan una bicicleta propia. (Fuente: Elaboración propia)

El mayor número de comentarios recibidos sobre los aparcamientos para bicicletas están relacionados con la inseguridad que produce dejar la bicicleta a plena vista. Algunas de las

personas que comentan respecto a los aparcabicis hacen referencia a la inexistencia de espacios cubiertos en los que dejar el vehículo, e incluso proponen aparcamientos de pago que ofrezcan vigilancia.

La mayoría de las personas encuestadas echan en falta zonas de descanso durante sus recorridos en bicicleta, y apuntan la necesidad de que existan fuentes de agua refrigerada y zonas verdes. Sin embargo, un 30% de las personas encuestadas dice que no necesita lugares de descanso durante sus desplazamientos.

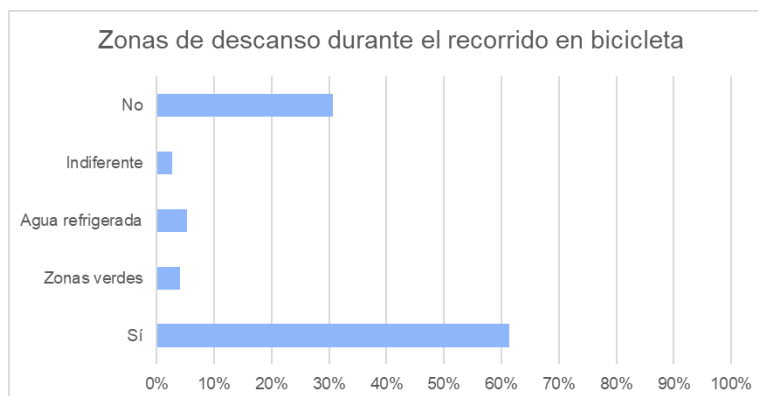


Gráfico 33. Elementos que desearían que existieran por la ciudad las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

En cuanto a la inseguridad o el miedo durante los desplazamientos en bicicleta de las personas encuestadas, resulta positivo observar que es mayor el porcentaje de personas que nunca han sentido ningún miedo o inseguridad. A pesar de ello, el porcentaje de personas que si lo han sentido es elevado (43%).

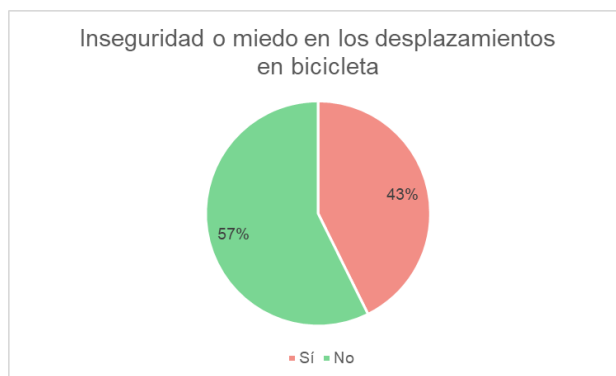


Gráfico 34. Inseguridad o miedo de las personas encuestadas que se desplazan en bicicleta. (Fuente: Elaboración propia)

Resulta llamativo observar que es mayor el porcentaje de hombres que de mujeres que alguna vez han sentido algún tipo de inseguridad o miedo en sus desplazamientos en bicicleta.

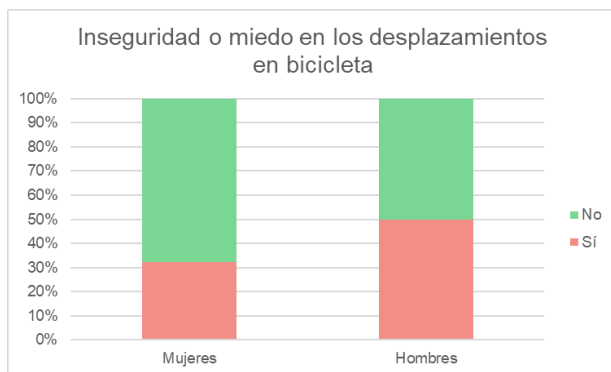


Gráfico 35. Inseguridad o miedo de las personas encuestadas según su sexo. (Fuente: Elaboración propia)

El mayor miedo identificado por los usuarios y usuarias de bicicleta tiene relación con la infraestructura, ya sea porque está demasiado próxima a personas que se desplazan mediante otro modo o por lo estrecha que resulta, pero siempre por la infraestructura.

En cuanto a los motivos de no utilización de la bicicleta, el más generalizado es el de no disponer de una bicicleta, a pesar de la existencia de bicicletas de alquiler en la ciudad, pero también son motivos de no utilización de la bicicleta la comodidad y la falta de seguridad.

Destacar, a pesar de no ser un comentario muy extendido, el porcentaje de gente que afirma no utilizar la bicicleta por no disponer de un lugar en el que dejarla estacionada.

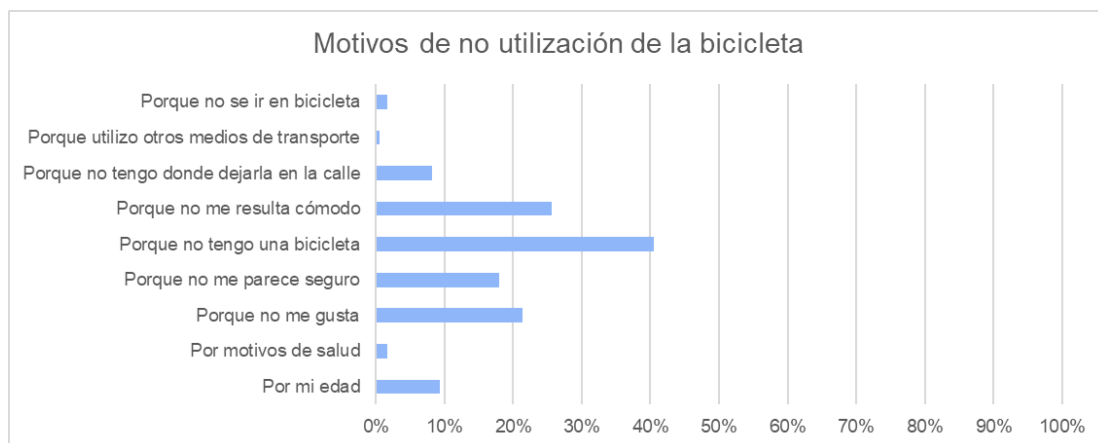


Gráfico 36. Motivos de no utilización de la bicicleta de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

#### 6.4. Desplazamientos en patinete

Resulta interesante observar que todas las personas encuestadas indican que utilizan el patinete para desplazarse porque les gusta, añadiendo además ventajas como son su comodidad y su rapidez.



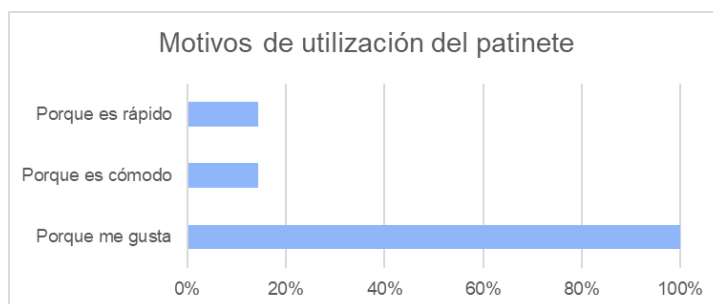


Gráfico 37. Motivos de uso del patinete de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Dada la versatilidad de este medio de transporte, los motivos de desplazamiento en patinete están más o menos equilibrados, utilizándose en mayor medida para ir a trabajar o estudiar, pero también para salir por motivos de ocio o para llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico.

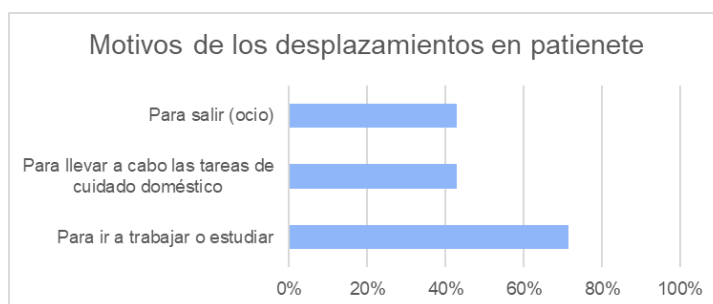


Gráfico 38. Motivo de los desplazamientos en patinete de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

En cuanto a la conexión disponible en la ciudad para desplazarse en patinete, las personas encuestadas opinan que hay muchos carriles bici y calles por las que pueden circular, pero también que hay muchas avenidas en las que no se dispone de carril bici.

Es un pequeño porcentaje el que opina que faltan muchos carriles bici en la ciudad para poder desplazarse de forma segura.



Gráfico 39. Conexiones de la ciudad para desplazarse en patinete. (Fuente: Elaboración propia)

Al preguntar a las personas encuestadas por la inseguridad o el miedo durante los desplazamientos en patinete, destaca que todas afirman haber sentido miedo o inseguridad alguna vez en sus desplazamientos.



Gráfico 40. Inseguridad o miedo en los desplazamientos en patinete de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

El motivo principal de la inseguridad o el miedo viene generado por las invasiones del carril bici por los peatones o por la circulación en vías en las que no existe carril bici. Se trata de un miedo o una inseguridad que también tienen las personas usuarias de la bicicleta, pero no de forma tan generalizada, lo que puede ser debido a la distinta velocidad a la que circula cada uno de los vehículos.

El motivo principal de no utilización del patinete es el no disponer del vehículo, pero hay bastantes personas que afirman que no les parece un medio de desplazamiento cómodo o seguro, o que no les gusta.

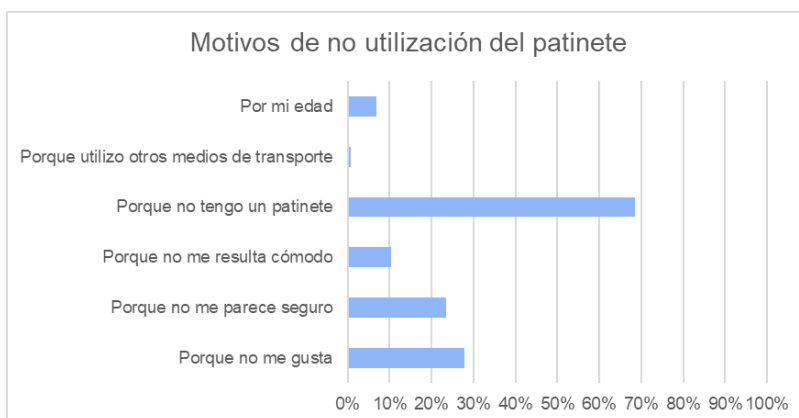


Gráfico 41. Motivos de no utilización del patinete de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

## 6.5. Desplazamientos en autobús

El motivo principal de utilización del autobús entre las personas encuestadas es por no disponer de otra alternativa para hacer sus desplazamientos, aunque un 25% de las personas que han sido encuestadas afirman que les gusta desplazarse en autobús, y un 15% que les resulta cómodo. Casi un 20% de las personas encuestadas lo utiliza para coger después otro medio de transporte.

Cabe destacar un comentario en el que se explica que su motivo para utilizar el autobús se debe a que prefiere desplazarse en transporte público dentro de la ciudad.

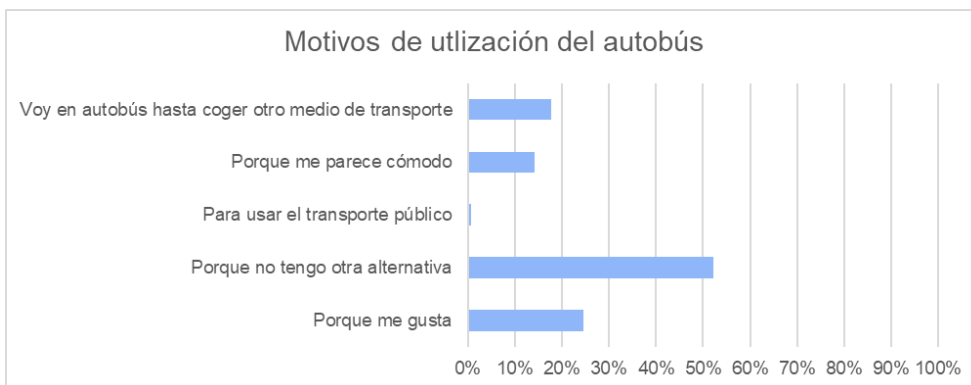


Gráfico 42. Motivos de utilización del autobús de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

El motivo principal de los desplazamientos en autobús de las personas encuestadas se debe a los desplazamientos por ocio, no tanto para llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico. Sorprende observar que el motivo por el que menos se utiliza el autobús entre las personas encuestadas es para ir a trabajar o estudiar.

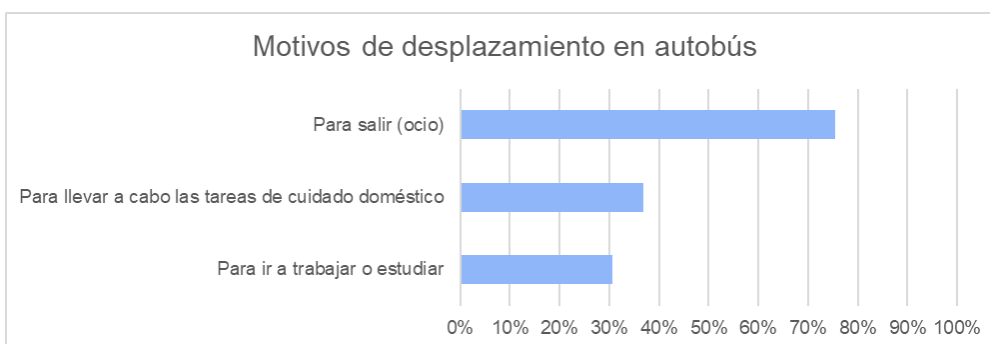


Gráfico 43. Motivo de los desplazamientos en autobús de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Las personas encuestadas generalmente se desplazan solas, aunque a veces lo hagan acompañadas. Es un porcentaje muy pequeño el que intenta ir siempre acompañado en sus desplazamientos y sólo del 1% el que efectúa sus desplazamientos con personas que tiene a su cargo.



Gráfico 44. Compañía en los desplazamientos en autobús de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos según el sexo de las personas encuestadas no se observa una diferencia importante entre hombres y mujeres.

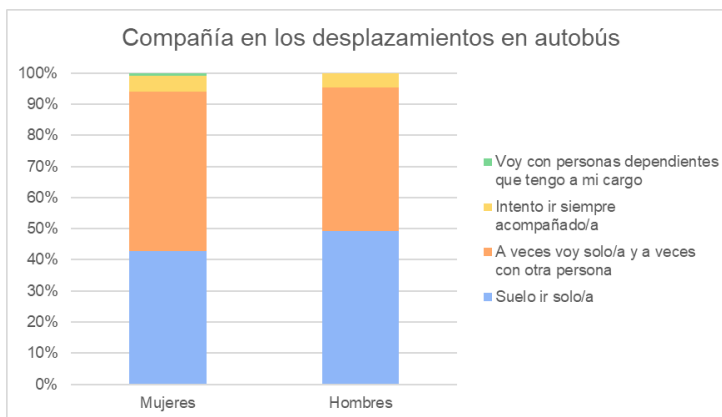


Gráfico 45. Compañía en los desplazamientos en autobús según el sexo de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Cuando los datos se desagregan por edades sucede lo mismo, menos en el grupo de las personas de más de 79 años, que o bien se desplazan solas o bien intentan ir siempre con alguien que les acompañe.

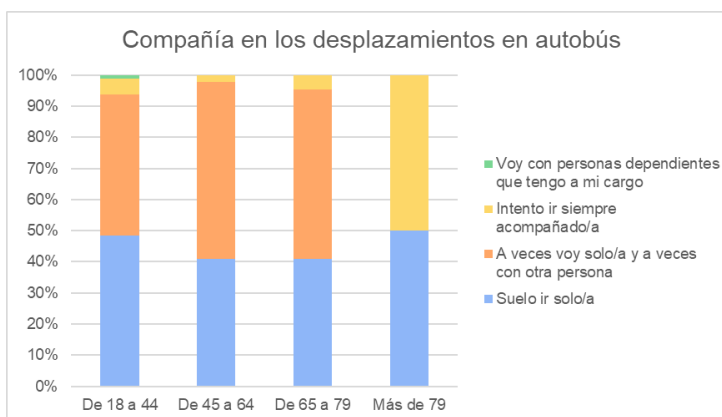


Gráfico 46. Compañía en los desplazamientos en autobús según la edad de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Los viajes en autobús de las personas encuestadas suelen hacerse sin carga, únicamente con una mochila, bolso o maletín o lo que les cabe en los bolsillos, solo un 14% hace sus desplazamientos con bolsas o el carro de la compra.

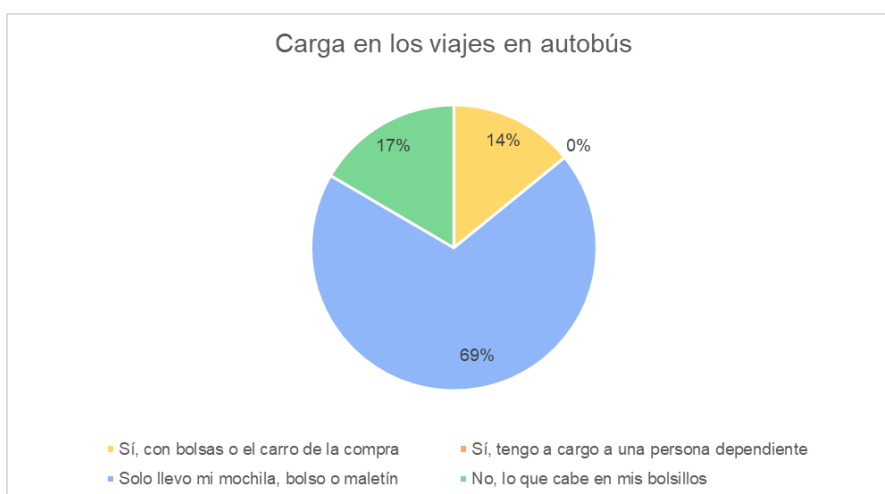


Gráfico 47. Carga que portan las personas encuestadas en sus viajes en autobús. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos según sexo se observa que son más las mujeres que llevan una pequeña carga como un bolso, mochila o maletín, y también las que en mayor medida se desplazan con bolsas o el carro de la compra.

