

[Sondeo de opinión] [Hábitos de movilidad]

Plan de Movilidad Urbana Sostenible
de la ciudad de Jaca
(fase de Participación Ciudadana)
[noviembre 2015]



Realiza:

PR  **MES**



INDICE

| | |
|--|----|
| 1. INTRODUCCIÓN | 3 |
| 2. CARACTERÍSTICAS DE LAS ENCUESTAS..... | 4 |
| Metodología | 4 |
| Descripción de la encuesta..... | 4 |
| Pregunta 1. Caracterización del encuestado..... | 7 |
| Pregunta 2. Hábitos de movilidad | 8 |
| Pregunta 3. Valoración de la calidad de servicios y aspectos de movilidad | 8 |
| Pregunta 4. Sugerencias y propuestas para mejorar algunos de los aspectos de movilidad.. | 9 |
| Pregunta 5. Datos sociodemográficos del encuestado..... | 9 |
| Periodo de realización | 9 |
| Número de encuestas realizadas..... | 11 |
| 3. RESULTADOS OBTENIDOS | 12 |
| 3.1 Caracterización del encuestado | 12 |
| Género | 12 |
| Género y edad | 13 |
| Estudios realizados..... | 14 |
| Ocupación | 15 |
| 3.2 Hábitos de movilidad | 16 |
| Desplazamiento por trabajo / estudios..... | 16 |
| Desplazamiento por compras | 24 |
| Desplazamiento por ocio / cultura..... | 32 |
| Desplazamiento por gestiones varias | 40 |
| Resumen de los desplazamientos según tipología y medio..... | 48 |
| 3.3 Valoración de la calidad de servicios y aspectos de movilidad..... | 49 |
| 3.3 Valoración de la calidad de servicios y aspectos de movilidad..... | 49 |
| Transporte supramunicipal (autobuses y trenes)..... | 50 |
| Autobús urbano municipal | 52 |
| Circulación en turismo, tráfico rodado..... | 53 |
| Circulación a pie..... | 54 |
| Circulación en otros medios..... | 55 |
| Plazas de aparcamiento turismos..... | 56 |



| | |
|--|-----|
| Plazas de aparcamiento motocicletas | 57 |
| Plazas de aparcamiento bicicletas | 58 |
| Aceras..... | 59 |
| Zonas peatonales | 60 |
| Barreras arquitectónicas | 61 |
| Elementos arquitectónicos y mobiliario urbano | 62 |
| Servicio público de taxis | 63 |
| Tráfico y reparto de mercancías | 64 |
| 3.4 Sugerencias y propuestas | 65 |
| | |
| 4. ENCUESTAS REALIZADAS EN 2004 Y 2009..... | 76 |
| 4.1 Resultados de las encuestas realizadas en 2004 | 76 |
| Encuestas a residentes | 76 |
| Encuestas a no residentes | 79 |
| 4.2 Resultados de las encuestas realizadas en 2009 | 82 |
| Encuestas a residentes | 82 |
| Encuestas a no residentes | 89 |
| 4.3 Comparación de resultados 2004 – 2009 – 2015 | 93 |
| Hábitos de movilidad | 93 |
| Valoración de la calidad de servicios..... | 95 |
| | |
| 5. SÍNTESIS..... | 97 |
| Caracterización del encuestado | 97 |
| Hábitos de movilidad | 97 |
| Valoración de la calidad de servicios y aspectos de movilidad..... | 99 |
| Sugerencias y propuestas | 100 |
| Comparativa 2004 – 2009 – 2015 | 100 |



1. INTRODUCCIÓN

La Agenda 21 local del municipio de Jaca comenzó su andadura en el 2004 con un amplio proceso de participación ciudadana, en el que se utilizaron varias herramientas, entre ellas, las encuestas de percepción ciudadana. Éstas se realizaron durante los meses de agosto, septiembre y octubre, a una muestra representativa de población residente (384 encuestas), población con segunda residencia (290) y turistas (250). A partir de los datos obtenidos con dichas encuestas se realizó un análisis de los resultados, donde se mostraba la percepción de la población sobre numerosos aspectos tratados, estructurados en bloques: I Agenda 21 local, II Temas ambientales, III Responsabilidad ambiental, IV Aspectos socioeconómicos, V Calidad de vida, VI Servicios y dotaciones, VII Proyectos municipales VIII Hábitos de consumo, IX Movilidad, X Hábitos de participación ciudadana y XI Propuestas de mejora. En este momento tan solo nos referiremos al bloque IX Movilidad.

En 2009, 5 años después, se realizaron nuevas encuestas ciudadanas a fin de poder analizar la evolución de de la percepción de la población de los aspectos consultados en 2004 y para poder actualizar varios de los indicadores del Plan de Seguimiento de la Agenda 21 Local. En esta ocasión se realizaron también a una muestra representativa de población residente (390 encuestas), población con segunda residencia (267 encuestas), Las encuestas a la población local y con segunda residencia se estructuraban en diez bloques y a su vez compuestos por varias preguntas destinadas a conocer más en detalle cada uno de los temas: 1. Lugar de residencia habitual, 2. Tiempo de residencia en Jaca, 3. Temas ambientales, 4. Agenda 21 local, 5. Aspectos socioeconómicos, 6. Calidad de vida, 7. Servicios y dotaciones, 8. Hábitos de consumo, 9. Movilidad, 10. Propuestas de mejora.

Ya en 2015 con motivo de la Semana Europea de la Movilidad (16 al 22 de septiembre), desde el Ayuntamiento de Jaca ha surgido la necesidad de conocer de nuevo la opinión de los jaqueses respecto a los aspectos relacionados con sus hábitos de movilidad. Los resultados son los que se presentan en ese informe, fruto del cual se permiten realizar numerosas propuestas y sugerencias para mejorar la movilidad.



2. CARACTERÍSTICAS DE LAS ENCUESTAS

METODOLOGÍA

Para este trabajo se ha empleado una metodología cuantitativa basada en la realización de un cuestionario dirigido a los tres grupos posibles de encuestados, independientemente de cómo se realizara:

- **Residentes habituales**, residentes todo el año en Jaca.
- **Residentes temporales**, propietarios de segunda residencia.
- **No residentes**, pero que acuden a Jaca a trabajar/estudiar, comprar o realizar gestiones.

Las encuestas se abordaron de tres maneras:

- **Encuestas de tipo personal**, a través de un encuestador que realizaba las preguntas directamente.
- **Encuestas on line**, mediante un enlace ubicado en la página web del ayuntamiento: www.jaca.es (<http://www.jaca.es/sondeo-de-opinion-sobre-habitos-de-movilidad.html>).
- **Encuestas autorrellenadas** por el propio encuestado, por ejemplo en lugares como el Hogar de mayores.

En el estudio se utiliza un método de muestreo no aleatorio que se aproxima a muestreos por conveniencia, y en los que las personas que participan son aquellas que lo hacen de forma voluntaria.

El tipo de preguntas en el cuestionario es diverso: preguntas abiertas, cerradas con múltiples opciones, cerradas con un ítem abierto, dicotómicas, filtro o de escalas subjetivas numéricas.