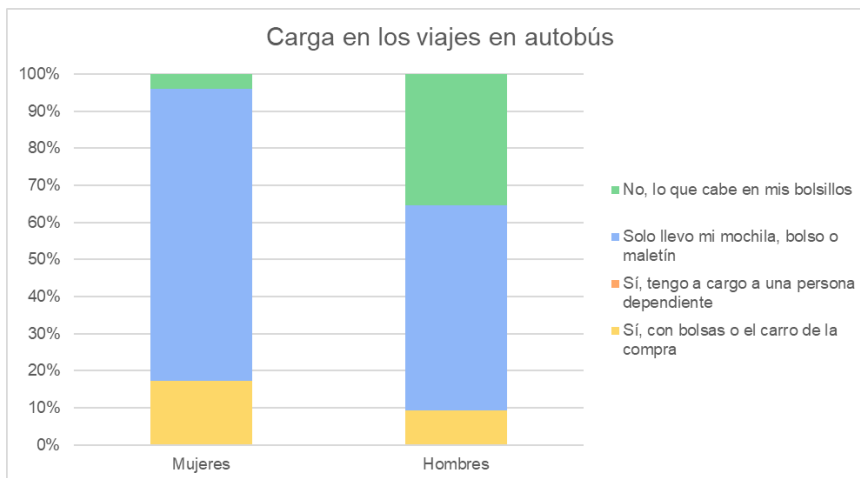


Gráfico 48. Carga en los viajes en autobús de las personas encuestadas según su sexo. (Fuente: Elaboración propia)

La mayoría de las personas encuestadas opina que el precio del autobús está bien, sobre todo por la existencia de tarifas adaptadas, sin embargo, un 23% de las personas encuestadas opina que el precio no es adecuado al servicio que se presta.

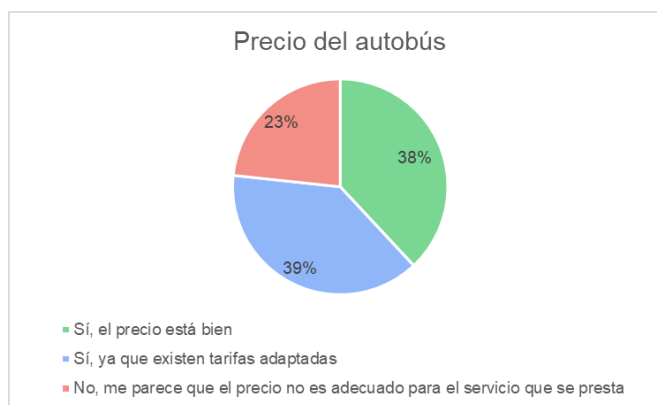


Gráfico 49. Opinión de las personas encuestadas sobre el precio de los viajes en autobús. (Fuente: Elaboración propia)

Desagregando los datos en función de la edad de las personas que responden a la pregunta se observa que el grupo de gente que más disconforme está con el precio del autobús es el de personas entre 18 y 44 años, aunque la mayoría piensa que el precio del autobús es adecuado.

Los datos del grupo de personas entre 45 y 64 años son similares al anterior, pero se observan diferencias a partir de este. Las personas entre 65 y 79 años opinan en mayor medida que es adecuado debido a las tarifas adaptadas existentes, aunque en este grupo también hay un pequeño porcentaje de personas que opinan que el precio no es adecuado para el servicio que se presta.

El 100% de las personas de más de 79 años que utilizan el autobús opinan que el precio es adecuado debido a que existen tarifas adaptadas.

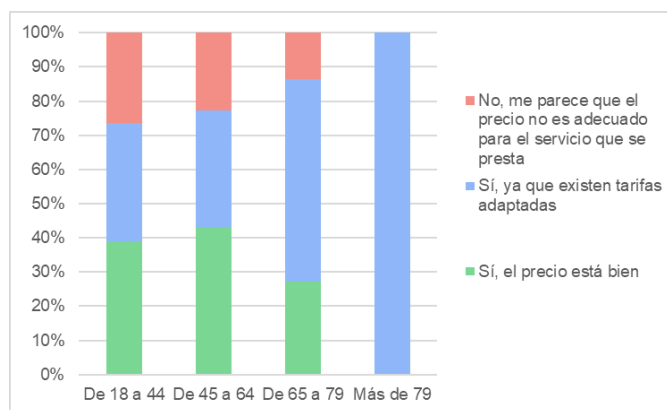


Gráfico 50. Opinión de las personas encuestadas sobre el precio de los viajes en autobús según su edad. (Fuente: Elaboración propia)

Respecto a la información proporcionada en las paradas de autobús, las opiniones son muy diversas. Las personas encuestadas piensan mayoritariamente que la información proporcionada es escasa o difícil de entender, aunque hay un elevado porcentaje de personas que piensa que la información es adecuada. Por el contrario, un 19% de las personas encuestadas piensa que la información que se proporciona no es adecuada.

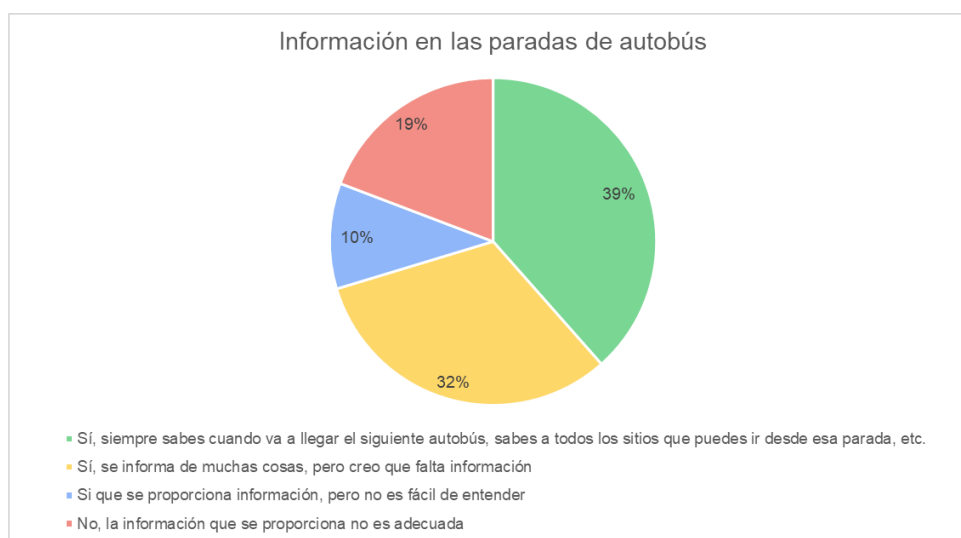


Gráfico 51. Opinión de las personas encuestadas sobre la información proporcionada en las paradas de autobús. (Fuente: Elaboración propia)

Ha resultado especialmente interesante conocer los comentarios sobre la información proporcionada en las paradas, ya que se ha podido saber que la mayoría de las personas que opinan que la información es adecuada se debe a que utilizan la aplicación móvil, en la que se proporciona toda la información necesaria para llevar a cabo el viaje.

Por el contrario, las personas que dicen no ser adecuada la información proporcionada comentan que en la propia parada no existe casi información en tiempo real, al contrario de lo que sucede en el metro.

Para conocer más detalladamente a quien pertenecen las opiniones se ha desagregado la información por grupos de edad.

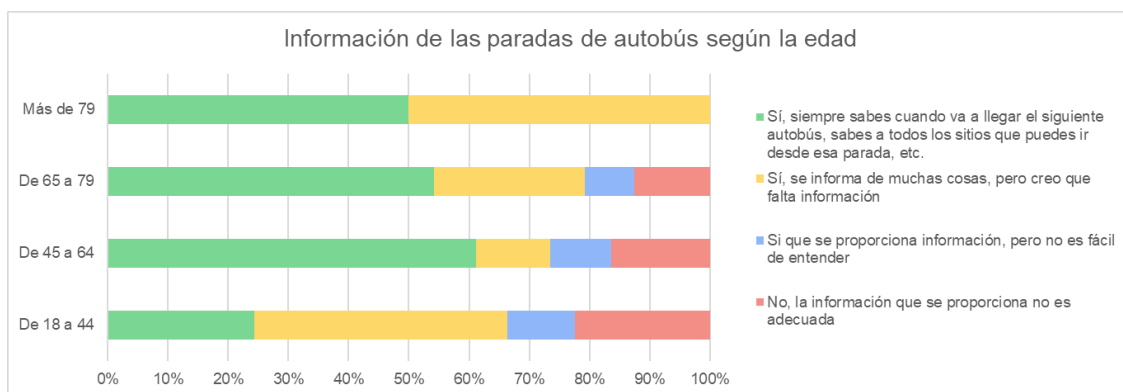


Gráfico 52. Opinión de las personas encuestadas sobre la información proporcionada en las paradas de autobús según su edad. (Fuente: Elaboración propia)

Resulta interesante observar que las personas más mayores opinan que la información proporcionada es adecuada, aunque falta información, y que el grupo de personas más críticas con la información proporcionada en las paradas de autobús es el de la gente del grupo de menor edad.

En cuanto al espacio disponible para esperar al autobús, queda patente que, aunque hay bastante espacio para no provocar interferencias, a veces se queda justo. Además, hay paradas en las que al esperar al autobús se producen interferencias con otras personas.

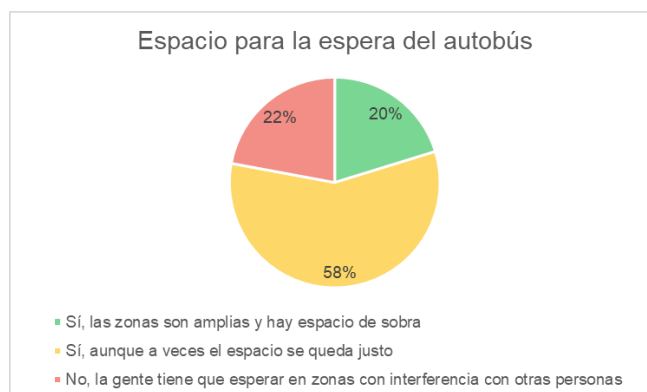


Gráfico 53. Opinión de las personas encuestadas sobre el espacio disponible para la espera del autobús. (Fuente: Elaboración propia)

Existen muchos comentarios en contra de las paradas que son únicamente un poste, tanto por el espacio disponible para espera, como por la información que en ellas se proporciona.

Las zonas de espera del autobús, según la opinión de las personas encuestadas, disponen de zonas de sombra y espacios cubiertos para protegerse de la lluvia y el viento, en muchos casos. Aunque los comentarios hacen hincapié en la poca cobertura existente.

Puesto que las paradas se encuentran en la calle, la mayoría de las personas encuestadas no indican que la temperatura sea agradable, comentan que depende de la climatología, pero que podría mejorarse la estancia ampliando las zonas cubiertas.

Las personas encuestadas también indican que las paradas generalmente están limpias y disponen de sitio para sentarse, aunque es escaso.

Por las respuestas de las personas encuestadas se observa que la iluminación en las paradas de autobús debería mejorar.

Muy pocas personas han dicho que existan baños de uso público en las paradas de autobús. Se puede pensar que se debe a la confusión con los baños destinados al uso del personal de la EMT.

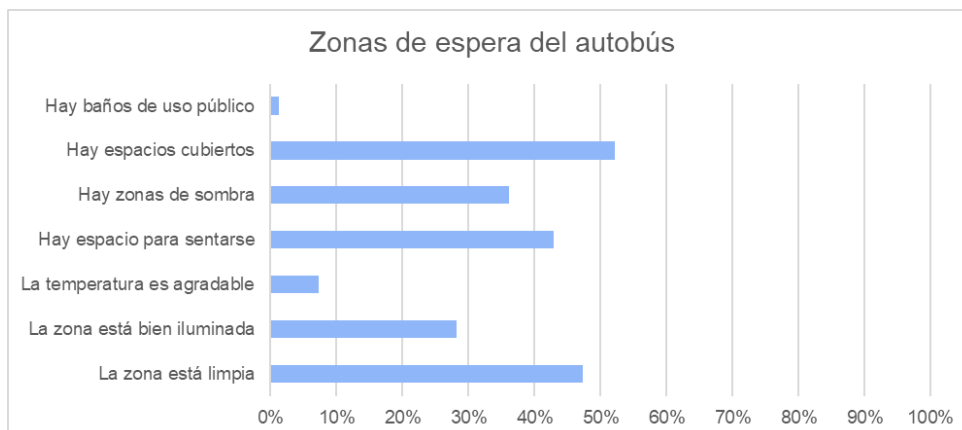


Gráfico 54. Percepción de las personas encuestadas sobre el estado de las paradas de autobús. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar por sexo los resultados se observa que las mujeres no opinan igual que los hombres en cuanto a la iluminación, la temperatura, la sombra y los espacios cubiertos. Ellas son más críticas en cuanto a iluminación y temperaturas, mientras que ellos lo son en cuanto a las zonas de sombra y los espacios cubiertos.

Se observa gracias a este gráfico desagregado por sexo que las personas que han indicado la existencia de los baños de uso público han sido únicamente hombres.

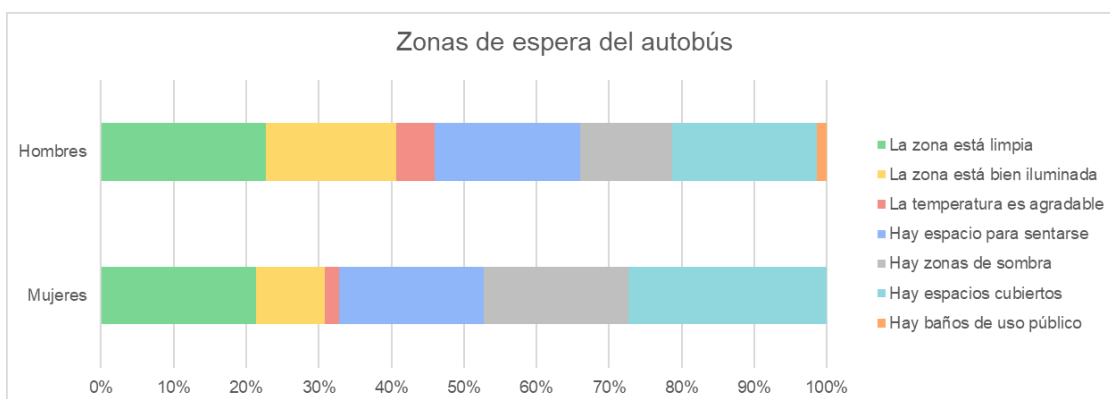


Gráfico 55. Percepción de las personas encuestadas sobre el estado de las paradas de autobús según su sexo. (Fuente: Elaboración propia)

Los mismos datos se han desagregado también por edades, observando que la diferencia de opinión entre unos grupos y otros no es significativa.



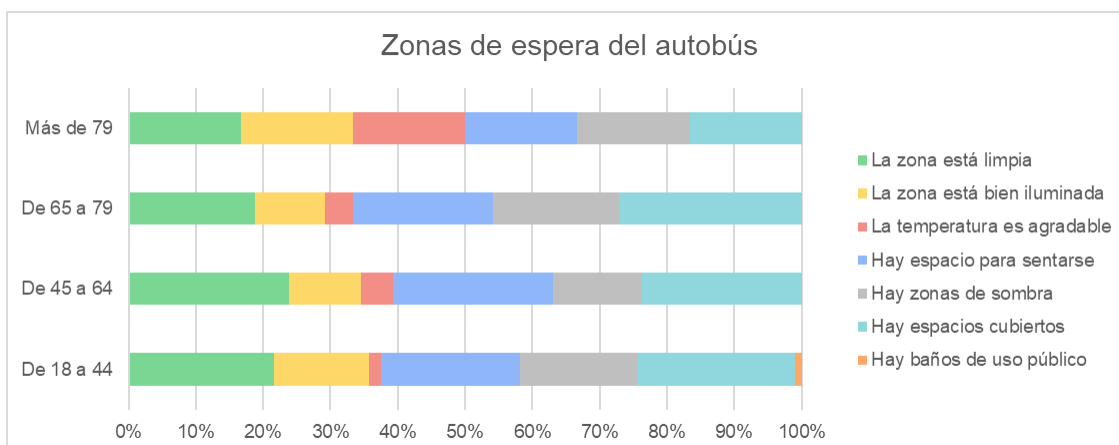


Gráfico 56. Percepción de las personas encuestadas sobre el estado de las paradas de autobús según su edad. (Fuente: Elaboración propia)

El dato más interesante a destacar, obtenido gracias a la separación de los grupos de edad y teniendo en cuenta los datos de la separación por sexo, es que las personas que han indicado la existencia de baños de uso público han sido hombres de entre 18 y 44 años, probablemente el grupo de población que en menor medida necesite ese servicio.

La mayoría de las personas encuestadas opina que el autobús está limpio y tiene acceso para personas con movilidad reducida.

En cuanto a la temperatura en el interior del vehículo, las opiniones están enfrentadas. Algunas personas opinan que al ser el conductor quien regula la temperatura, a veces hace demasiado frío y a veces demasiado calor, pero que también depende de la cantidad de gente que vaya dentro del autobús.

Por las respuestas de las personas encuestadas se deduce que al autobús tiene acceso para subir con carga y espacio suficiente para llevarla, pero que depende de la hora a la que se utilice.

Por otro lado, parece insuficiente el espacio disponible para sentarse en los autobuses.

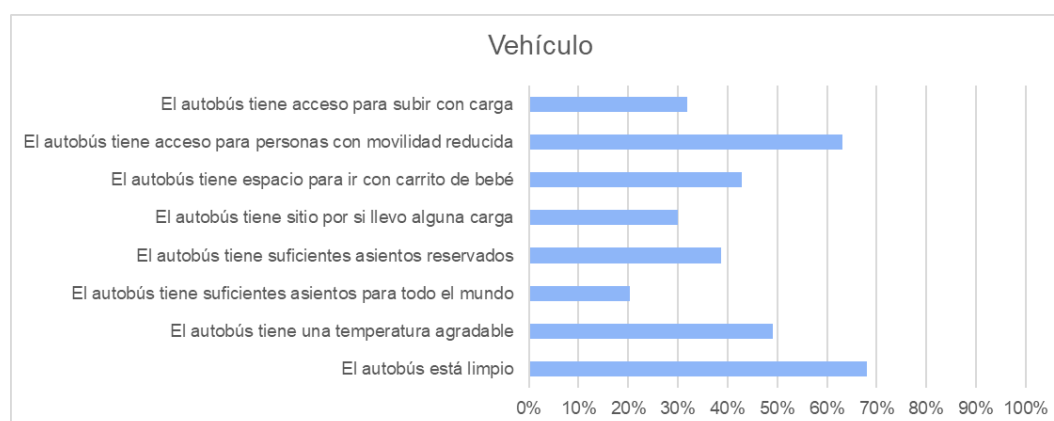


Gráfico 57. Percepción de las personas encuestadas sobre el estado de los autobuses. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos por sexo no se observan diferencias importantes en las opiniones en cuanto a limpieza, número de asientos reservados, acceso para personas con movilidad reducida y acceso para subir con carga. Por el contrario, sí que existen claras diferencias en cuanto a la temperatura, el número de asientos y el espacio disponible para ir con carga.

Las mujeres no opinan tan favorablemente en cuanto a la limpieza y el número de asientos del autobús, mientras que los hombres son más críticos con el espacio disponible para ir con carga.