Aunque en las encuestas realizadas en años anteriores (2004 y 2009) se hacía atendiendo al peso de la población en función del género a los diferentes grandes grupos de edad, en esta ocasión, no se ha tenido en cuenta. El objetivo principal que se marcó fue alcanzar un número mínimo a través de encuestas directas, cercano a las 390, y que los resultados se complementaran con las recogidas a través de la página web.

DESCRIPCIÓN DE LA ENCUESTA

El modelo de encuesta consta de varios bloques de preguntas a su vez desglosados en otros apartados.



Nº Encuesta:
Lugar de realización:
Fecha:

Con motivo de la elaboración de un Plan de Movilidad en el municipio se va a realizar un SONDEO DE OPINIÓN entre los ciudadanos para conocer sus hábitos de MOVILIDAD, su valoración de los servicios y, sobre todo, su opinión sobre aspectos concretos que influyen en la movilidad como la circulación, el transporte, el estado de las calles y aceras y otros.

1. Caracterización del encuestado

Resido en Jaca

Localidad/barrio de residencia

Jaca Otro núcleo, cuál.....

Años de residencia en Jaca

< 6 meses 6 meses-1 año 2-5 años 6-10 años > 10 años

Lugar de origen

nacido en Jaca otro lugar, especificar dónde.....

Resido en Jaca temporalmente (segunda residencia)

Localidad/barrio de residencia

Jaca Otro núcleo, cuál.....

Tiempo total permanencia en Jaca/año <15 días 2 sem. - 1 mes 2-4 meses

> 4 meses

En qué época fines de semana invierno primavera verano otoño

otra época

No resido en Jaca, Indicar localidad de residencia.....

2. Hábitos de movilidad. Indica en qué medio prioritariamente realizas tus desplazamientos en Jaca, duración (indicar minutos solo Ida) y periodicidad (1 vez/día: I y V) – 2 veces/día- 1 vez/semana - varias veces/semana – 1 vez/mes – varias veces /mes)

| | a pie | bici | coche | Autobús/tren |
|---------------------|-------|------|-------|--------------|
| Trabajar / Estudiar | | | | |
| Compras | | | | |
| Ocio / Cultura | | | | |
| Gestiones varias. | | | | |



Nº Encuesta:
Lugar de realización:
Fecha:

3. Valora la calidad de los servicios y los aspectos de movilidad (1 muy mal – 10 muy bien / NS/NC)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 NS/NC

- 3.1 Transporte supramunicipal (autobuses y trenes)
- 3.2 Autobús urbano municipal
- 3.3 Circulación en turismo, tráfico rodado
- 3.4 Circulación en bicicleta
- 3.5 Circulación a pie
- 3.6 Circulación en otros medios
- 3.7 Plazas de aparcamiento de turismos
- 3.8 Plazas de aparcamiento motocicletas
- 3.9 Plazas de aparcamiento de bicicletas
- 3.10. Aceras
- 3.11. Zonas peatonales
- 3.12. Barreras arquitectónicas
- 3.13. Elementos arquitectónicos y mobiliario urbano
- 3.14. Servicio público de taxis
- 3.15. Tráfico y reparto de mercancías

4. Sugerencias y propuestas para mejorar alguno de los aspectos anteriores

5. Datos sociodemográficos del encuestado

5.1 Género Mujer Hombre

5.2 Edad < 18 años 18-24 25-34 años 35-44 años 45-54 años
 55-64 años 65-74 años > 75 años

5.3 Estudios realizados Ed. primaria Ed. Secundaria Bachillerato / FP
Sin estudios Estudios sup. No univ. Estudios sup. Univ.

5.4 Ocupación Trabajador/a a t completo Trabajador/a a t parcial Desempleado/a y buscando trabajo Retirado/a y/o jubilado/a Estudiando Labores de casa Otra (especificar)

6. Observaciones del encuestador

¡MUCHAS GRACIAS POR TU COLABORACIÓN!



PREGUNTA 1. CARACTERIZACIÓN DEL ENCUESTADO

En este bloque se trataba de identificar a cuál de los tres grupos pertenece el encuestado: residente, residente temporal o no residente.

Residente en Jaca, en este caso, se trataba de que expresara si residía en Jaca ciudad (indicando también el barrio) o en caso contrario en qué núcleo, así como el tiempo que lleva residiendo y el lugar de origen (Jaca u otra localidad):

- < 6 meses
- 6 meses - 1 año
- 2 - 5 años
- 6 - 10 años
- > 10 años

Si el encuestado es residente en Jaca a temporadas por disponer de una **segunda residencia**, se pedía que indicara el lugar de residencia, Jaca (indicando también el barrio) u otro núcleo, el tiempo total de permanencia al año, y las épocas en las que permanece (fines de semana / invierno / primavera / verano / otoño /otra época):

- < 15 días
- 2 semanas - 1 mes
- 2 - 4 meses
- > 4 meses

No residente en Jaca. La tercera posibilidad podía ser un encuestado que no resida en Jaca pero que acuda a Jaca para trabajar, estudiar, comprar, hacer gestiones o cualquier otro motivo, en cuyo caso se preguntaba la localidad de residencia.

1. Caracterización del encuestado

Resido en Jaca

Localidad/barrio de residencia

Jaca Otro núcleo, cuál.....

Años de residencia en Jaca

< 6 meses 6 meses-1 año 2-5 años 6-10 años > 10 años

Lugar de origen

nacido en Jaca otro lugar, especificar dónde.....

Resido en Jaca temporalmente (segunda residencia)

Localidad/barrio de residencia

Jaca Otro núcleo, cuál.....

Tiempo total permanencia en Jaca/año <15 días 2 sem. - 1 mes 2-4 meses

> 4 meses

En qué época fines de semana invierno primavera verano otoño

otra época

No resido en Jaca, Indicar localidad de residencia.....



PREGUNTA 2. HÁBITOS DE MOVILIDAD

Con este bloque de preguntas con respuestas múltiples se quiere conocer, en el caso de trabajar / estudiar, realizar actividades de ocio o cultura, comprar o hacer gestiones varias:

- El medio en el que realiza el desplazamiento (a pie, bici, coche, autobús/tren).
- El tiempo que invierte en cada desplazamiento (en minutos).
- La periodicidad. Se han establecido varias categorías: 1 vez / día (ida y vuelta), 2 veces / día, varias veces / día, 1 vez / semana, 2 veces / semana, 3 veces / semana, varias veces / semana, 1 vez / mes, 2 veces / mes, 3 veces / mes, varias veces / mes y 1 vez / trimestre.

2. Hábitos de movilidad. Indica en qué medio prioritariamente realizas tus desplazamientos en Jaca, duración (indicar minutos solo Ida) y periodicidad (1 vez/día: I y V) – 2 veces/día- 1 vez/semana - varias veces/semana – 1 vez/mes – varias veces /mes)

| | a pie | bici | coche | Autobús/tren |
|----------------------------|-------|------|-------|--------------|
| Trabajar / Estudiar | | | | |
| Compras | | | | |
| Ocio / Cultura | | | | |
| Gestiones varias. | | | | |

PREGUNTA 3. VALORACIÓN DE LA CALIDAD DE SERVICIOS Y ASPECTOS DE MOVILIDAD

En este caso se pedía la valoración de la calidad de los servicios y diversos aspectos relacionados con la movilidad en una escala entre 1 (muy mal) y 10 (muy bien), acerca del transporte supramunicipal (autobuses y trenes), autobús urbano municipal, circulación (en turismo, bicicleta, a pie y en otros medios), plazas de aparcamiento (de turismos, motocicletas y bicicletas), aceras, zonas peatonales, barreras arquitectónicas, elementos arquitectónicos y mobiliario urbano, servicio público de taxis y por último tráfico y reparto de mercancías.