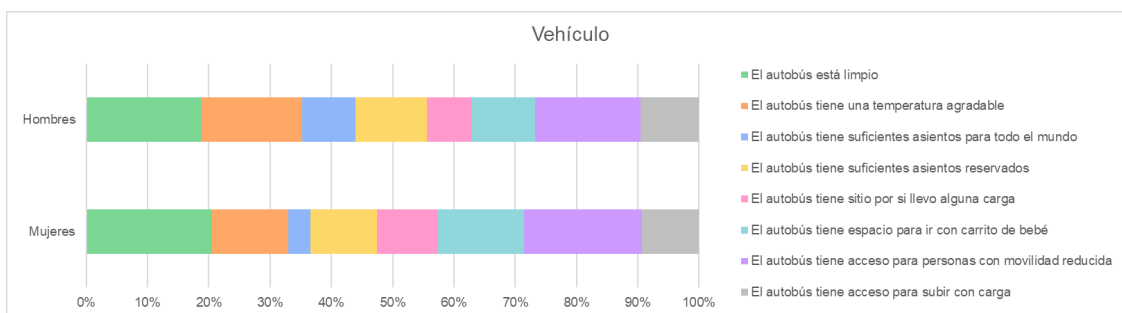


Gráfico 58. Percepción de las personas encuestadas sobre el estado de los autobuses en función de su sexo. (Fuente: Elaboración propia)

Los datos también se han desagregado por edad para observar las diferencias entre unos grupos y otros. Las diferencias más significativas se encuentran en la limpieza y el número de asientos. Las personas de entre 45 y 64 años son las que opinan en mayor medida que el autobús está limpio aunque, por el contrario, son las que menos piensan que existan suficientes asientos para todo el mundo.

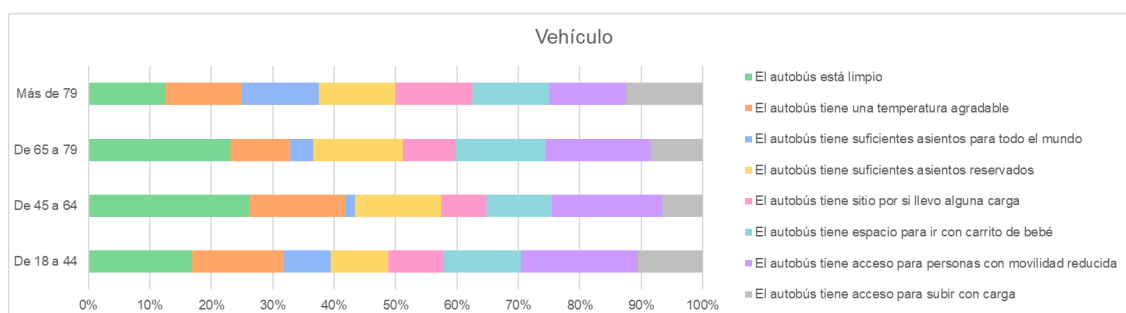


Gráfico 59. Percepción de las personas encuestadas sobre el estado de los autobuses en función de su edad. (Fuente: Elaboración propia)

Al preguntar a las personas encuestadas si mejorarían alguna característica del autobús las respuestas son muy diversas, pero algunas se repiten con frecuencia:

- Ajuste de la temperatura del vehículo
- Reducción del ruido dentro del vehículo
- Mayor número de asientos y más cómodos
- Mayor número de asientos reservados
- Mejora de los sistemas de agarre para las personas que van de pie
- Autobuses más grandes y más ecológico
- Ampliar el horario y la frecuencia de paso
- Aumento del número de líneas nocturnas y su frecuencia
- Actualizar el sistema de venta de billetes y el precio/tarificación
- Mejorar la atención al cliente
- Conducción brusca
- Acceso y espacio para personas en silla de ruedas
- Acceso y espacio para personas que portan cargas más grandes
- Mayor información en las paradas y en los vehículos (rutas, horarios, paradas, etc.)
- Mayor número de asientos en las paradas y más espacios cubiertos
- Instalación de puntos de acceso público a la red Wi-Fi

- Aumento de la iluminación en las paradas y en el autobús

A la pregunta relacionado con la sensación de miedo o inseguridad en los desplazamientos en autobús, la mayoría de las personas han respondido que no lo han sentido nunca, pero existe una pequeña parte de la muestra que si ha sentido alguna vez miedo o inseguridad en su desplazamiento.

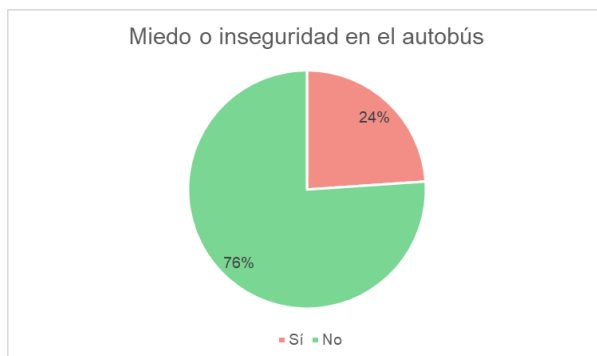


Gráfico 60. Inseguridad o miedo de las personas encuestadas al desplazarse en autobús. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos por sexo se observa de manera clara que la mayoría de las personas que alguna vez han sentido miedo o inseguridad en el autobús son mujeres, algo más del 30% de las mujeres que se desplazan en autobús, frente a poco más del 10% de los hombres.

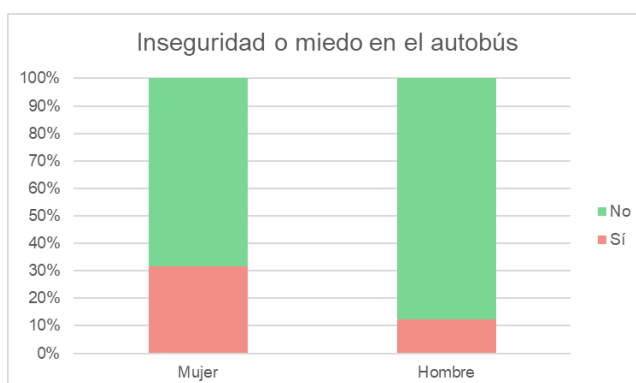


Gráfico 61. Inseguridad o miedo de las personas encuestadas al desplazarse en autobús según su sexo. (Fuente: Elaboración propia)

De los comentarios se extrae que el miedo o inseguridad que han padecido las mujeres al desplazarse en autobús viene directamente relacionado con la posibilidad de ser acosadas o agredidas, mientras que los hombres que alguna vez han sentido miedo o inseguridad en sus desplazamientos en autobús se debe a una conducción agresiva por parte de la persona que conduce el autobús o por la presencia de otras personas que podrían resultar peligrosas.

Las personas encuestadas están, en general, satisfechas con el trato recibido por parte de los trabajadores y trabajadoras del autobús, ya que responden adecuadamente a sus necesidades, aunque algunos en ocasiones no hayan sido muy agradables (a veces y depende de la persona). Un pequeño porcentaje (6%) no está satisfecho con el trato recibido.

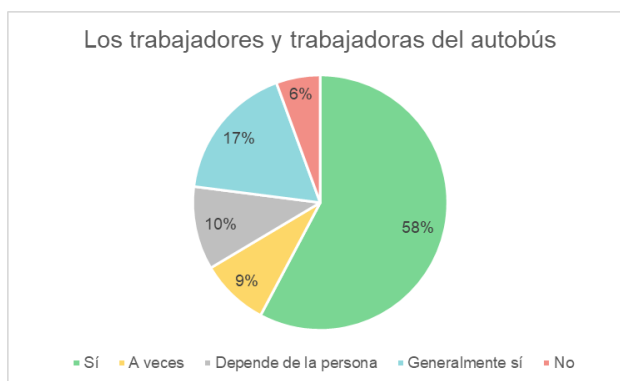


Gráfico 62. Opini3n de las personas encuestadas sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del autob3s a sus necesidades. (Fuente: Elaboraci3n propia)

De los comentarios se extrae que hay personas que conducen el autob3s que no esperan si ven llegar a alguien, y aunque el sem3foro se encuentre en rojo no abren las puertas. Otros comentarios indican que no tienen intenci3n de ayudar a las personas que van a bordo resolviendo sus dudas sobre el itinerario. Pero por lo general los comentarios obtenidos en cuanto al personal de la EMT son favorables.

Al desagregar los datos por edades se observa que las personas m3s cr3ticas con el trato recibido por parte del personal trabajador del autob3s son las personas del rango de edad de entre 18 y 44 a3os.

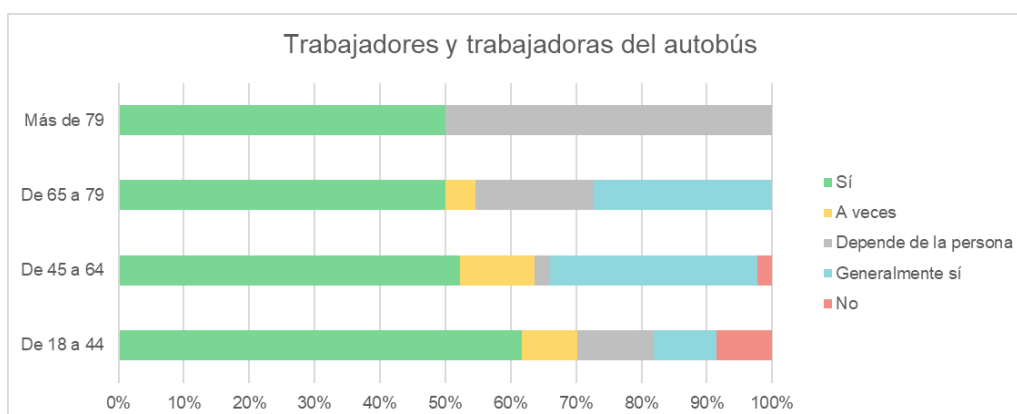


Gráfico 63. Opini3n de las personas encuestadas sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del autob3s a sus necesidades seg3n su edad. (Fuente: Elaboraci3n propia)

La opini3n de las personas con discapacidad encuestadas, es que el trato recibido es en general satisfactorio, pero del mismo modo que en el an3lisis global, depende de la persona. El porcentaje de personas que apuntan que los trabajadores y trabajadoras del autob3s no han satisfecho siempre sus necesidades es del 5%.

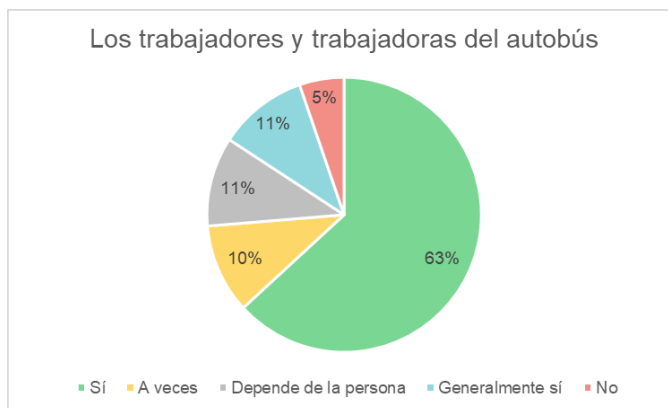


Gráfico 64. Opinión de las personas con discapacidad encuestadas sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del autobús a sus necesidades. (Fuente: Elaboración propia)

Los motivos más extendidos por los que las personas encuestadas no utilizan el autobús son porque no les resulta cómodo o porque no les gusta. El siguiente motivo más extendido, aunque solo representa poco más del 10% de las respuestas, es porque utilizan otros medios de transporte. No son respuestas con gran peso las relacionadas con el precio y la seguridad, mientras que unas pocas personas indican que no necesitan utilizar el autobús, aunque no especifican el motivo.

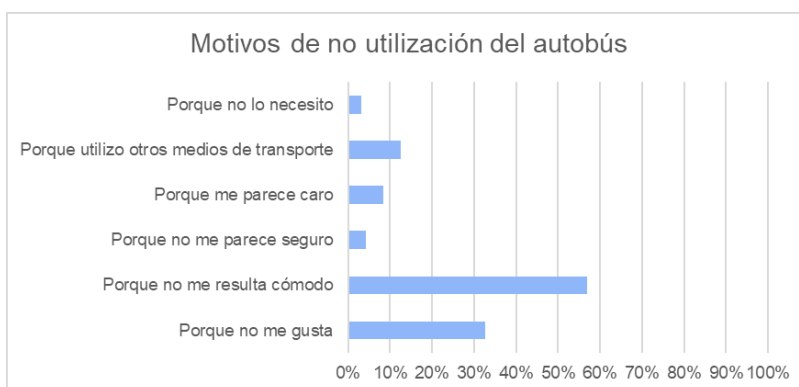


Gráfico 65. Motivos de no utilización del autobús de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

## 6.6. Desplazamientos en metro

Del mismo modo que con la utilización del autobús, las personas encuestadas que se desplazan en metro, lo hacen porque no tienen otra alternativa o porque les gusta, estas son las respuestas más extendidas, aunque hay personas que utilizan el metro para coger otro medio de transporte, generalmente el tranvía, y otras a las que les parece cómodo.

Existen comentarios añadidos en los que se destaca que el metro es el medio de transporte público más rápido, y uno en particular que indica que su motivo de utilización del metro reside en la sostenibilidad.

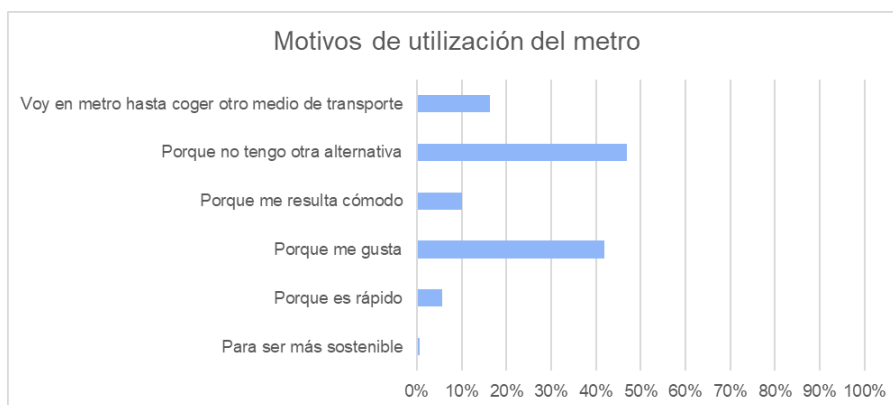


Gráfico 66. Motivos de utilización del metro de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

El motivo más extendido de los desplazamientos en metro se debe a las salidas por ocio, motivo de desplazamiento de más del 80% de las personas encuestadas. Para llegar al trabajo o el lugar de estudios lo utilizan algo más del 40% de las personas encuestadas, y para llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico casi un 30%.

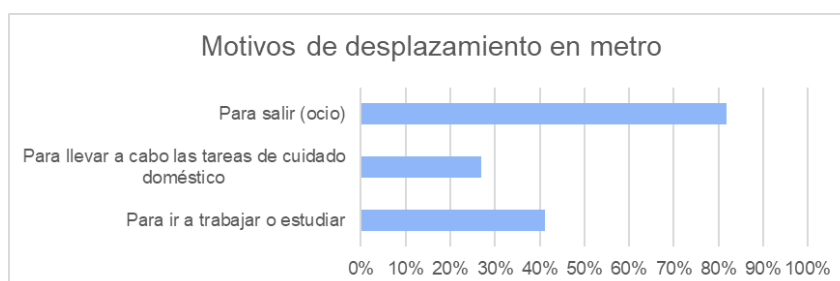


Gráfico 67. Motivo de los desplazamientos en metro de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Las personas encuestadas en su mayoría van solas en sus desplazamientos en metro, o a veces con otra persona. Sólo un 4% de las personas encuestadas intenta ir siempre acompañada en sus desplazamientos, y únicamente un 1% viaja con personas dependientes que tiene a su cargo.

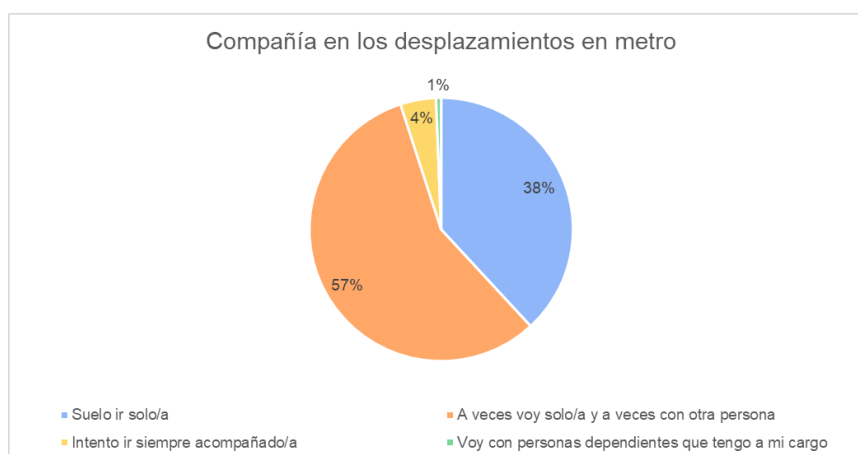


Gráfico 68. Compañía de las personas encuestadas en sus desplazamientos en metro. (Fuente: Elaboración propia)

Tras desagregar los datos por sexo no se observan claras diferencias entre las respuestas de hombres y mujeres. Únicamente se observa que la persona que efectúa sus desplazamientos con personas dependientes a su cargo es un hombre.

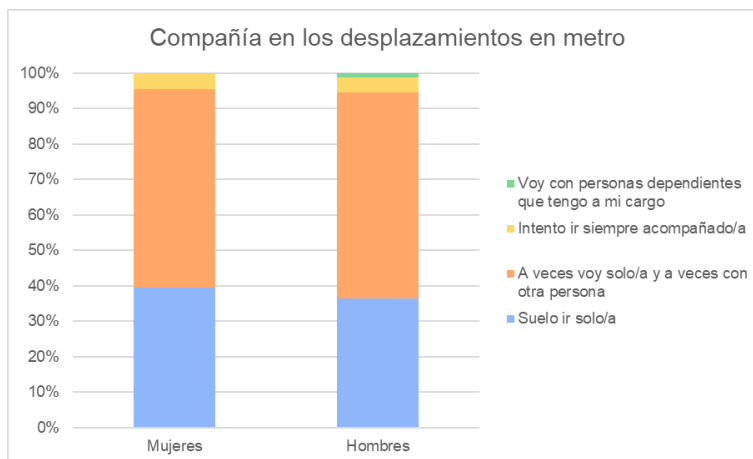


Gráfico 69. Compañía de las personas encuestadas en sus desplazamientos en metro en función de su sexo. (Fuente: Elaboración propia)

Desagregando los datos por edad sorprende observar que las personas que intentan ir siempre acompañadas tienen entre 18 y 64 años, y que las personas de más de 65 suelen ir solas o a veces en compañía de otra persona.