3. Valora la calidad de los servicios y los aspectos de movilidad (1 muy mal – 10 muy bien / NS/NC)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 NS/NC

- 3.1 Transporte supramunicipal (autobuses y trenes)
- 3.2 Autobús urbano municipal
- 3.3 Circulación en turismo, tráfico rodado.....
- 3.4 Circulación en bicicleta
- 3.5 Circulación a pie
- 3.6 Circulación en otros medios.....
- 3.7 Plazas de aparcamiento de turismos.....
- 3.8 Plazas de aparcamiento motocicletas.....
- 3.9 Plazas de aparcamiento de bicicletas.....
- 3.10. Aceras.....
- 3.11. Zonas peatonales.....
- 3.12. Barreras arquitectónicas.....
- 3.13. Elementos arquitectónicos y mobiliario urbano
- 3.14. Servicio público de taxis.....
- 3.15. Tráfico y reparto de mercancías.....

PREGUNTA 4. SUGERENCIAS Y PROPUESTAS PARA MEJORAR ALGUNOS DE LOS ASPECTOS DE MOVILIDAD

Esta pregunta se planteó de manera abierta para que los encuestados pudieran realizar cualquier tipo de comentario y/o propuesta.

PREGUNTA 5. DATOS SOCIODEMOGRÁFICOS DEL ENCUESTADO

Para terminar de caracterizar al encuestado se realizan varias preguntas relacionadas con:

- Género (mujer - hombre).
- Edad (< 18 años, 18-24 años, 25-34 años, 35-44 años, 45-54 años, 55-64 años, 65- 74 años y > 75 años).
- Estudios realizados (educación primaria, educación secundaria, bachillerato / FP, sin estudios, estudios superiores no universitarios y estudios superiores universitarios).
- Ocupación (trabajador a tiempo completo o a tiempo parcial, desempleado y buscando trabajo, retirado y/o jubilado, estudiante, labores de casa u otra).

PERIODO DE REALIZACIÓN


Las encuestas directas se realizaron entre los días 17 de septiembre y 16 de octubre, de 2015, en la ciudad de Jaca, aunque la mayoría se hicieron entre los días 16 y 22 de septiembre, coincidiendo con las actividades programadas con motivo de la Semana europea de la movilidad (por ejemplo la Charla sobre Movilidad Sostenible y el Plan para Jaca, el Taller Pon Bici a punto, Recorrido Día del Pedal o la Subida al Rapitán). Además de hacerlas aleatoriamente por toda la ciudad, se acudió a varias actividades culturales y de ocio programadas durante el fin de semana (19 y 20 de septiembre).



Las encuestas on line se pudieron realizar hasta el 19 de octubre (lunes), fecha en la que se desactivó el enlace de la encuesta en la página web del ayuntamiento.

Entre el 14 y 16 de octubre, se recogieron encuestas, cumplimentadas en papel por los propios encuestados en el Hogar de mayores.

SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD 16-22 SEPTIEMBRE



JUEVES 17 20:15 h. Casa de la Cultura.
JACA SE MUEVE. Charla sobre la Movilidad Sostenible y el Plan para Jaca.

VIERNES 18 17:30 h. Plaza Biscós.
GINKANA INFANTIL Y JUVENIL. Concentración en la plaza para dirigirse a los circuitos "bike-trial" de Tejería, con reconocimiento popular al Programa de Cualificación Profesional creador de esta infraestructura.

SÁBADO 19 11:00 horas. Plaza Biscós.
DÍA DEL PEDAL. Recorrido familiar en bicicleta, patines y patinetes por las calles de Jaca.

DOMINGO 20 11:00 horas. Plaza Hermandad de San Blas.
SUBIDA A RAPITÁN en rollerski, patines y bicicleta.


MARTES 22 **¡JACA SIN COCHES!** Autobús urbano gratuito **todo el día.**
Y de 16:30 a 20:00 h. en la Plaza Biscós y Casco urbano:
AULA EN BICI para todas las edades. Para aprender a manejar tu bici y a circular con ella por el casco histórico de forma respetuosa y en buena convivencia con los peatones.

Del jueves 17 al sábado 19 de 17:00 a 20:00 h. Centro de Ocio Juvenil.
PON TU BICI A PUNTO. Taller dirigido a jóvenes a partir de 12 años.

Del miércoles 16 al martes 22 y después también...
JACA: ZONA 30. Intenta circular con tu coche sin sobrepasar ese límite. Desplázate caminando o en bici. ¡Rescata tu bici del trastero y prepárala para los próximos días! ¿Por qué no probar el nuevo autobús urbano?

Y además puedes hacernos llegar tus opiniones sobre la movilidad en Jaca a través del cuestionario que te harán por la calle o en la web www.jaca.es.

Elige. Cambia. Combina.
www.dotherightmix.eu





NÚMERO DE ENCUESTAS REALIZADAS

Según se ha indicado, se han realizado encuestas de tres modos distintos: de manera personal mediante un encuestador, a través de un formulario on line y autorellenadas. Una vez recopilado todo el material y volcado a una base de datos, se revisó la información recogida, obteniéndose los siguientes datos.

| | Nº encuestas reali- zadas | Nº encuestas válidas | % encuestas válidas |
|-----------------|------------------------------|----------------------|---------------------|
| Personales | 358 | 358 | 64,97 |
| On line | 171 | 165 | 29,95 |
| Autorrellenadas | 31 | 28 | 5,08 |
| Total | 560 | 551 | 100,00 |

Como se puede ver en la tabla, el número de encuestas realizadas y el de encuestas válidas es diferente. Esto es así porque hubo que eliminar varias por estar duplicadas o por resultar fallidas: en algunas encuestas, aparecía cumplimentado un número de preguntas tan escaso que hubo que desecharlas).



Pantallazo de la página web del Ayuntamiento (www.jaca.es) donde es podía realizar la encuesta



3. RESULTADOS OBTENIDOS

Una vez recopiladas todas las encuestas, las realizadas en papel fueron introducidas en una aplicación creada para tal efecto, tarea tras la cual se pudo disponer de una base de datos que fue necesario revisar antes de realizar el análisis.

El análisis de la base de datos con toda la información recopilada de las distintas encuestas ha permitido extraer la información que se resume en las siguientes tablas y gráficos de resultados.

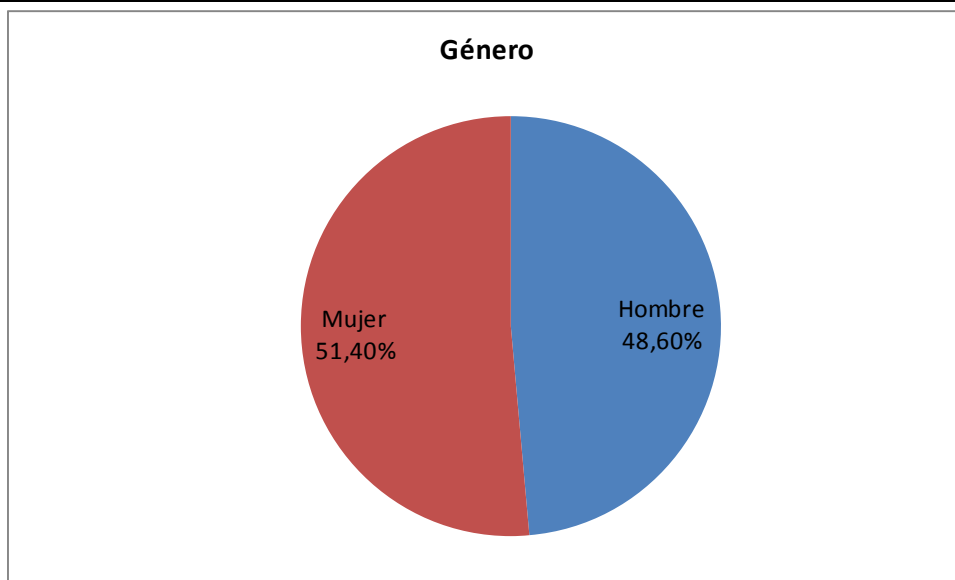
De cara a calcular los porcentajes que aparecen en todas las tablas, cabe decir que se han contabilizado todas las respuestas que quedaron en blanco, y se indicó con el texto NS/NC. Teniendo en cuenta esto, se han vuelto a calcular los % (los denominados % válidos) pero sin tener en cuenta las respuestas marcadas con NS/NC.

3.1 CARACTERIZACIÓN DEL ENCUESTADO

GÉNERO

Las encuestas fueron realizadas de manera aleatoria a hombres y mujeres, obteniéndose la siguiente distribución.

| | Nº | % | Nº % válido | % válido |
|----------------|-----|--------|-------------|----------|
| Hombres | 261 | 47,37 | 261 | 48,60 |
| Mujeres | 276 | 50,09 | 276 | 51,40 |
| NS/NC | 14 | 2,54 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 537 | 100,00 |



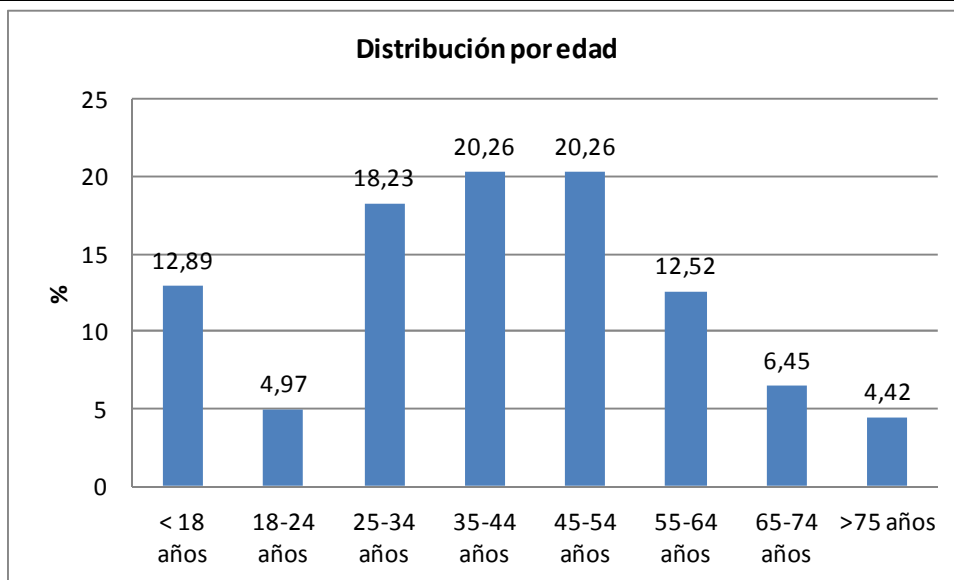
La proporción entre hombres y mujeres ha resultado ser muy igualada, ligeramente superior para las mujeres: 51,40% de mujeres frente a un 48,60% de hombres.



GÉNERO Y EDAD

La tabla refleja las franjas de edades en 8 intervalos, así como el género.

| Franja de edad | Hombres | Mujeres | NS/NC | Total | | | |
|----------------|------------|------------|-----------|------------|---------------|------------|---------------|
| | | | | Nº | % | Nº válido | % válido |
| < 18 años | 31 | 38 | 1 | 70 | 12,70 | 70 | 12,89 |
| 18-24 años | 15 | 11 | 1 | 27 | 4,90 | 27 | 4,97 |
| 25-34 años | 48 | 49 | 2 | 99 | 17,97 | 99 | 18,23 |
| 35-44 años | 48 | 60 | 2 | 110 | 19,96 | 110 | 20,26 |
| 45-54 años | 52 | 57 | 1 | 110 | 19,96 | 110 | 20,26 |
| 55-64 años | 38 | 28 | 2 | 68 | 12,35 | 68 | 12,52 |
| 65-74 años | 15 | 20 | 0 | 35 | 6,35 | 35 | 6,45 |
| >75 años | 11 | 10 | 3 | 24 | 4,36 | 24 | 4,42 |
| NS/NC | 3 | 3 | 2 | 8 | 1,45 | -- | -- |
| TOTAL | 261 | 276 | 14 | 551 | 100,00 | 543 | 100,00 |



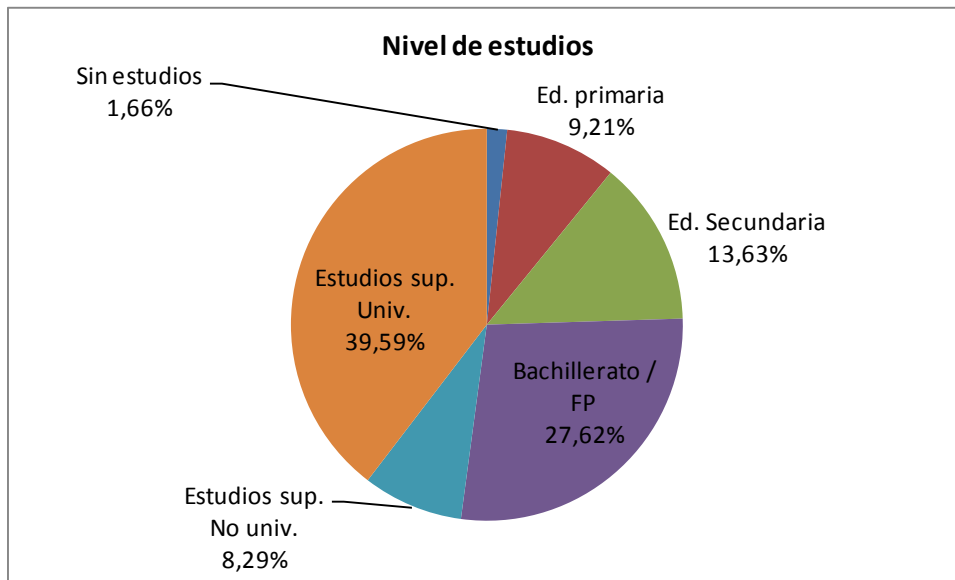
Se han realizado encuestas en todas las franjas de edad, si bien las centrales son las que acumulan mayor número de encuestas. Así, los encuestados entre 35 y 44 años y entre 45 y 54 años suponen un 20,26% cada intervalo, mientras que los de 25 a 34 años representan un 18,23%. Entre estas tres franjas de edad, que engloban a los encuestados entre 25 y 54 años, se recogen más de la mitad de las encuestas, exactamente un 58,75%. También son importantes las franjas de edad de menos de 18 años y de entre 55 y 64 años, con un 12,89% y un 12,52% respectivamente.