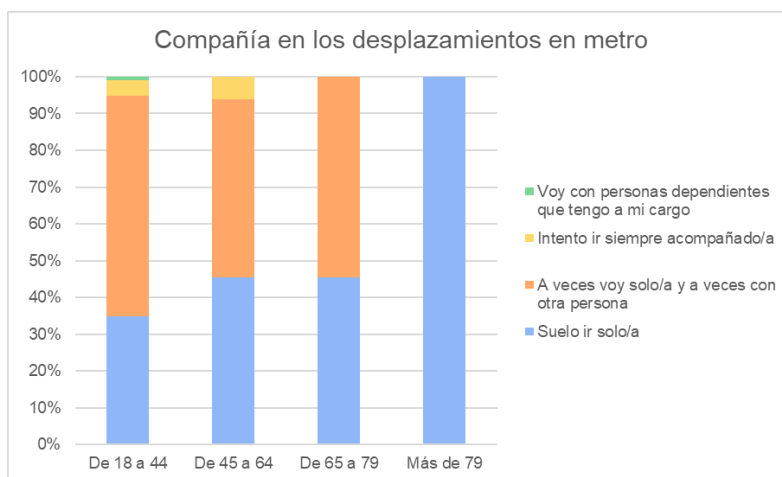


Gráfico 70. Compañía de las personas encuestadas en sus desplazamientos en metro en función de su edad. (Fuente: Elaboración propia)

En los viajes en metro sucede lo mismo que en autobús, la mayoría de las personas que han respondido a la encuesta no viajan transportando ninguna carga.

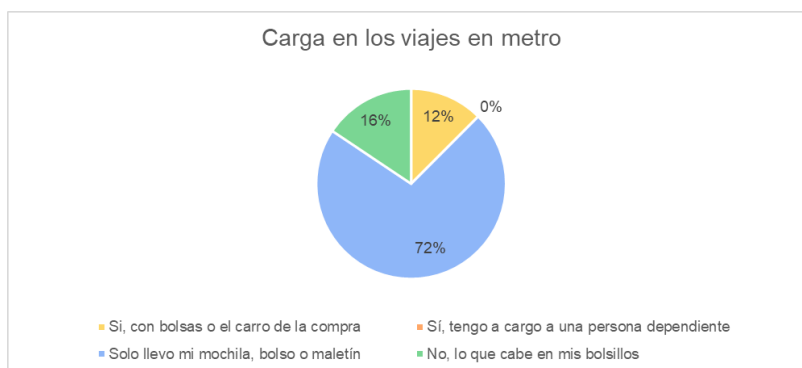


Gráfico 71. Carga de las personas encuestadas en sus desplazamientos en metro. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos por sexo no existen grandes diferencias.

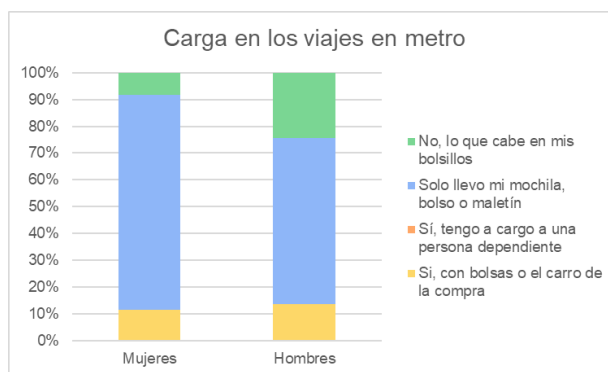


Gráfico 72. Carga de las personas encuestadas en sus desplazamientos en metro según su sexo. (Fuente: Elaboración propia)

En cuanto al precio del metro las opiniones son diversas, la mayoría de las personas encuestadas opina que el precio está bien o que, es adecuado debido a que existen tarifas adaptadas, pero hay casi un 30% de las personas que se desplazan en metro por Valencia que piensan que el precio no es adecuado para el servicio que se presta.

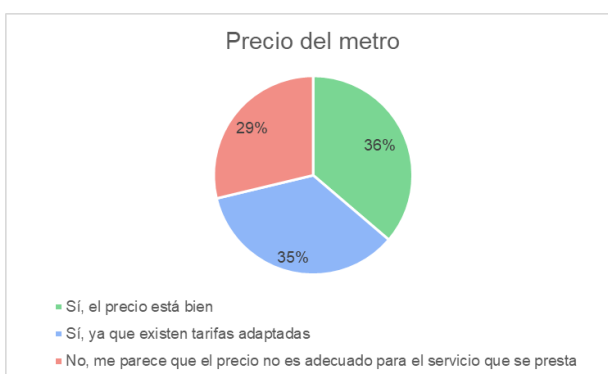


Gráfico 73. Opinión sobre el precio de los viajes en metro de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos por edades no se observan claras diferencias entre los grupos de 18 a 44 y de 65 a 79. El grupo de edad más descontento con el precio de los billetes de metro es el de personas de entre 45 y 64 años, y el grupo de edad de personas de más de 79 años opina al completo que está de acuerdo con el precio ya que existen tarifas adaptadas.

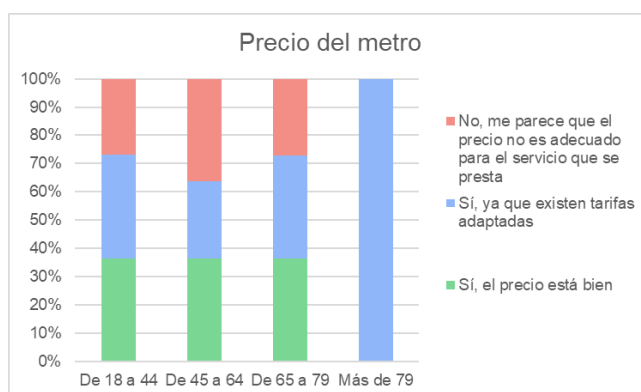


Gráfico 74. Opinión sobre el precio de los viajes en metro de las personas encuestadas según su edad. (Fuente: Elaboración propia)

Algunas de las personas del grupo de 65 a 79 años que han sido encuestadas y opinan que el precio no es adecuado para el servicio que se presta comentan que no hay disponibles tarifas



para pensionistas o jubilados, lo que indica que no conocen los bonos de los que dispone metrovalencia.

Las personas encuestadas opinan en su mayoría que la información proporcionada en las paradas de metro es adecuada, aunque en algunos casos esa información podría ampliarse. Un 7% de las personas encuestadas cree que la información proporcionada no es fácil de entender, y un 11% opina que la información no es adecuada.

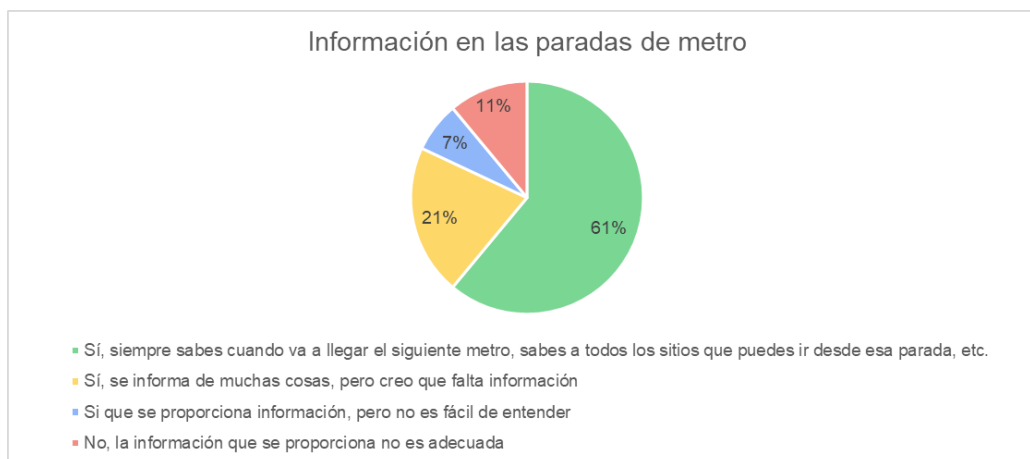


Gráfico 75. Opinión de las personas encuestadas sobre la información proporcionada en las paradas de metro. (fuente: Elaboración propia)

Al analizar los comentarios sobre la información proporcionada en las paradas de metro se observa que la mayoría de los referidos a la información inadecuada hace referencia las paradas de metro fuera de la ciudad, paradas que quedan fuera del alcance del estudio.

Otros comentarios puntualizan que sería útil conocer la información proporcionada en los andenes antes de efectuar el pago del viaje, ya que en algunos casos resulta más cómodo o más rápido utilizar otro medio de transporte.

Al desagregar la información según los distintos grupos de edad se observa que las personas de más de 79 años están conformes con la información proporcionada. El grupo más descontento con la información que se proporciona es el grupo de personas de entre 45 y 64 años.

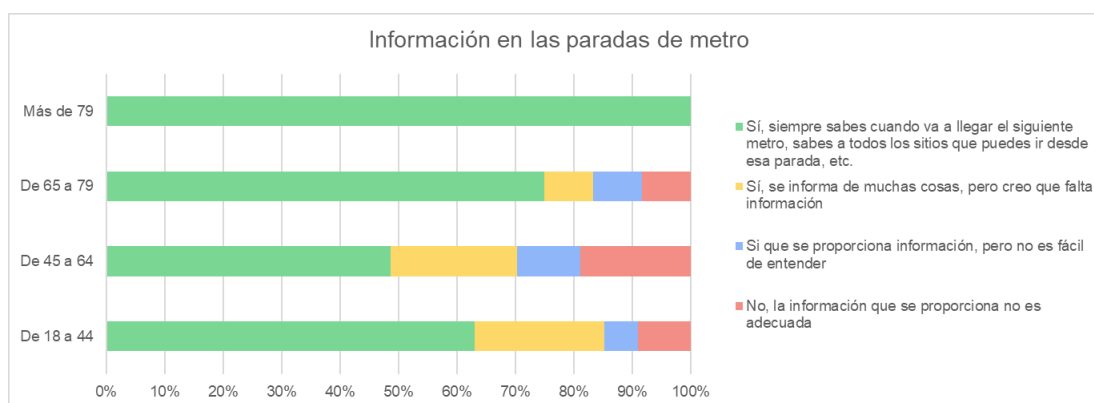


Gráfico 76. Opinión de las personas encuestadas sobre la información proporcionada en las paradas de metro según su edad. (fuente: Elaboración propia)

El espacio para esperar al metro es suficiente de forma general, aunque en las horas de mayor demanda no exista espacio para esperar en un asiento. Destaca la gran cantidad de gente que opina que el espacio es limitado y se producen interferencias en las zonas de espera.

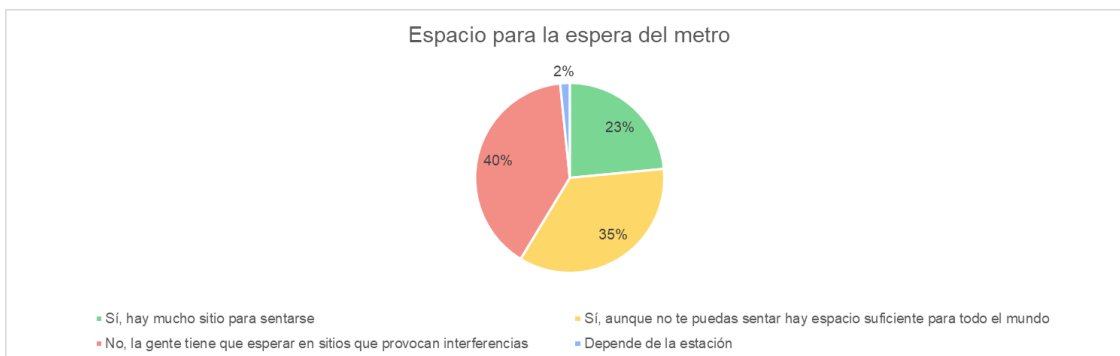


Gráfico 77. Opinión de las personas encuestadas sobre el espacio disponible para esperar al metro. (Fuente: Elaboración propia)

Las zonas de espera del metro son apreciadas por las personas que han respondido a la encuesta de manera bastante positiva, sobre todo en cuanto a limpieza e iluminación. La mitad de las personas encuestadas indica que hay espacio para sentarse y espacios cubiertos, además de una temperatura agradable y zonas de sombra.

Llama la atención que casi un 10% de las personas encuestadas remarque la existencia de baños de uso público en las paradas de metro.

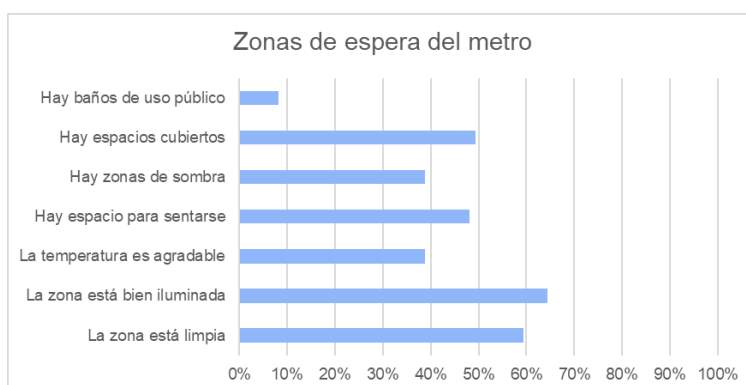


Gráfico 78. Opinión sobre las zonas de espera del metro de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar la información por sexos no se observan claras diferencias, las más importantes residen en el espacio disponible para sentarse y las zonas de sombra.

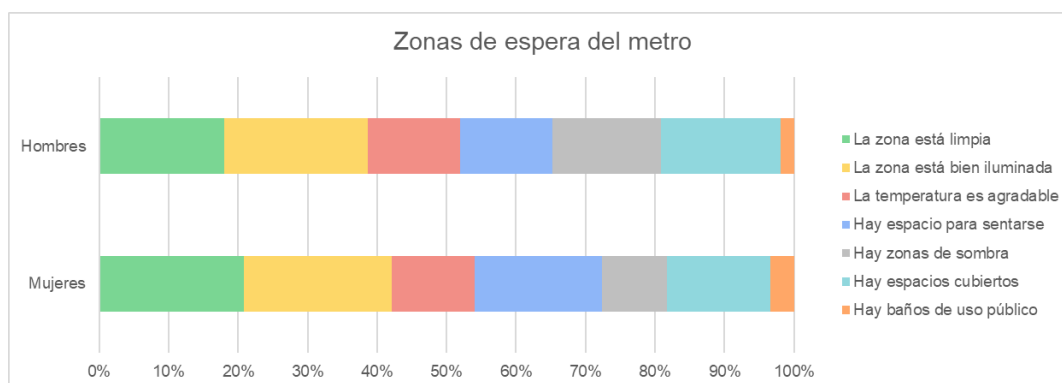


Gráfico 79. Opinión sobre las zonas de espera del metro de las personas encuestadas en función del sexo. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar la misma información por edades se observa que son las personas de entre 65 y 79 años las que opinan de forma más favorable sobre la limpieza de las paradas de metro,

mientras que las personas de entre 45 y 64 años son las que menos opinan que la temperatura en las paradas sea agradable.

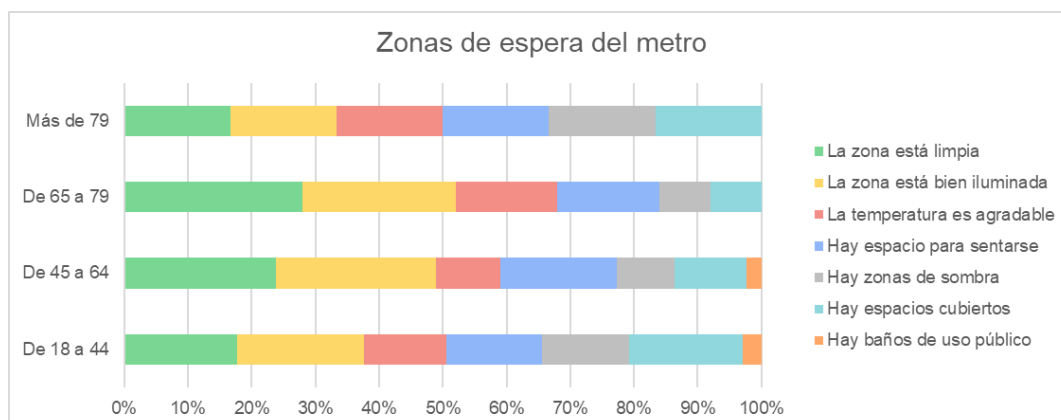


Gráfico 80. Opinión sobre las zonas de espera del metro de las personas encuestadas en función de la edad. (Fuente: Elaboración propia)

La mayoría de las personas encuestadas opina que el metro está limpio, tiene una temperatura agradable y un buen acceso para personas con movilidad reducida. También se valora de forma positiva el número de asientos reservados y la accesibilidad del vehículo.

Los aspectos peor valorados del metro son los relacionados con el espacio disponible, tanto para ir con carrito de bebé como para ir con alguna otra carga, además del número de asientos.

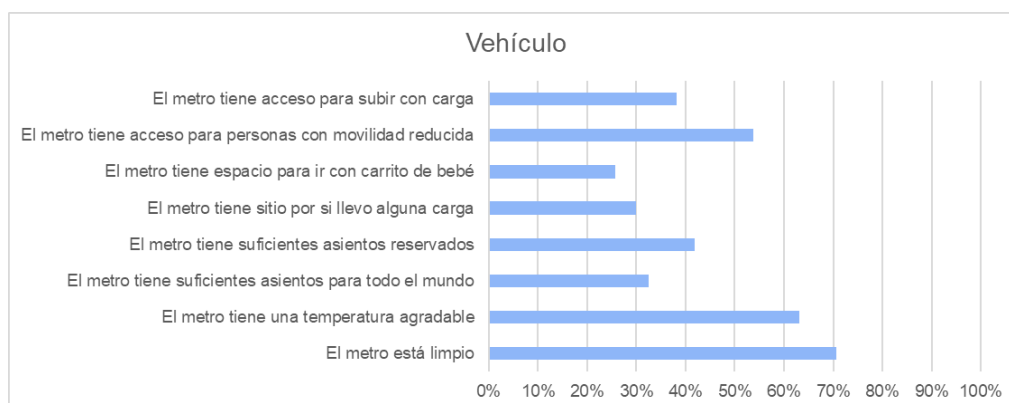


Gráfico 81. Opinión de las personas encuestadas sobre el estado del metro. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos en función del sexo de las personas encuestadas no se aprecian diferencias significativas entre hombres y mujeres.