ESTUDIOS REALIZADOS

Se analiza el nivel de estudios realizados por los encuestados en función de los distintos niveles de educación, considerándose también una categoría para aquellos que no cuentan con ningún tipo de estudios.

| Nivel de estudios | Nº | % | Nº válido | % válido |
|------------------------|------------|---------------|------------|---------------|
| Sin estudios | 9 | 1,63 | 9 | 1,66 |
| Educación primaria | 50 | 9,07 | 50 | 9,21 |
| Educación secundaria | 74 | 13,43 | 74 | 13,63 |
| Bachillerato | 150 | 27,22 | 150 | 27,62 |
| Estudios sup. No Univ. | 45 | 8,17 | 45 | 8,29 |
| Estudios sup. Univ. | 215 | 39,02 | 215 | 39,59 |
| NS/NC | 8 | 1,45 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 543 | 100,00 |



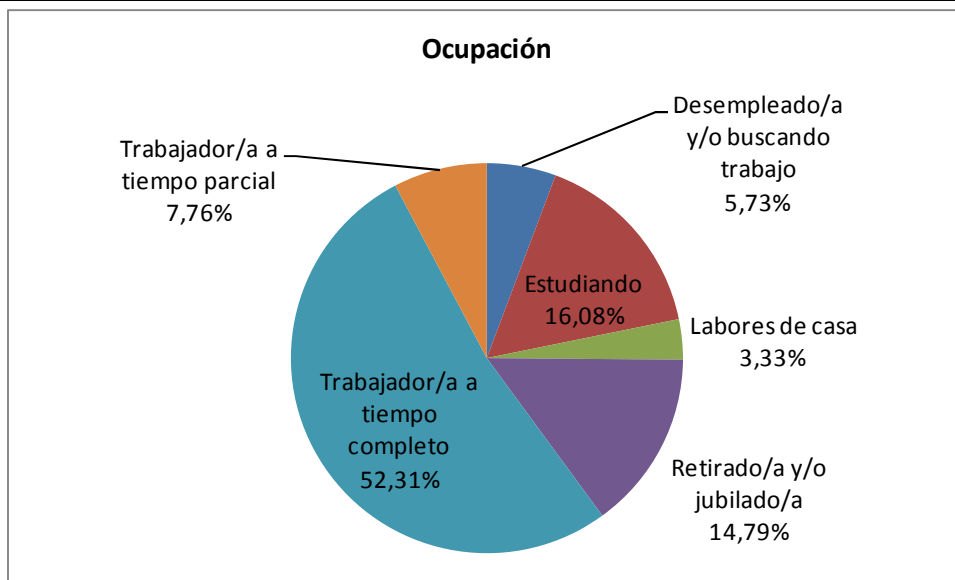
Una proporción importante de los encuestados (39,59%) posee estudios superiores universitarios, a los que se suman aquellos con estudios superiores no universitarios (8,29%), resultando entre ambos que casi la mitad de los encuestados (un 47,88%) posee estudios superiores (universitarios o no). Aquellos que han estudiado bachillerato o Formación Profesional también tienen una representación destacada, con un 27,62%. Las personas con estudios inferiores están menos representados, con 13,63% para educación secundaria y 9,21% para educación primaria. Los encuestados sin estudios únicamente representan el 1,66%.



OCUPACIÓN

Se plantean 6 categorías de posibles ocupaciones, obteniéndose la distribución que se presenta en la tabla y gráfica inferiores.

| Ocupaciones | Nº | % | Nº válido | % válido |
|-------------------------------------|-----|--------|-----------|----------|
| Estudiando | 87 | 15,79 | 87 | 16,08 |
| Desempleado | 31 | 5,63 | 31 | 5,73 |
| Trabajador a tiempo completo | 283 | 51,36 | 283 | 52,31 |
| Trabajador a tiempo parcial | 42 | 7,62 | 42 | 7,76 |
| Labores de casa | 18 | 3,27 | 18 | 3,33 |
| Retirado/jubilado | 80 | 14,52 | 80 | 14,79 |
| NS/NC | 10 | 1,81 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 541 | 100,00 |



Entre las ocupaciones de los encuestados predominan las personas que trabajan a tiempo completo (52,31%). Las proporciones son inferiores para el resto de ocupaciones, si bien cabe destacar aquellos que están retirados y/o jubilados(14,79%), y los estudiantes, (16,08%). Por último en menor proporción se encuentran los trabajadores a tiempo parcial (7,76%), los desempleados y/o buscando trabajo (5,73%) y los dedicados a labores de casa (3,33%).

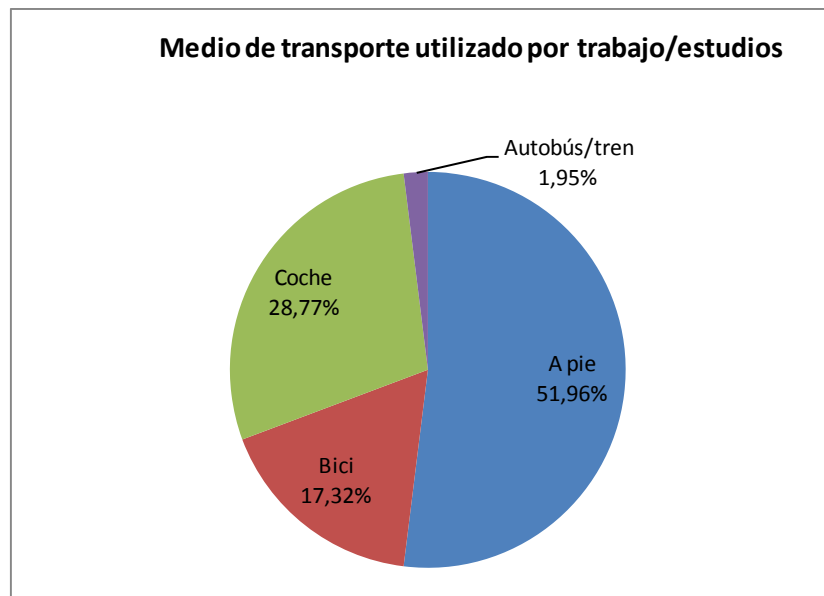


3.2 HÁBITOS DE MOVILIDAD

DESPLAZAMIENTO POR TRABAJO / ESTUDIOS

Los desplazamientos por motivos de trabajo y/o estudios presentan la siguiente distribución.