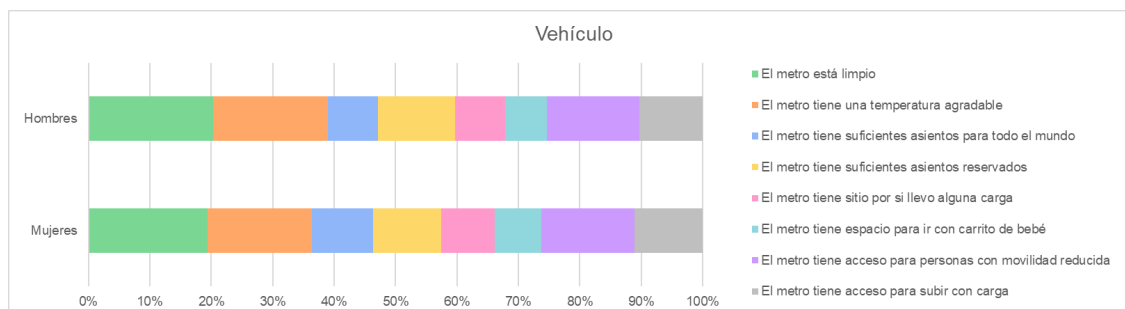


Gráfico 82. Opinión de las personas encuestadas sobre el estado del metro según su sexo. (Fuente: Elaboración propia)

Sin embargo, al desagregar la información por edades se observan mayores diferencias. Las personas de más de 79 años aprecian del mismo modo cada uno de los aspectos del metro sobre los que se preguntaba, mientras que las de 65 a 79 opinan de forma favorable sobre la limpieza y la temperatura, también sobre el número de asientos, pero no así del espacio disponible para ir con carrito de bebé u otro tipo de cargas.

Entre los grupos de edad de 18 a 44 años y de 45 a 64 no se observan diferencias, pero sí con el resto de grupos, ya que su opinión en cuanto al número de asientos no es positiva, como tampoco lo es el espacio disponible.

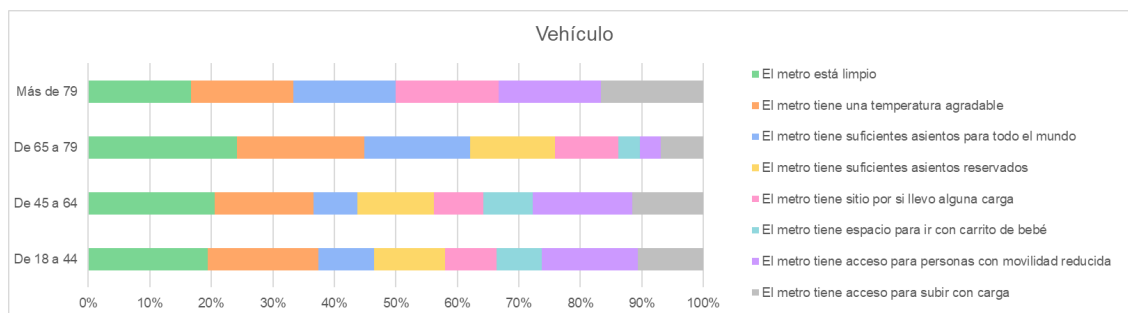


Gráfico 83. Opinión de las personas encuestadas sobre el estado del metro según su edad. (Fuente: Elaboración propia)

Por lo que respecta a la accesibilidad del metro, las personas encuestadas afirman que existen rampas y ascensores para el acceso a las estaciones.

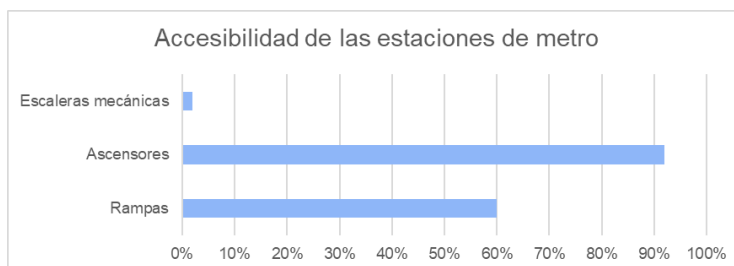


Gráfico 84. Percepción de las personas encuestadas sobre la accesibilidad del metro. (Fuente: Elaboración propia)

Aunque añaden que a pesar de que en la mayoría de las estaciones de metro hay rampas y ascensores, en muchos casos su ubicación implica hacer un mayor recorrido para utilizarlas. Algunas personas también añaden que existen escaleras mecánicas, pero que en la mayoría de los casos son únicamente de subida.

Al preguntar a las personas encuestadas sobre si mejorarían alguna característica del metro, las opiniones son muy diversas, pero se extraen una serie de comentarios reiterados:

- Permitir el acceso con mascotas
- Mejora de la iluminación y la seguridad/vigilancia
- Aumento de la información proporcionada y mayor sencillez
- Revisión del precio y la tarificación
- Aumento del horario de servicio
- Cumplimiento de los horarios de paso (se producen tanto adelantos como atrasos)
- Aumento de la frecuencia de paso
- Aumento de la limpieza y desinfección
- Mayor mantenimiento de las estaciones y los vehículos
- Mayor ventilación y ajuste de la climatización
- Aumento del personal en estaciones

- Mejora de la accesibilidad
- Aumento del espacio disponible en los vehículos para ir con carga
- Mayor número de asientos
- Baños de uso público en las estaciones
- Revisión y/o creación de líneas y paradas
- Mejora de las instalaciones

Resulta positivo observar que la gran mayoría de las personas encuestadas nunca ha sentido ningún tipo de inseguridad o miedo en sus desplazamientos en metro, aunque un 27% si lo ha sentido.

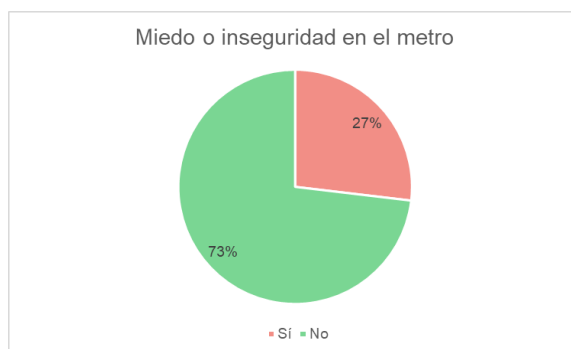


Gráfico 85. Inseguridad o miedo de las personas encuestadas en sus desplazamientos en metro. (Fuente: Elaboración propia)

En cuanto a inseguridad o miedo, son las mujeres las que lo han sentido en mayor medida que los hombres, pero son la minoría de las usuarias del metro.

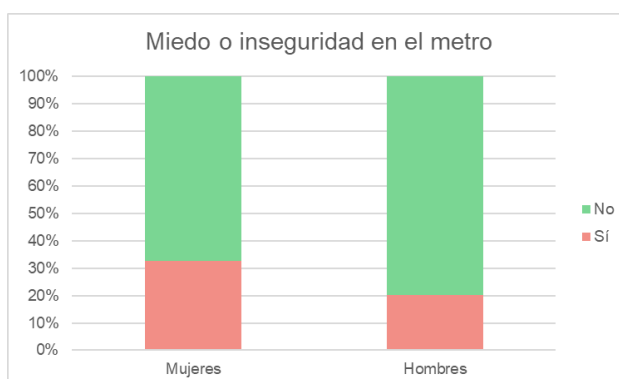


Gráfico 86. Inseguridad o miedo de las personas encuestadas en sus desplazamientos en metro en función del sexo. (Fuente: Elaboración propia)

El mayor número de comentarios de las personas que alguna vez han sentido miedo o inseguridad al ir metro están referidos a la posibilidad de ser robadas, destacando que no existe vigilancia y es el motivo de su inseguridad.

Respecto al trato recibido por parte del personal del metro, la mayoría de las personas encuestadas afirman que siempre han respondido adecuadamente a sus necesidades. Destaca la cantidad de comentarios referidos a la falta de personal en las estaciones.

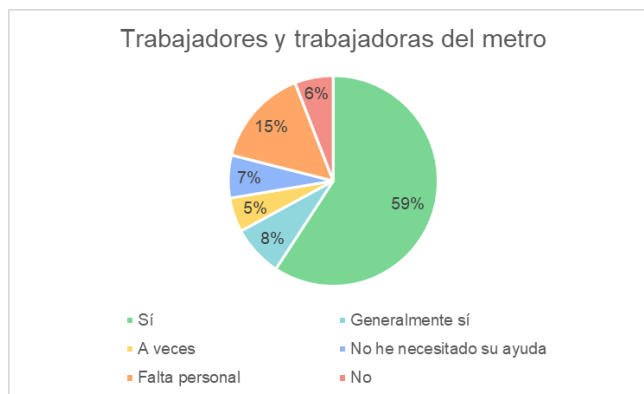


Gráfico 87. Opini3n de las personas encuestadas sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del metro a sus necesidades. (Fuente: Elaboraci3n propia)

Al separar las respuestas en funci3n de las edades de las personas que hacen cada comentario se observa que el grupo de edad que más necesita la ayuda de los trabajadores y trabajadoras del metro son las personas de más de 79 años, que resaltan la falta personal.

El grupo de personas de entre 65 y 79 años también opina que falta personal, pero se extrae que el personal existente satisface adecuadamente sus necesidades. El grupo de 45 a 64 años tiene una opini3n similar, aunque no resalta tanto la falta de personal.

El único grupo de edad que ha comentado que el personal no ha satisfecho sus necesidades de forma satisfactoria es el de entre 18 y 44 años, aunque la mayoría opina lo contrario.

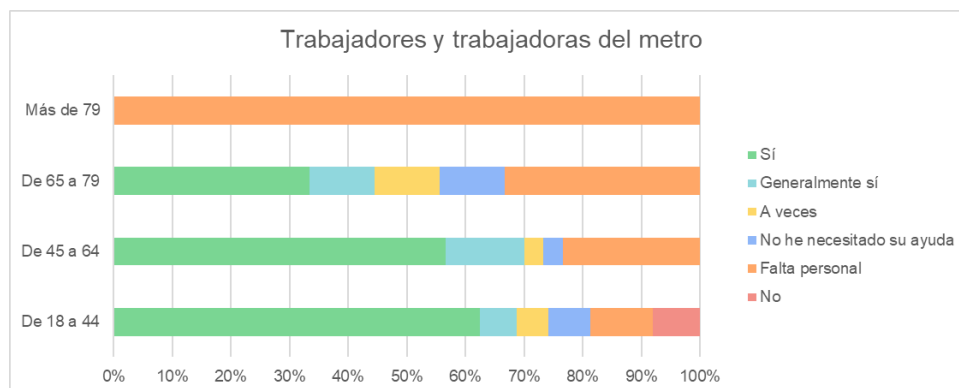


Gráfico 88. Opini3n de las personas encuestadas sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del metro a sus necesidades seg3n su edad. (Fuente: Elaboraci3n propia)

Resulta favorable observar que los trabajadores y trabajadoras del metro, de forma general, responde adecuadamente a las necesidades de las personas con discapacidad, aunque ellas también apuntan la necesidad de que exista más personal.

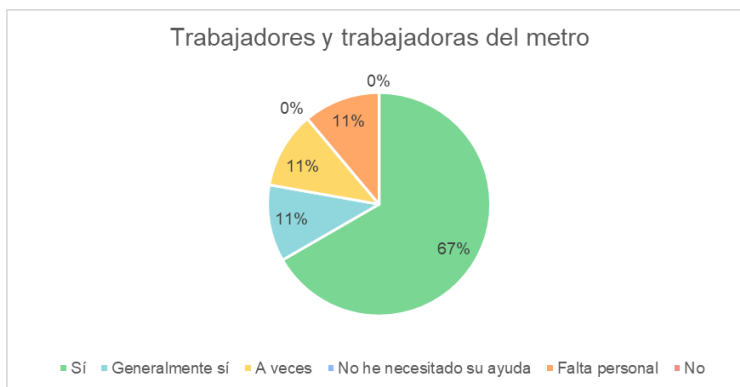


Gráfico 89. Opinión de las personas encuestadas con discapacidad sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del metro a sus necesidades. (Fuente: Elaboración propia)

El motivo de no utilización del metro más generalizado entre las personas encuestadas es el no disponer de una parada cercana, aunque también lo son el hecho de no resultar cómodo para algunas personas o que no les guste.

Otros comentarios se refieren a que prefieren otros medios de transporte, les parece caro o inseguro, o que simplemente no lo necesitan.

Destaca el comentario, de muy pocas de las personas que han respondido a la encuesta, que afirman no utilizar el metro porque no saben utilizarlo.

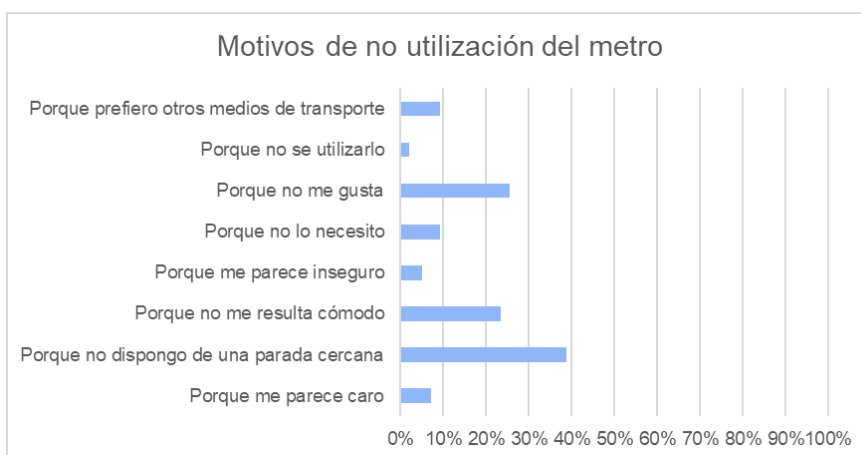


Gráfico 90. Motivos de no utilización del metro de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

## 6.7. Desplazamientos en tranvía

Las personas encuestadas que utilizan en tranvía lo hacen en su mayoría debido a que no tienen otra alternativa, las otras opciones por las que se utiliza el tranvía como medio de transporte es porque les gusta y para coger otro medio de transporte, generalmente el metro.

La opción menos representativa es que resulta cómodo.

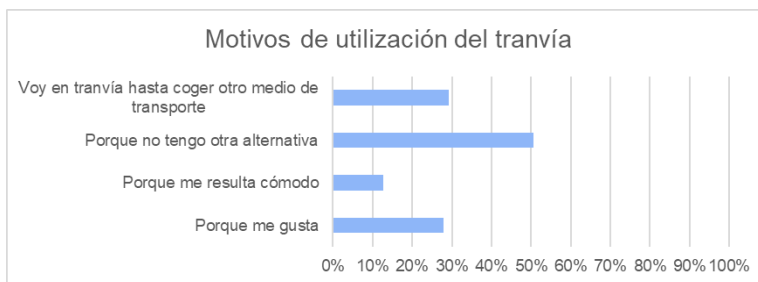


Gráfico 91. Motivos de utilización del tranvía de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

La mayoría de los viajes en tranvía se deben a las salidas por ocio (casi 70%) y para ir a trabajar o estudiar (más del 50%). Por el contrario, para lo que menos se utiliza el tranvía es para llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico (15%).

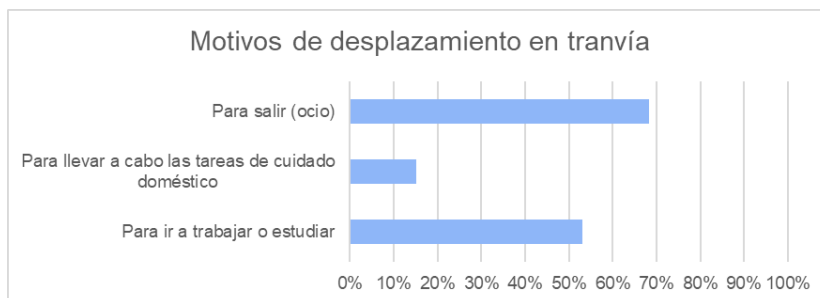


Gráfico 92. Motivo de los desplazamientos en tranvía de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Los viajes en tranvía se caracterizan por realizarse sin compañía entre las personas encuestadas, o con otra persona en ocasiones. Únicamente un 1% de las personas encuestadas intenta siempre acompañada en el tranvía.

De entre las personas encuestadas ninguna realiza sus viajes en tranvía con personas dependientes a su cargo.

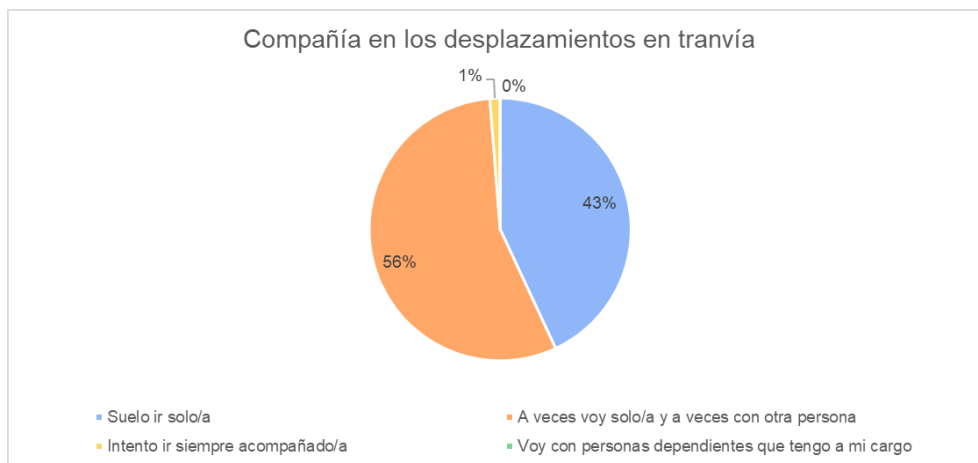


Gráfico 93. Compañía en los viajes en tranvía de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos en función del sexo se observa que las mujeres suelen ir solas en mayor medida que los hombres, pero también se ve representado en las mujeres el porcentaje de personas que intenta ir siempre acompañado.



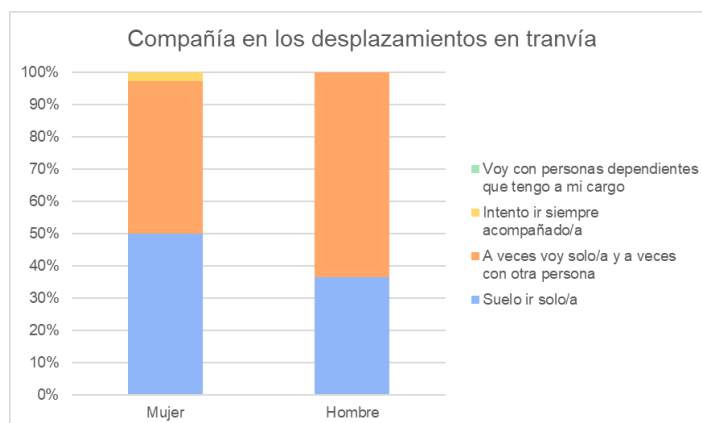


Gráfico 94. Compañía en los viajes en tranvía de las personas encuestadas según su sexo. (Fuente: Elaboración propia)

Desagregando los datos en función de la edad se observa que el grupo de personas de entre 18 y 44 años suele realizar los viajes sin acompañamiento, al igual que el grupo de personas de entre 65 y 79 años, mientras que el grupo que corresponde a las personas de entre 45 y 64 años a veces va con la compañía de otra persona o intenta ir siempre acompañada.

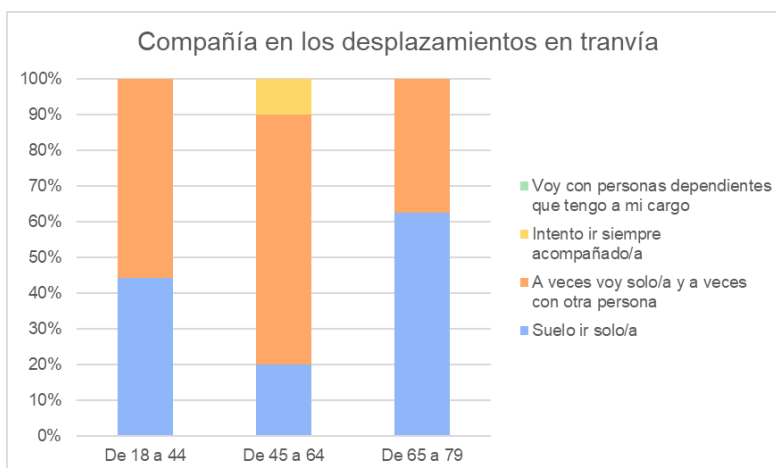


Gráfico 95. Compañía en los viajes en tranvía de las personas encuestadas según su edad. (Fuente: Elaboración propia)

Del conjunto de gráficos anteriores se observa que el porcentaje de personas que intenta ir siempre acompañada en sus desplazamientos en tranvía pertenece al grupo de mujeres de entre 45 y 64 años. Mientras que tanto los hombres como las mujeres de 18 a 44 años y de 65 a 79 años suele hacer sus desplazamientos sin compañía o en ocasiones con otra persona.

Las personas encuestadas que viajan en tranvía suelen hacer sus viajes sin ningún tipo de carga, únicamente una mochila, un bolso, un maletín o lo que cabe en sus bolsillos. Un 3% de las personas encuestadas viaja con bolsas o el carro de la compra en el tranvía, y un 1% con una persona dependiente en silla de ruedas o carrito de bebé.

En la pregunta anterior no hay datos acerca del acompañamiento de personas dependientes en los viajes en tranvía.

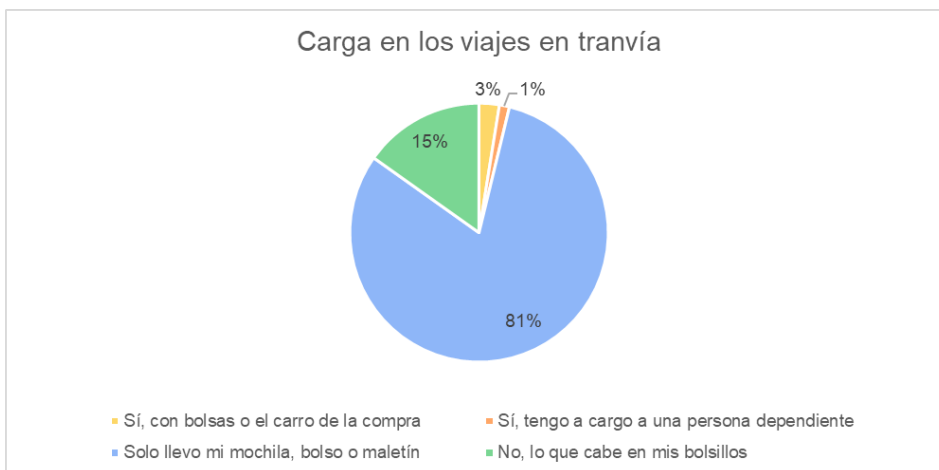


Gráfico 96. Carga de las personas encuestadas en sus viajes en tranvía. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos por sexo se observa que las mujeres son las que viajan con bolsas o el carro de la compra en tranvía, o que en la mayoría de los casos llevan bultos de pequeño tamaño. En el caso de los hombres se observa que viajan con personas dependientes a su cargo, con bultos pequeños o, en mayor medida que las mujeres, con lo que cabe en sus bolsillos únicamente.

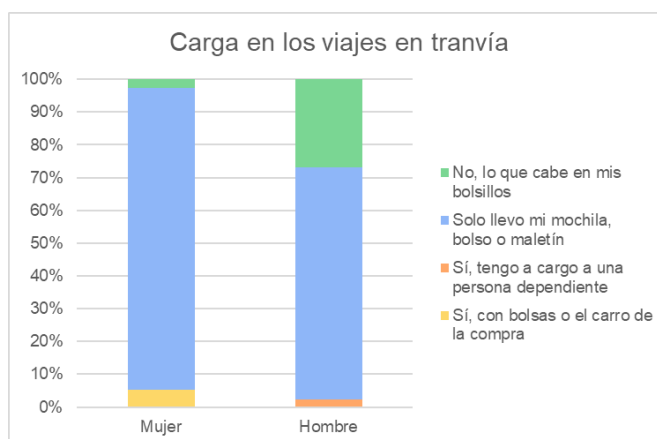


Gráfico 97. Carga de las personas encuestadas en sus viajes en tranvía según el sexo. (Fuente: Elaboración propia)

En cuanto al precio de los billetes de tranvía, la mayoría de las personas encuestadas (44%) opina que el precio está bien, el 31% cree que es adecuado debido a la existencia de tarifas adaptadas, mientras que el 25% piensa que el precio del tranvía no se adecúa al servicio prestado.

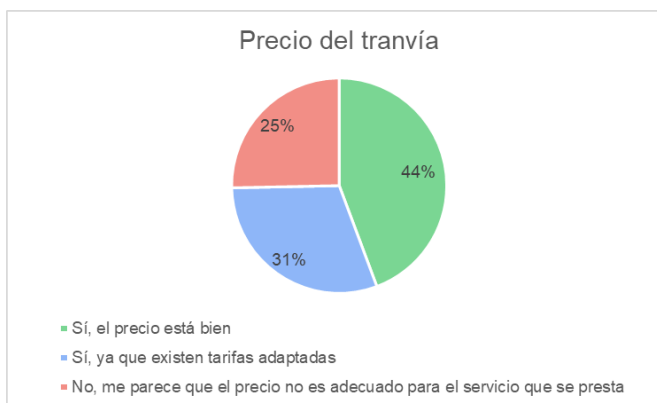


Gráfico 98. Opinión de las personas encuestadas sobre el precio de los viajes en tranvía. (Fuente: Elaboración propia)

Desagregando los datos por edades no se observan claras diferencias, la más significativa se puede encontrar en el grupo de edad de 65 a 79 años, en el que únicamente un 10% opina que el precio no sea adecuado.

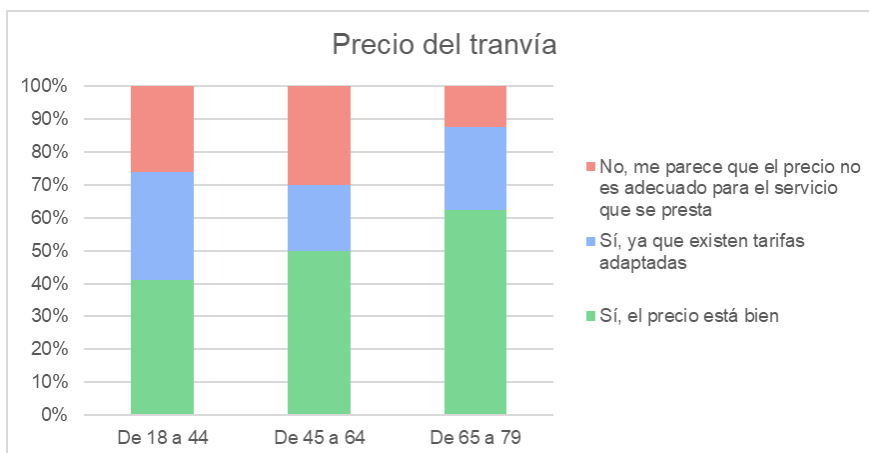


Gráfico 99. Opinión de las personas encuestadas sobre el precio de los viajes en tranvía según su edad. (Fuente: Elaboración propia)

Al igual que en el metro, algunas de las personas encuestadas, piensan que el precio de los billetes no es adecuado porque no existen tarifas adaptadas para personas jubiladas o pensionistas.

Con respecto a la información proporcionada en las paradas, las personas que han respondido a la encuesta han sido bastante críticas, la mayoría opina que la información no es adecuada o que falta información. Sólo un 28% de las personas encuestadas opina que la información sea adecuada. Un 11% piensa que la información que se proporciona no es fácil de entender.

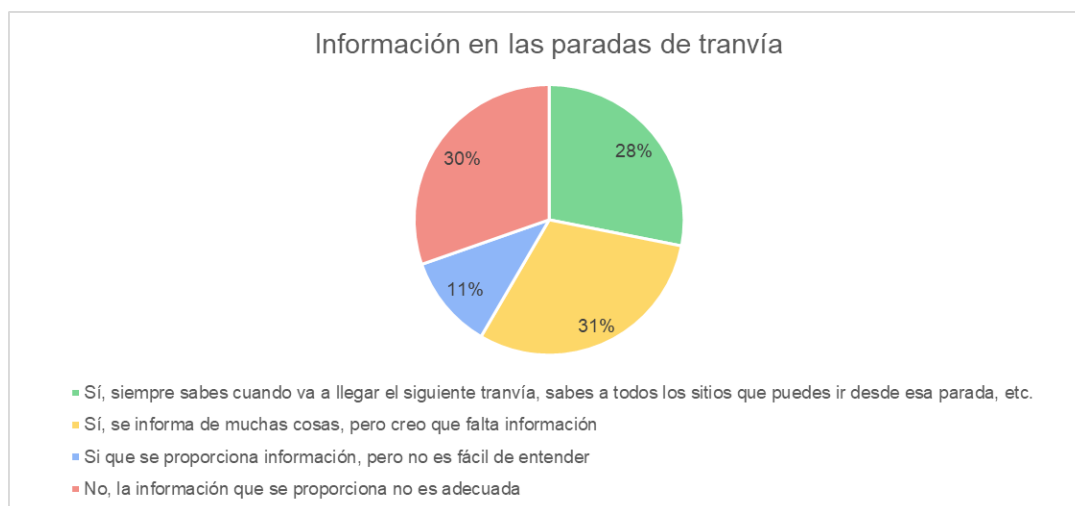


Gráfico 100. Opinión de las personas encuestadas sobre la información proporcionada en las paradas de tranvía. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos en función de la edad se observa que las personas más críticas con la información proporcionada en las paradas de tranvía son las pertenecientes al grupo de edad comprendido entre los 65 y los 79 años, siendo un 60% las que piensan que la información no es adecuada. Un 20% cree que la información proporcionada no es fácil de entender, y un 10% opina que falta información.

Entre los grupos de edad de 18 a 44 y 45 a 64 no se observan claras diferencias, ambos son críticos con la información proporcionada, pero no de la misma forma que las personas de 65 a 79 años, puesto que entre el 30 y el 40% de ellas opina que la información es adecuada.

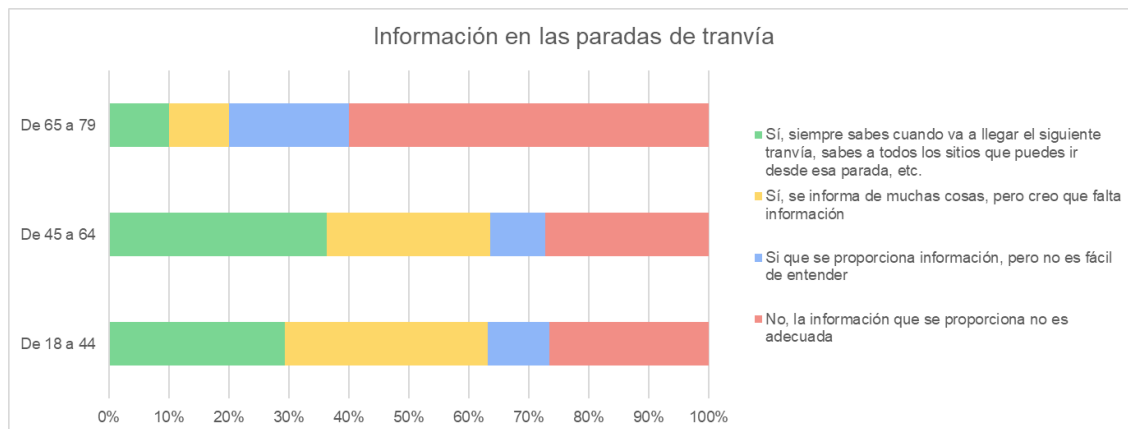


Gráfico 101. Opinión de las personas encuestadas sobre la información proporcionada en las paradas de tranvía según su edad. (Fuente: Elaboración propia)

Al analizar los comentarios sobre la información que se proporciona en las paradas de tranvía, la mayoría indican que esta información es insuficiente o inexistente, ya que no se suele conocer el tiempo de llegada del próximo vehículo ni su destino. Añaden que esa información es posible consultarla a través de internet, pero que todavía no está disponible en la propia parada, aunque algunos comentarios afirman que actualmente se están instalando pantallas informativas similares a las del metro, en las que se informa de la hora de llegada y el destino del vehículo que llegará.

Por lo que se extrae de las respuestas de las personas encuestadas, el espacio disponible para esperar al tranvía es insuficiente, puesto que la gente tiene que esperar en zonas que provocan interferencias, así lo piensa el 47% de ellas. Sin embargo, un 35% afirma que el espacio es suficiente a pesar de no poder sentarte, y un 18% que hay sitio suficiente para sentarse a esperar al tranvía.

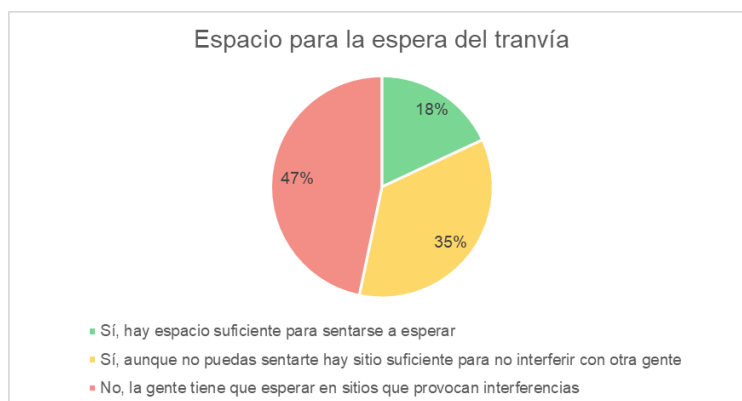


Gráfico 102. Percepción de las personas encuestadas sobre el espacio disponible para la espera del tranvía. (Fuente: Elaboración propia)

Por lo que respecta a las zonas de espera tranvía, parecen adecuadas en cuanto a limpieza, iluminación, zonas de sombra y espacios cubiertos. Puesto que únicamente el 30% de las personas han indicado que hay sitio para sentarse, cabe pensar que sería necesaria la instalación de más asientos para esperar al tranvía.

Las personas encuestadas, a pesar de que indican que existen zonas de sombra y espacios cubiertos, no piensan que la temperatura sea agradable mientras se espera. Hay que tener en cuenta que se trata de paradas al aire libre, pero podría mejorarse esa sensación en cuanto a la temperatura si se ampliase las zonas de sombra y los espacios cubiertos.

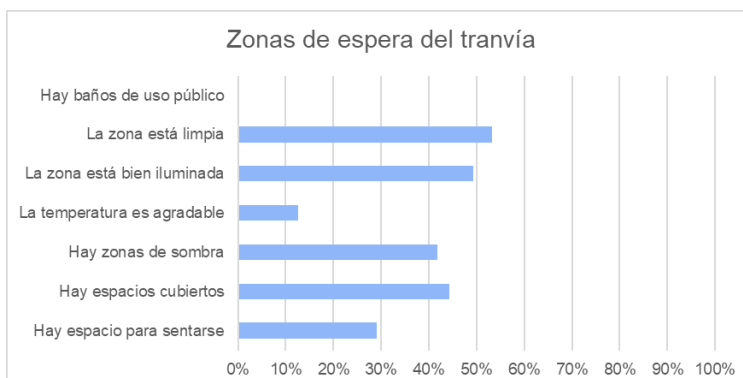


Gráfico 103. Percepción de las personas encuestadas sobre las zonas de espera del tranvía. (Fuente: Elaboración propia)

Al preguntar a las personas encuestadas por el vehículo, la mayoría indican que está limpio y tiene una temperatura agradable (más del 60%). Por las respuestas también parece correcto el acceso al tranvía, tanto para personas con movilidad reducida como para personas que portan alguna carga.

La mayoría de las personas encuestadas no piensa que el tranvía tenga suficientes asientos reservados, ni suficientes asientos para todo el mundo.

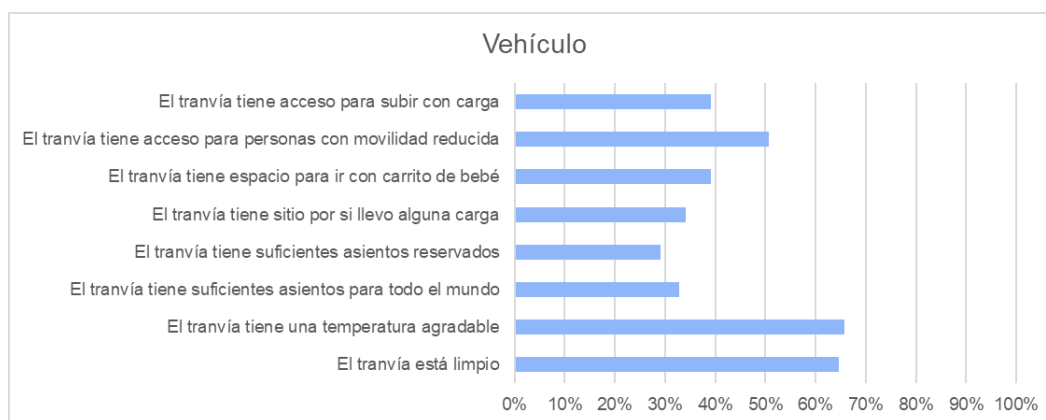


Gráfico 104. Percepción de las personas encuestadas sobre el estado del tranvía. (Fuente: Elaboración propia)

En cuanto a la mejora de las características del tranvía, las personas encuestadas han comentado diversos aspectos que necesitan mejorar:

- Aumentar la limpieza
- Optimización de la climatización
- Aumento de la vigilancia
- Mayor aislamiento acústico dentro del vehículo
- Renovar y aumentar el número de asientos y su comodidad
- Cumplir los horarios de paso establecidos
- No cambiar el horario de paso en verano
- Aumentar la frecuencia de paso
- Aumentar la capacidad del tranvía en horas de mayor demanda
- Aumentar la velocidad de circulación del tranvía

- Aumento de la información en las paradas
- Unificar la información proporcionada con la del metro
- Otorgar al tranvía prioridad semafórica en los cruces
- Implementar características del metro
- Mejora de las zonas de espera: mayor amplitud, número de asientos y sombra
- Renovar los vehículos
- Baños públicos

En los viajes en tranvía, las personas encuestadas, aseguran en su mayoría que no han sentido nunca ningún tipo de miedo o inseguridad, pero un 28% de las personas si que lo han sentido alguna vez.