| | Nº | % | Nº válido | % válido |
|----------------|------------|---------------|------------|---------------|
| A pie | 186 | 33,76 | 186 | 51,96 |
| Bici | 62 | 11,25 | 62 | 17,32 |
| Coche | 103 | 18,69 | 103 | 28,77 |
| Autobús / Tren | 7 | 1,27 | 7 | 1,95 |
| NS/NC | 193 | 35,03 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 358 | 100,00 |

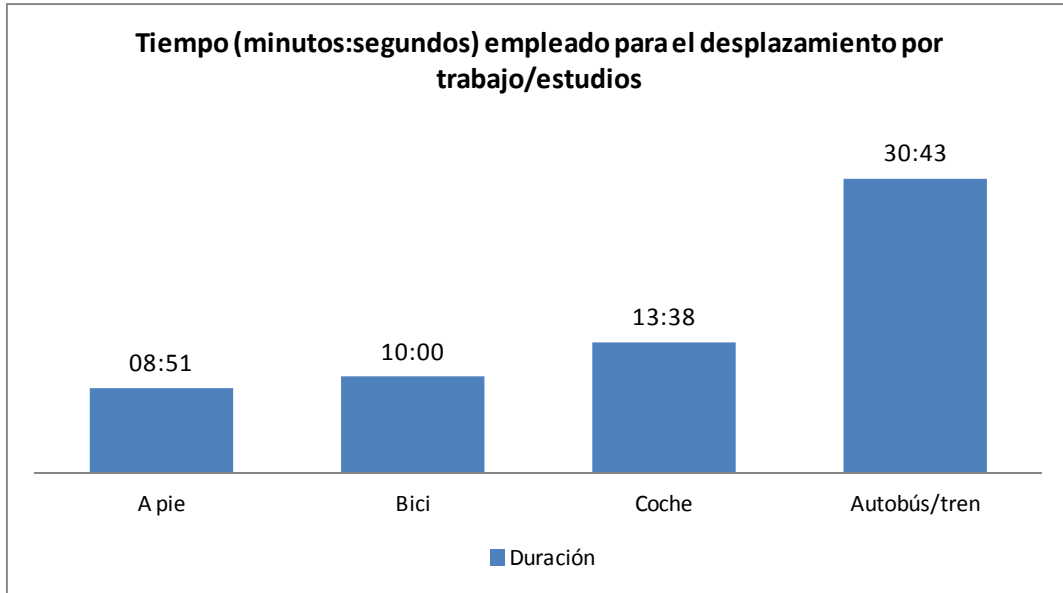


Los desplazamientos por trabajo / estudios se realizan, principalmente, a pie, siendo así como lo hacen un 51,96% de los encuestados. El resto se reparten entre el coche, con un 28,77%, y la bici, con un 17,32%, siendo el autobús o tren muy poco utilizado (sólo por el 1,95% de los encuestados).



Respecto a la duración de estos desplazamientos se obtiene lo siguiente:

| | A pie | Bici | Coche | Autobús/tren |
|------------------------------------|-------|-------|-------|--------------|
| Duración (minutos:segundos) | 8:51 | 10:00 | 13:38 | 30:43 |

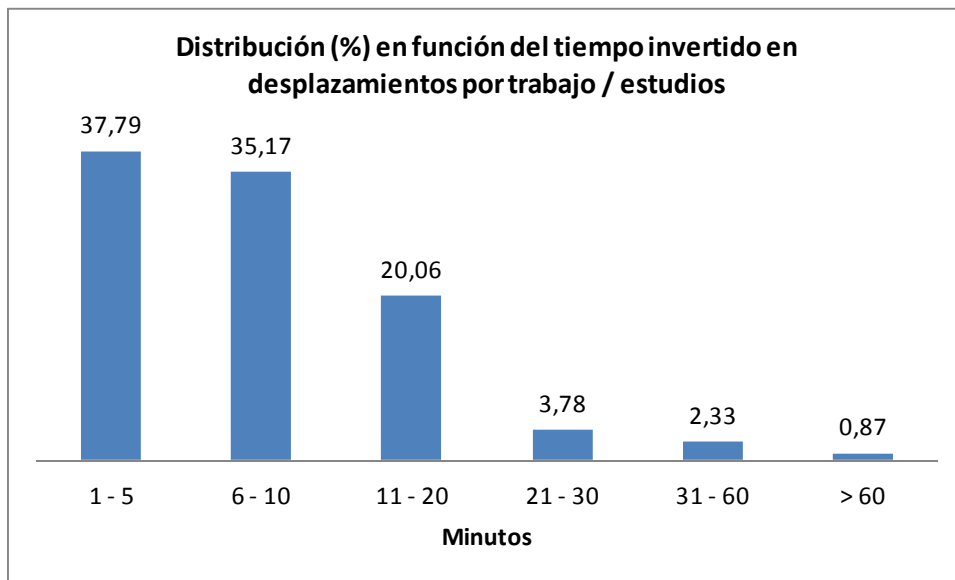


El tiempo empleado en los desplazamientos varían en función del medio empleado. El autobús / tren es el medio que requiere una mayor duración del desplazamiento, con una media de 30 minutos y 43 segundos. Los desplazamientos en coche suponen 13 minutos y 38 segundos, mientras que aquellos realizados en bici suponen 10 minutos. Los más cortos son los realizados a pie, que tan solo tienen una duración media de 8 minutos y 51 segundos (3 veces más breves que aquellos realizados en autobús o tren).



Se analiza a continuación el detalle del tiempo invertido por los encuestados en sus desplazamientos por trabajo / estudios de manera global, es decir, sin considerar el medio de desplazamiento utilizado, que se detalla más adelante.

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % válido |
|------------------------|-----|--------|-----------|----------|
| 1 – 5 minutos | 130 | 23,59 | 130 | 37,79 |
| 6 – 10 minutos | 121 | 21,96 | 121 | 35,17 |
| 11 – 20 minutos | 69 | 12,52 | 69 | 20,06 |
| 21 – 30 minutos | 13 | 2,36 | 13 | 3,78 |
| 31 – 60 minutos | 8 | 1,45 | 8 | 2,33 |
| < 60 minutos | 3 | 0,54 | 3 | 0,87 |
| NS/NC | 207 | 37,58 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 344 | 100,00 |