Gráfico 105. Sensación de miedo o inseguridad de las personas encuestadas al viajar en tranvía. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos en función del sexo de las personas encuestadas se observa que las mujeres han sentido en sus desplazamientos en tranvía más miedo o inseguridad que los hombres. Casi un 40% de las mujeres ha sentido miedo o inseguridad en sus desplazamientos en tranvía, frente a un 20% de los hombres.

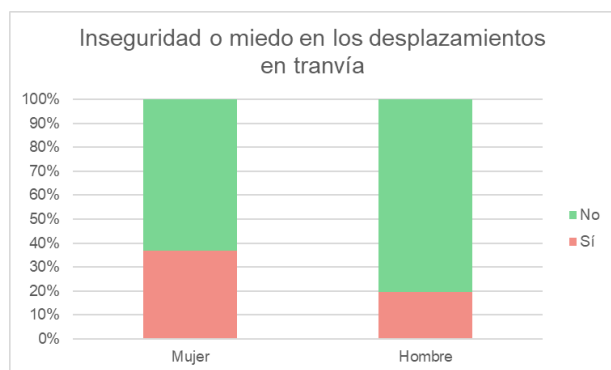


Gráfico 106. Sensación de miedo o inseguridad de las personas encuestadas al viajar en tranvía según su sexo. (Fuente: Elaboración propia)

Las personas encuestadas apuntan que el trato recibido por parte de los trabajadores y trabajadoras del tranvía ha satisfecho sus necesidades de forma general, pero se destaca la necesidad de un aumento del personal por parte del 13% de las personas encuestadas.

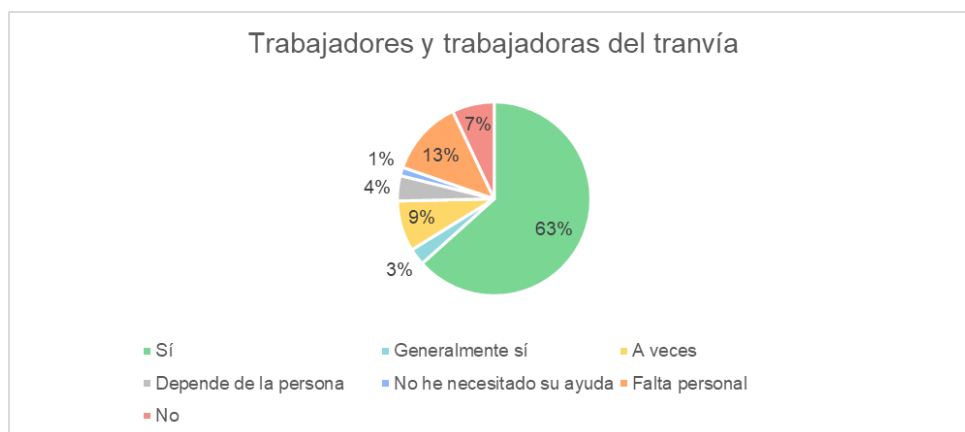


Gráfico 107. Opinión de las personas encuestadas sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del tranvía a sus necesidades. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos en función de la edad de las personas que han respondido a la encuesta se observa que en el grupo de personas de entre 18 y 44 años, la mayoría están satisfechas con el trato recibido, únicamente un 10% cree que es necesario que aumente personal, y menos del 10% no ha recibido por parte de los trabajadores y trabajadoras del tranvía el trato que necesitaba. Las personas de entre 45 y 64 años han recibido por parte de los trabajadores y trabajadoras lo que necesitaban de ellos, únicamente apuntan que falta personal. Las personas pertenecientes al grupo de edad entre 65 y 79 años son las más críticas, aunque existen comentarios positivos, un 30% piensa que falta personal, y un 15% afirma que los trabajadores y trabajadoras del tranvía no han satisfecho sus necesidades adecuadamente.

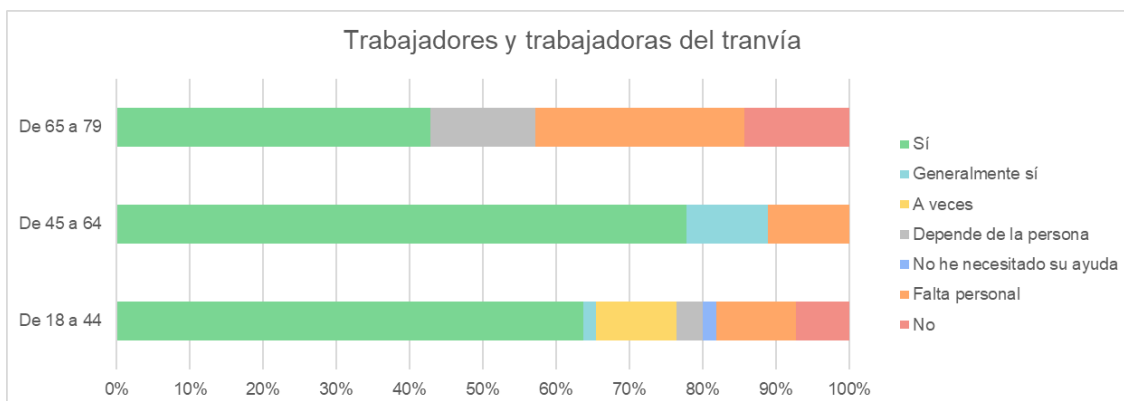


Gráfico 108. Opinión de las personas encuestadas sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del tranvía a sus necesidades según su edad. (Fuente: Elaboración propia)

El motivo principal por el que las personas encuestadas no utilizan el tranvía es porque no disponen de una parada cercana (50%). Un 20% afirma que no le resulta cómodo o que no le gusta, y un 15% que no lo necesita.

Un 10% de las personas encuestadas prefiere utilizar otros medios de transporte antes que el tranvía, y son muy pocas las personas que indican que el motivo de no utilizarlo es la inseguridad o el precio.

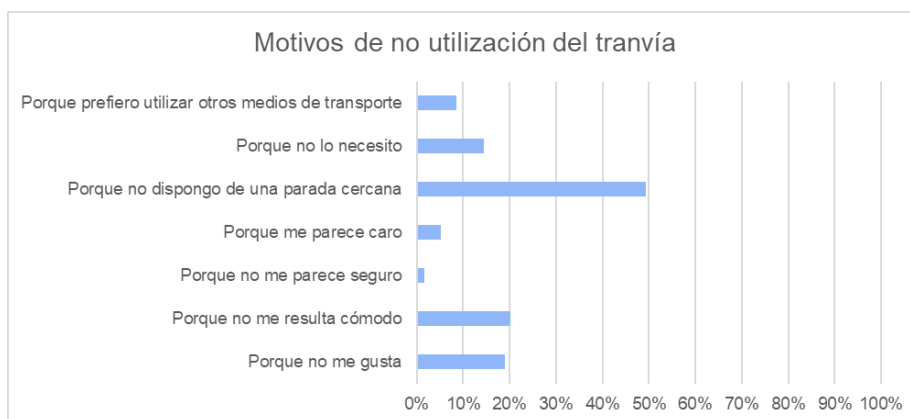


Gráfico 109. Motivos de no utilización del tranvía de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

## 6.8. Desplazamientos en taxi

El motivo principal de utilización del taxi por las personas encuestadas es su rapidez, pero también la comodidad. Un 30% de las personas encuestadas lo utiliza cuando no tiene otra alternativa.

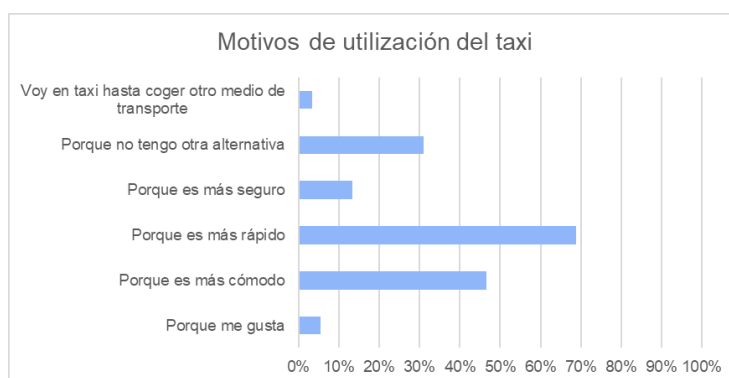


Gráfico 110. Motivos de utilización del taxi por las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

El mayor motivo para desplazarse en taxi por la ciudad es para salir por ocio, seguido de llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico.

Un pequeño porcentaje de las personas encuestadas utiliza el taxi para ir a trabajar o estudiar.

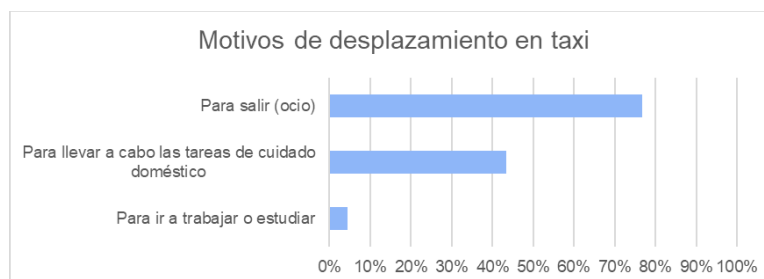


Gráfico 111. Motivo de los desplazamientos en taxi de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

En las respuestas en cuanto a la mejora de alguna de las características de taxi son menos dispares que en el resto de medios de transporte:

- Reducción del precio y/o creación de tarifas adaptadas
- Digitalización del servicio de taxis
- Aumento de la limpieza y el mantenimiento de los vehículos



- Prioridad en la circulación
- Aumento de los puntos específicos de parada de taxis
- Unificación del servicio: vistiendo con uniforme y utilizando el mismo vehículo
- Aumento de la seguridad para las personas que viajan en taxi

Las personas encuestadas, en general, no han sentido ningún miedo o inseguridad al ir en taxi, algunas incluso comentan que lo hacen por ser un medio de transporte seguro. Por el contrario, un 13% de las personas encuestadas si que ha sentido alguna vez algún tipo de miedo o inseguridad al ir en taxi.



Gráfico 112. Inseguridad o miedo de las personas encuestadas al utilizar el taxi. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos en función del sexo se observa que casi el 100% de las personas que aseguran haber sentido miedo o inseguridad al ir en taxi son mujeres. Casi un 20% de las mujeres que utilizan el taxi para sus desplazamientos por la ciudad han sentido alguna vez algún tipo de miedo o inseguridad en su desplazamiento.

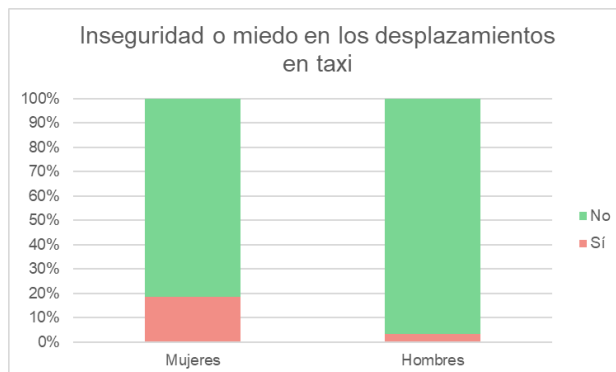


Gráfico 113. Diferencia entre la cantidad de hombres y de mujeres que han tenido algún tipo de inseguridad o miedo en sus desplazamientos en taxi. (Fuente: Elaboración propia)

Los trabajadores y trabajadoras del sistema de taxis de Valencia responden adecuadamente a las necesidades de sus usuarios y usuarias de forma general. Un 61% de las personas encuestadas así lo afirma y un 17% especifica que "Generalmente sí". Algunas de las personas encuestadas comentan que depende de la persona o que solo a veces se ha respondido adecuadamente a sus necesidades. El porcentaje de gente que niega que los trabajadores y trabajadoras del taxi hayan respondido adecuadamente a sus necesidades es del 8%.

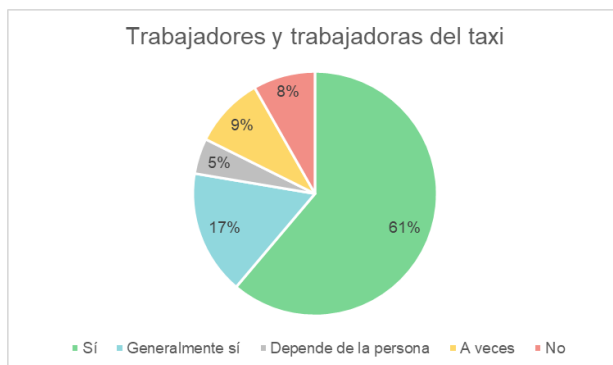


Gráfico 114. Opini3n de las personas encuestadas sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del taxi a sus necesidades. (Fuente: Elaboraci3n propia)

Al desagregar los datos en funci3n de la edad se observa que son las personas de entre 18 y 44 años y las de entre 65 y 79 las que no est3n satisfechas con el trato recibido por parte del personal (15%).

Las personas de m3s de 79 años afirman que los trabajadores y trabajadoras del taxi responden adecuadamente a sus necesidades.

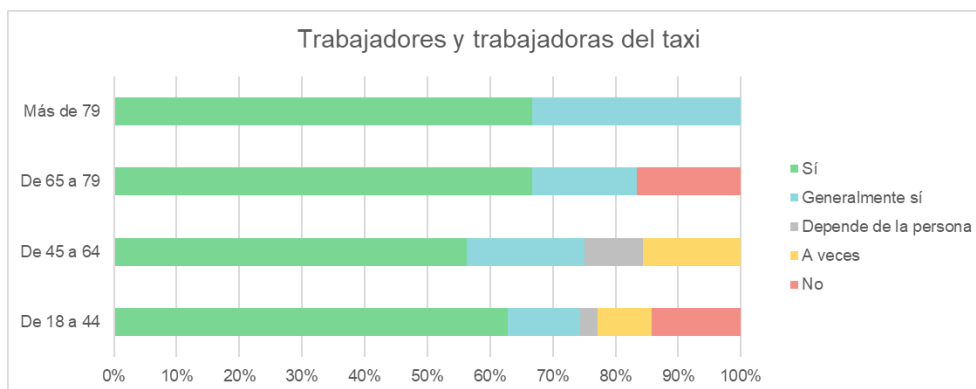


Gráfico 115. Diferencias de opini3n de las personas encuestadas seg3n su edad sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del taxi a sus necesidades. (Fuente: Elaboraci3n propia)

Para ver si los trabajadores y trabajadoras del taxi responden adecuadamente a las necesidades de las personas con discapacidad se han analizado sus datos por separado, observando satisfactoriamente, que salvo en algunas ocasiones, las necesidades de estas personas se han satisfecho adecuadamente.

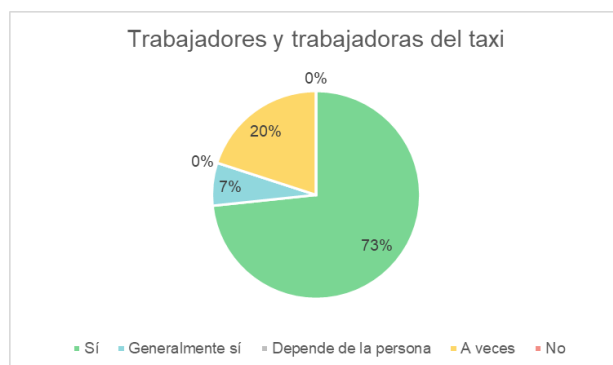


Gráfico 116. Opini3n de las personas con discapacidad encuestadas sobre la respuesta de los trabajadores y trabajadoras del taxi a sus necesidades. (Fuente: Elaboraci3n propia)

El principal motivo de no utilizar el taxi como medio de desplazamiento entre las personas encuestadas es el precio, a casi el 80% de las personas les parece que el taxi es caro.

Otros motivos de la no utilización del taxi son no necesitarlo, creer que no es seguro o que no es cómodo. Además hay personas a las que no les gusta y personas que prefieren utilizar otro medio de transporte antes que el taxi.

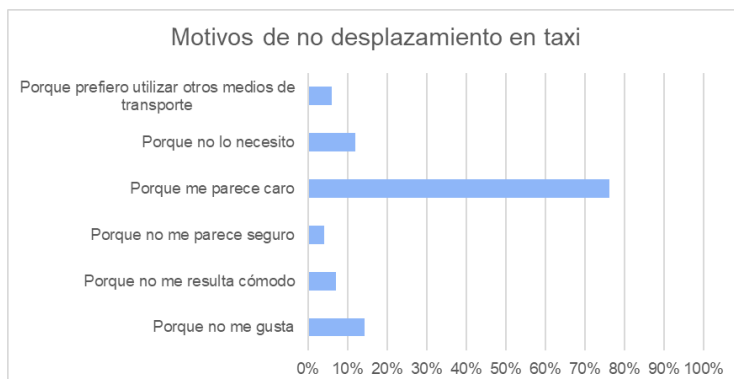


Gráfico 117. Motivos de no utilización del taxi. (Fuente: Elaboración propia)

## 6.9. Desplazamientos en coche

Los principales motivos de utilización del coche por parte de las personas encuestadas son la comodidad y la rapidez que les ofrece este medio de transporte.

A más del 40% de las personas encuestadas del gusta ir en coche, aunque más del 30% lo utiliza porque no tiene otra alternativa.

Es muy poco el porcentaje de personas encuestadas que utiliza el coche hasta coger otro medio de transporte en la ciudad.

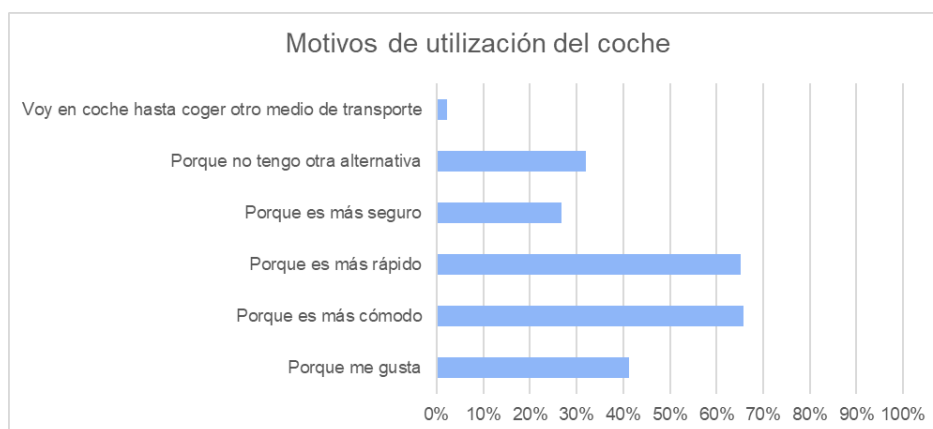


Gráfico 118. Motivos de utilización del coche de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

Los motivos de desplazamiento en coche son muy diversos y bastante igualados entre las personas encuestadas, aunque los principales motivos son el desplazamiento hasta el lugar de trabajo o de estudios y las salidas por ocio, sin restar importancia al 40% de las personas encuestadas que lo utilizan para llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico.

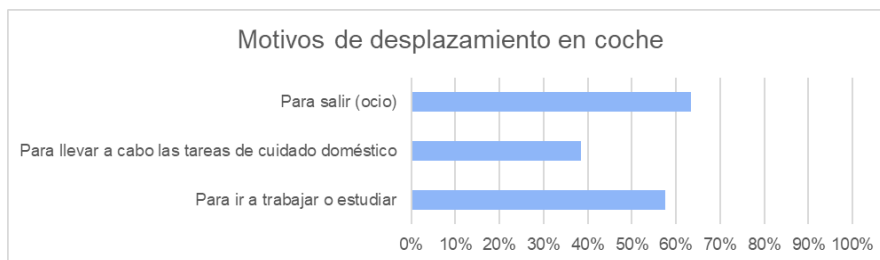


Gráfico 119. Motivo de los desplazamientos en coche de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

De entre las personas encuestadas, el 90% de las que se desplazan en coche por la ciudad de Valencia tienen carnet de conducir, y únicamente un 10% no dispone de él.

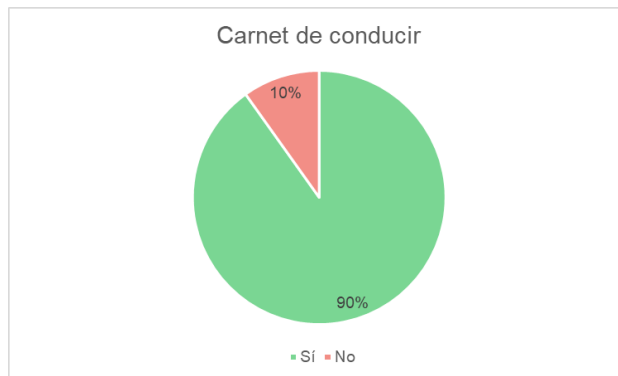


Gráfico 120. Personas encuestadas que tienen carnet de conducir. (Fuente: Elaboración propia)

La mayoría de las personas con carnet de conducir tienen en su propiedad un vehículo privado y disponibilidad completa para utilizarlo, mientras que un 19% aunque tiene coche lo comparte con otras personas.

De las personas encuestadas con carnet de conducir, un 7% no tiene coche, y cuando lo utiliza lo hace como acompañante.

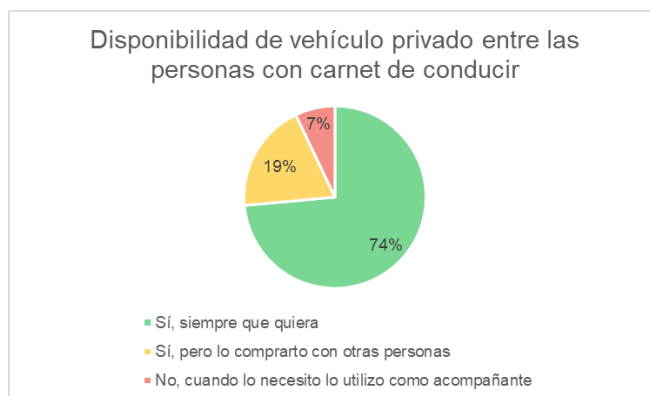


Gráfico 121. Disponibilidad de vehículo privado de las personas encuestadas con carnet de conducir. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos por sexo se observa que las mujeres utilizan el vehículo como acompañantes en mayor medida que los hombres, y también que aunque disponen de vehículo privado, lo comparten más a menudo que ellos.

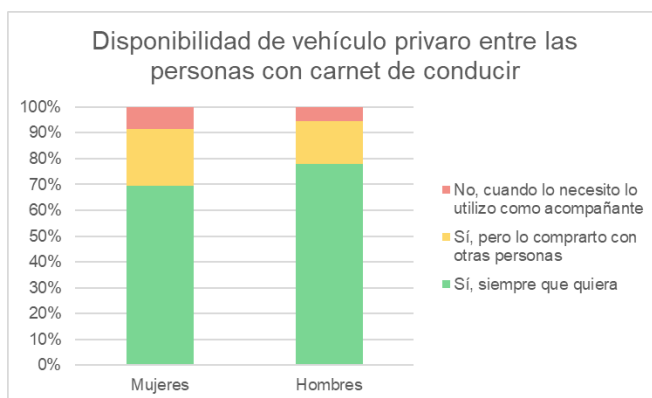


Gráfico 122. Diferencia por sexo de la disponibilidad de vehículo privado teniendo carnet de conducir. (Fuente: Elaboración propia)

Únicamente un 27% de las personas encuestadas ha sentido alguna vez inseguridad o miedo en sus desplazamientos en coche por la ciudad de Valencia.



Gráfico 123. Inseguridad o miedo en los desplazamientos en coche. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos en función del sexo se observa que mayoritariamente se trata de mujeres, 30% de las mujeres frente al 20% de los hombres.

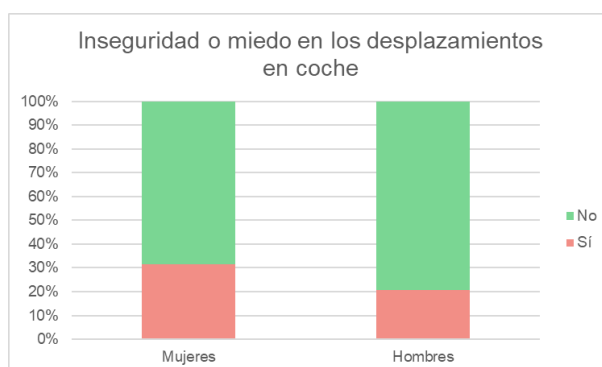


Gráfico 124. Diferencia entre la cantidad de mujeres y de hombres que han sentido inseguridad o miedo en los desplazamientos en coche. (Fuente: Elaboración propia)

Los motivos principales para no utilizar el coche al desplazarse por Valencia son no tener coche y preferir utilizar otros medios de transporte más sostenibles.

Alrededor de un 10% de las personas encuestadas no tiene carnet de conducir y no les parece un medio de transporte cómodo para la ciudad.

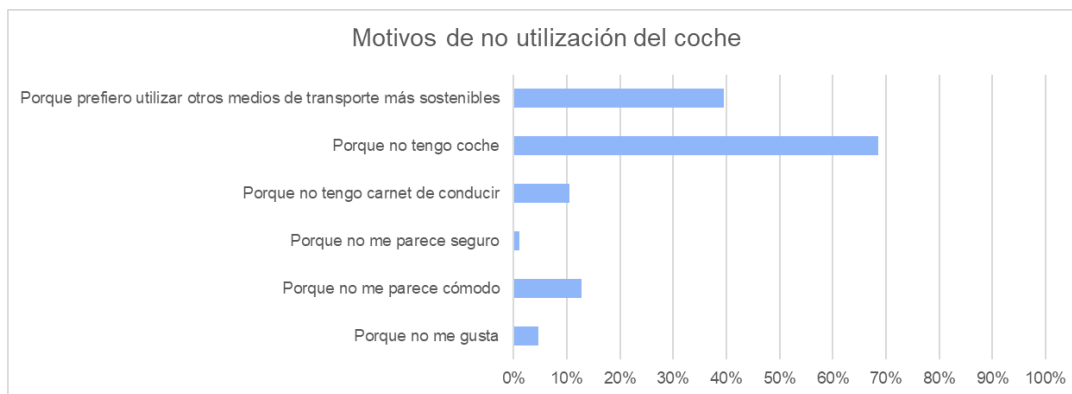


Gráfico 125. Motivos de no utilización del coche de las personas encuestadas. (Fuente: Elaboración propia)

## 6.10. Desplazamientos en moto o moto compartida

Más del 90% de las personas encuestadas utiliza la moto como medio de desplazamiento en la ciudad por su rapidez, además se destaca su comodidad y que a las personas que la utilizan les gusta hacerlo.

No es representativo el porcentaje de personas que dice no tener otra alternativa para desplazarse por la ciudad, y no hay ninguna persona que utilice la moto para coger otro medio de transporte.

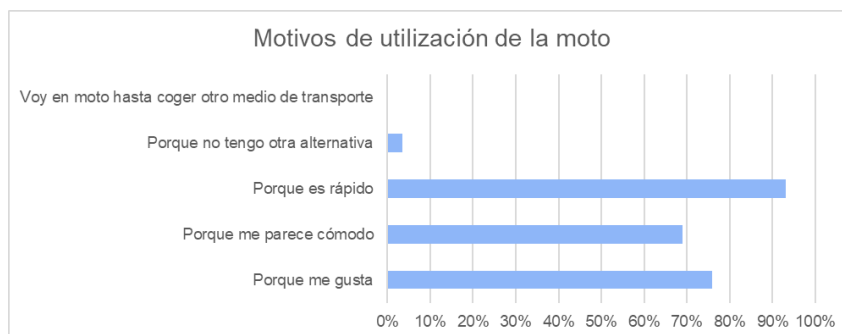


Gráfico 126. Motivos de utilización de la moto. (Fuente: Elaboración propia)

Casi el 100% de las personas encuestadas utiliza la moto para salir por ocio, más del 50% la utiliza para ir a trabajar o estudiar, y un 45% la utiliza para llevar a cabo las tareas de cuidado doméstico.

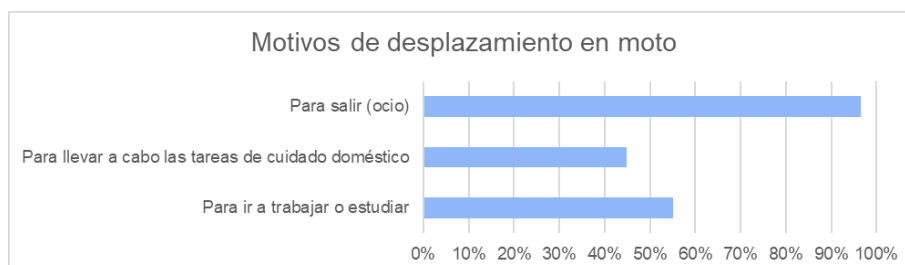


Gráfico 127. Motivo de los desplazamientos en moto. (Fuente: Elaboración propia)

El 83% de las personas encuestadas que se desplazan en moto tienen en su posesión carnet de conducir.

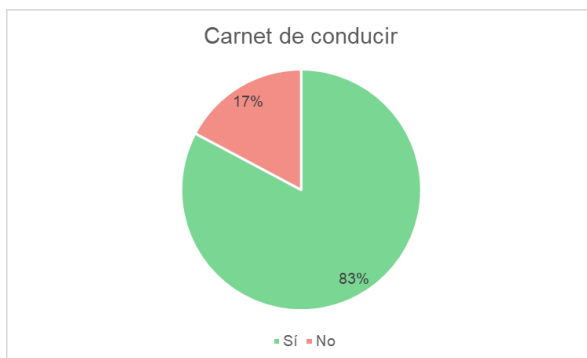


Gráfico 128. Porcentaje de personas encuestadas con carnet de conducir. (Fuente: Elaboración propia)

La mitad de las personas encuestadas disponen de moto propia, y solo un 4% la comparte con otras personas, el resto son personas usuarias de motos de alquiler (motosharing).

Ninguna de las personas encuestadas va en moto como acompañante.

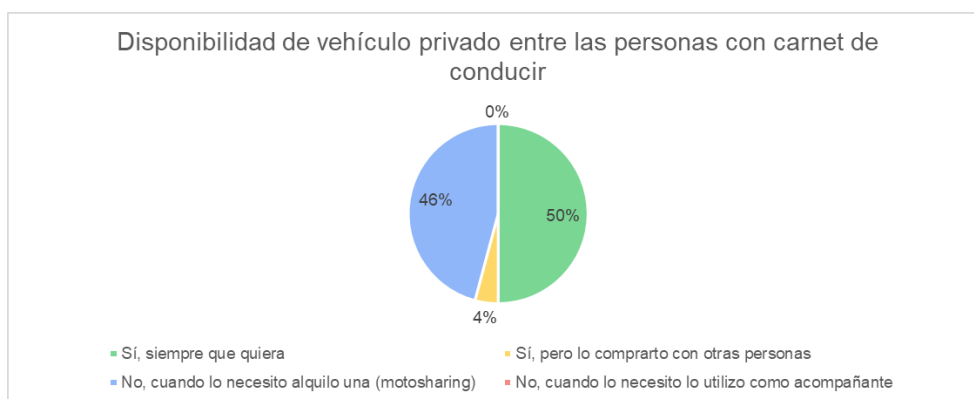


Gráfico 129. Disponibilidad de vehículo de las personas con carnet de conducir. (Fuente: Elaboración propia)

Al desagregar los datos por sexo se observa que las únicas personas que comparten su moto privada con otras personas son las mujeres, y también que ellas utilizan más los servicios de motos de alquiler.

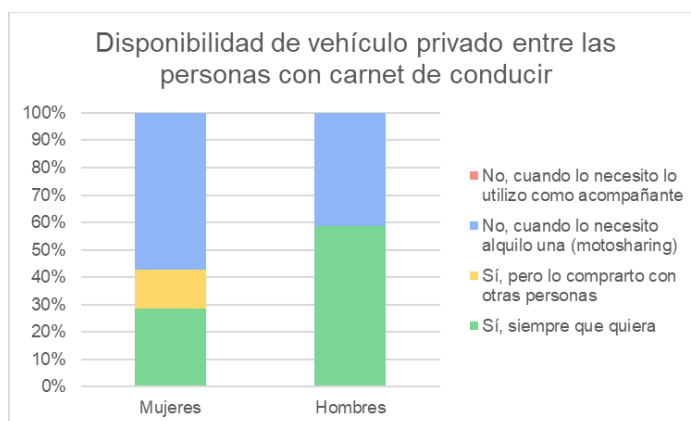


Gráfico 130. Diferencia entre hombres y mujeres con carnet de conducir de la disponibilidad de vehículo. (Fuente: Elaboración propia)

El miedo o inseguridad percibido al ir en moto por la ciudad es mayor que en coche, así se puede observar en las respuestas de las personas encuestadas. Un 41% afirma haber sentido alguna vez algún tipo de miedo o inseguridad en sus desplazamientos en moto por la ciudad.

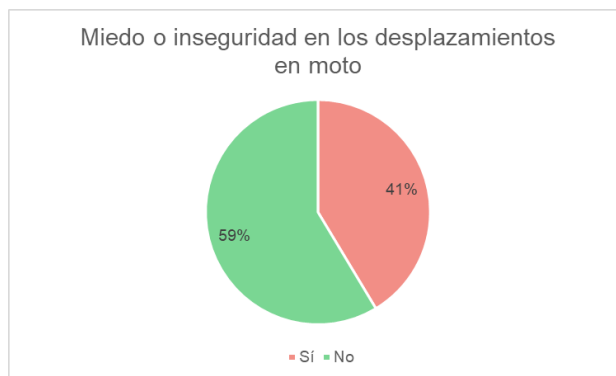


Gráfico 131. Porcentaje de personas que han sentido miedo o inseguridad al desplazarse en moto. (Fuente: Elaboración propia)

La mayoría de personas que han sentido miedo o inseguridad al ir en moto por la ciudad son las mujeres, como se puede observar al desagregar los datos en función del sexo de las personas encuestadas.

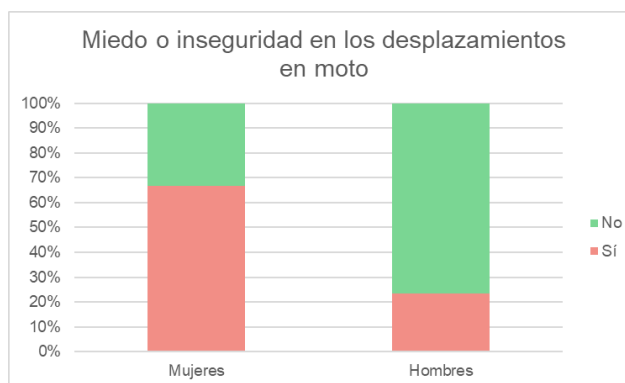


Gráfico 132. Diferencia del miedo o inseguridad percibido en los desplazamientos en moto entre hombres y mujeres. (Fuente: Elaboración propia)

El motivo más extendido de no utilización de la moto es no disponer de una para desplazarse por la ciudad, mientras que a un 30% de las personas encuestadas que no van en moto no les parece un medio de transporte seguro.

Otros motivos para no utilizar la moto como medio de transporte por la ciudad son no tener carnet de moto o no gustar a las personas encuestadas.

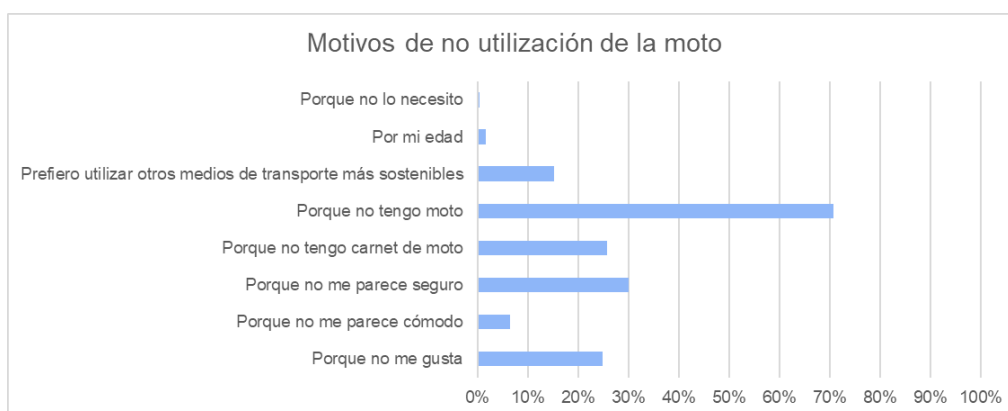


Gráfico 133. Motivos de no utilización de la moto. (Fuente: Elaboración propia)