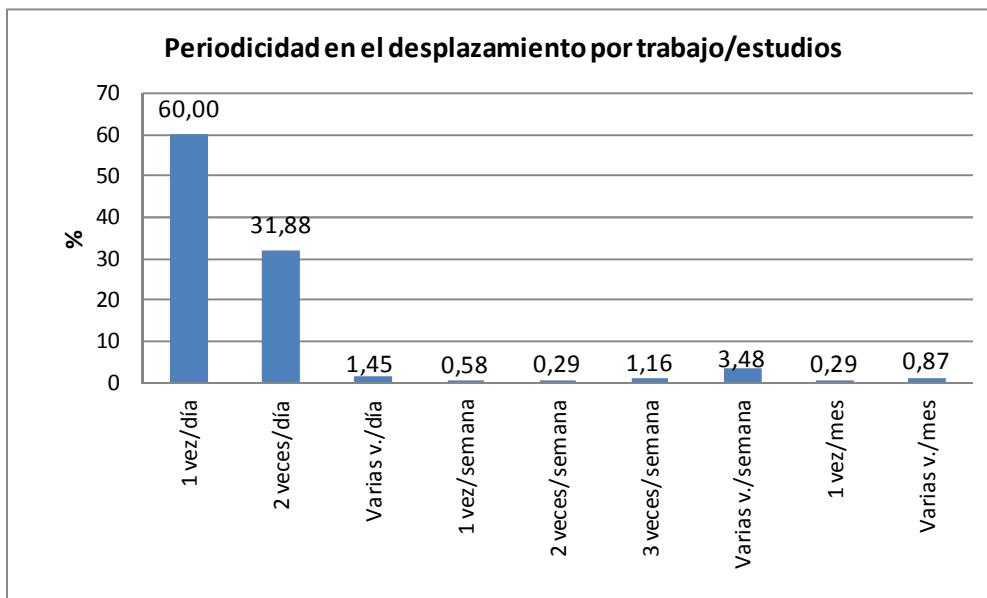


El gráfico de distribución del tiempo invertido en desplazamientos por trabajos o estudios muestra como el 37,79% de los encuestados invierte un periodo de tiempo de 1 a 5 minutos, el periodo de 6 a 10 minutos tiene un porcentaje de 35,17% y el de 11 a 20 minutos supone el 20,06%. Entre estos 3 periodos se engloban el 93,02% de las respuestas, mientras que los periodos superiores a 20 minutos los realizan el 4% de los encuestados cada uno de ellos.



En la siguiente tabla se expresa la periodicidad con que se realizan los desplazamientos.

| Periodicidad | Nº respuestas | % | Nº válido | % válido |
|-----------------------|---------------|---------------|------------|---------------|
| 1 vez / día | 207 | 37,57 | 207 | 60,00 |
| 2 veces / día | 110 | 19,96 | 110 | 31,88 |
| Varias veces / día | 5 | 0,91 | 5 | 1,45 |
| 1 vez / semana | 2 | 0,36 | 2 | 0,58 |
| 2 veces / semana | 1 | 0,18 | 1 | 0,29 |
| 3 veces / semana | 4 | 0,73 | 4 | 1,16 |
| Varias veces / semana | 12 | 2,18 | 12 | 3,48 |
| 1 vez / mes | 1 | 0,18 | 1 | 0,29 |
| Varias veces / mes | 3 | 0,54 | 3 | 0,87 |
| NS/NC | 206 | 37,39 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 345 | 100,00 |



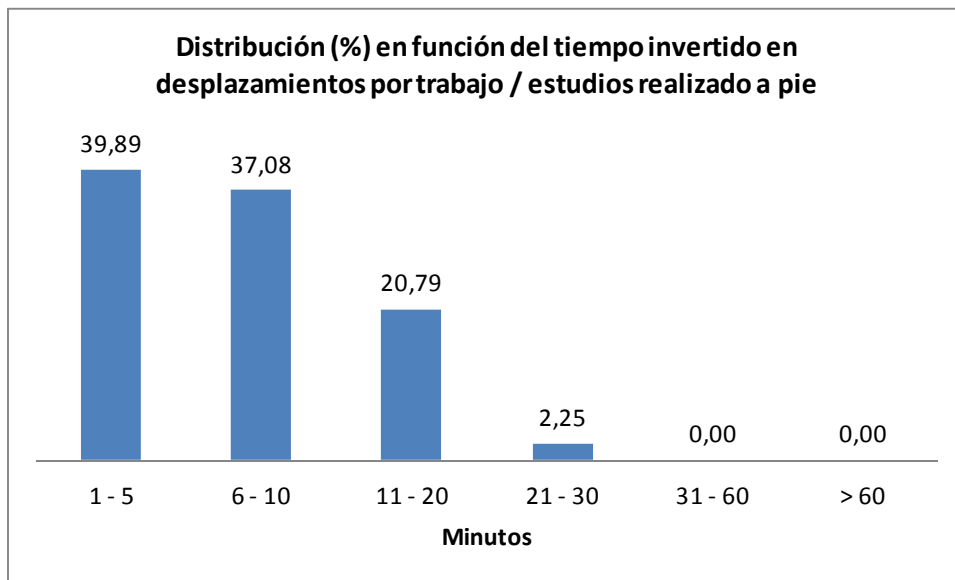
Se observa en cuanto a la periodicidad de los desplazamientos por trabajo / estudios el total predominio de los desplazamientos 1 vez al día (considerando el trayecto de ida y vuelta), lo que supone un 60,00%. Son importantes también aquellos que se producen 2 veces al día, 31,88%. Todos los demás desplazamientos son menos habituales realizándolos menos 4% de los encuestados.



Análisis detallado de los desplazamientos por trabajo / estudios en función del medio empleado

Los desplazamientos realizados a pie por cuestiones de trabajo o estudios presentan duraciones según lo indicado en la siguiente tabla.

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % válido |
|-------------------------|-----------|----------|------------------|-----------------|
| 1 – 5 minutos | 71 | 38,18 | 71 | 39,89 |
| 6 – 10 minutos | 66 | 35,48 | 66 | 37,08 |
| 11 – 20 minutos | 37 | 19,89 | 37 | 20,79 |
| 21 – 30 minutos | 4 | 2,15 | 4 | 2,25 |
| 31 – 60 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| < 60 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| NS/NC | 8 | 4,30 | -- | -- |
| Total | 186 | 100,00 | 178 | 100,00 |

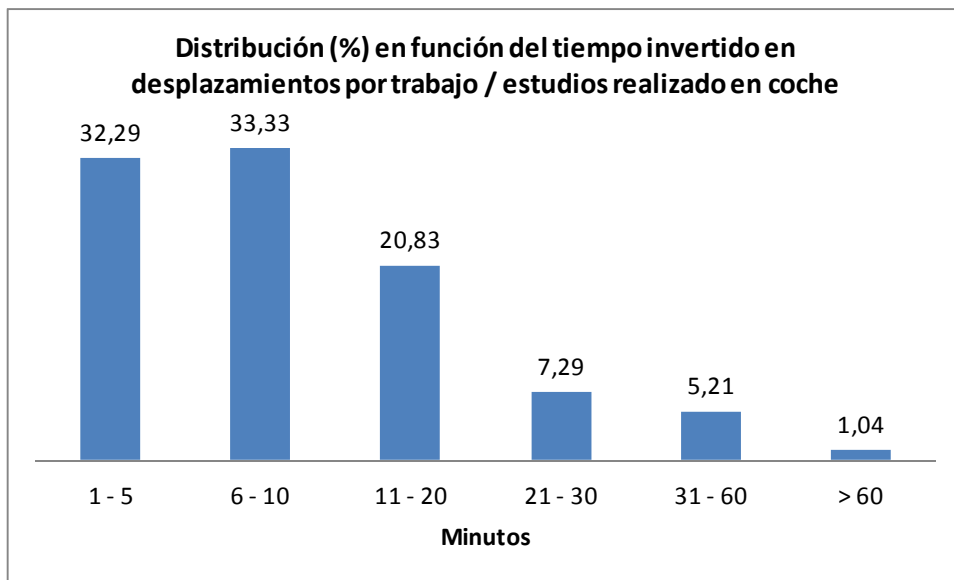


La mayor parte de los desplazamientos realizados a pie por trabajo o estudios cuentan con una duración de 1 a 5 minutos (para el 39,89% de los casos) o de 6 a 10 minutos (para el 37,08%). También son importantes aquellos desplazamientos con duración de 11 a 20 minutos (20,79%) y muy escasos (2,25%) aquellos que superan los 21 minutos, no produciéndose ninguno de más de media hora.



En el caso de los desplazamientos por trabajo o estudios realizados en coche se obtienen los siguientes resultados:

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % válido |
|------------------|------------|---------------|-----------|---------------|
| 1 – 5 minutos | 31 | 30,10 | 31 | 32,29 |
| 6 – 10 minutos | 32 | 31,07 | 32 | 33,33 |
| 11 – 20 minutos | 20 | 19,42 | 20 | 20,83 |
| 21 – 30 minutos | 7 | 6,80 | 7 | 7,29 |
| 31 – 60 minutos | 5 | 4,85 | 5 | 5,21 |
| < 60 minutos | 1 | 0,97 | 1 | 1,04 |
| NS/NC | 7 | 6,79 | -- | -- |
| Total | 103 | 100,00 | 96 | 100,00 |

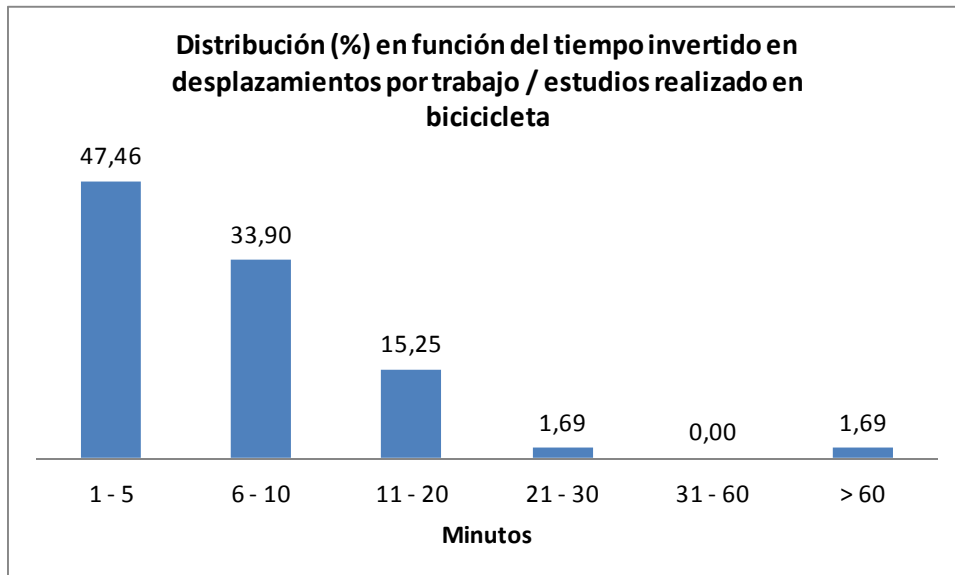


De nuevo los desplazamientos cortos son los mayoritarios, con un 32,29% para tiempos de 1 a 5 minutos y el 33,33% para tiempos de 6 a 10 minutos. Según el tiempo del desplazamiento es mayor, menor es su porcentaje, pasando del 20,83% para desplazamientos con duración de 11 a 20 minutos al 1,04% para los de más de 60 minutos.



Los tiempos de desplazamiento y sus correspondientes porcentajes para aquellos originados por trabajo o estudios y realizados en bicicleta son los siguientes:

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % válido |
|------------------|-----------|---------------|-----------|---------------|
| 1 – 5 minutos | 28 | 45,16 | 28 | 47,46 |
| 6 – 10 minutos | 20 | 32,26 | 20 | 33,90 |
| 11 – 20 minutos | 9 | 14,52 | 9 | 15,25 |
| 21 – 30 minutos | 1 | 1,61 | 1 | 1,69 |
| 31 – 60 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| < 60 minutos | 1 | 1,61 | 1 | 1,69 |
| NS/NC | 3 | 4,84 | -- | |
| Total | 62 | 100,00 | 59 | 100,00 |

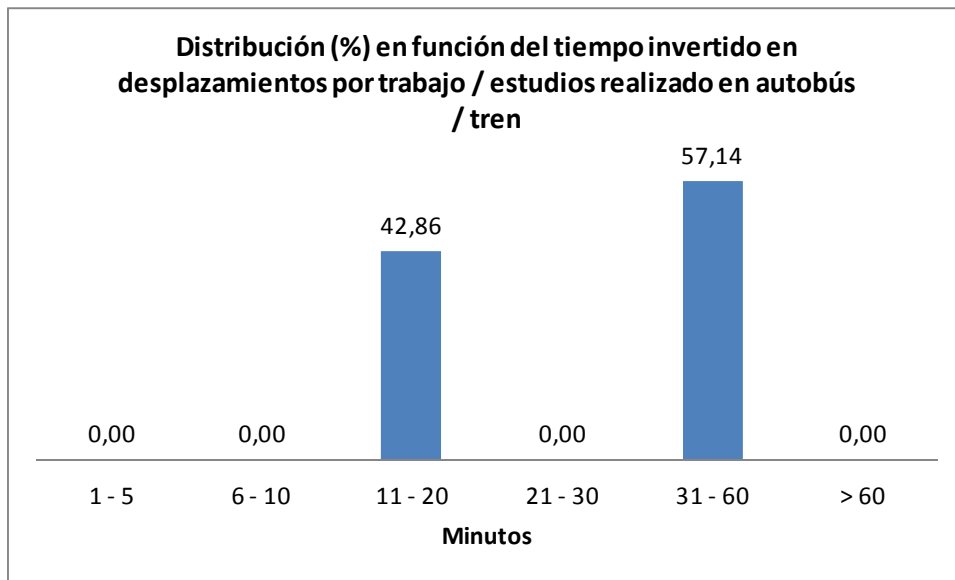


Los desplazamientos de entre 1 y 5 minutos suponen un 47,46% de todos los que se llevan a cabo en bicicleta por motivos de trabajo / estudios. Le siguen aquellos de entre 6 y 10 minutos con un 33,90% y los de 11 a 20 minutos con un 15,25%.



Los desplazamientos en autobús o tren son los menos habituales por temas de trabajo o estudios.

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % válido |
|------------------|----------|---------------|-----------|---------------|
| 1 – 5 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| 6 – 10 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| 11 – 20 minutos | 3 | 42,86 | 3 | 42,86 |
| 21 – 30 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| 31 – 60 minutos | 4 | 57,14 | 4 | 57,14 |
| < 60 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| NS/NC | 0 | 0,00 | -- | -- |
| Total | 7 | 100,00 | 7 | 100,00 |

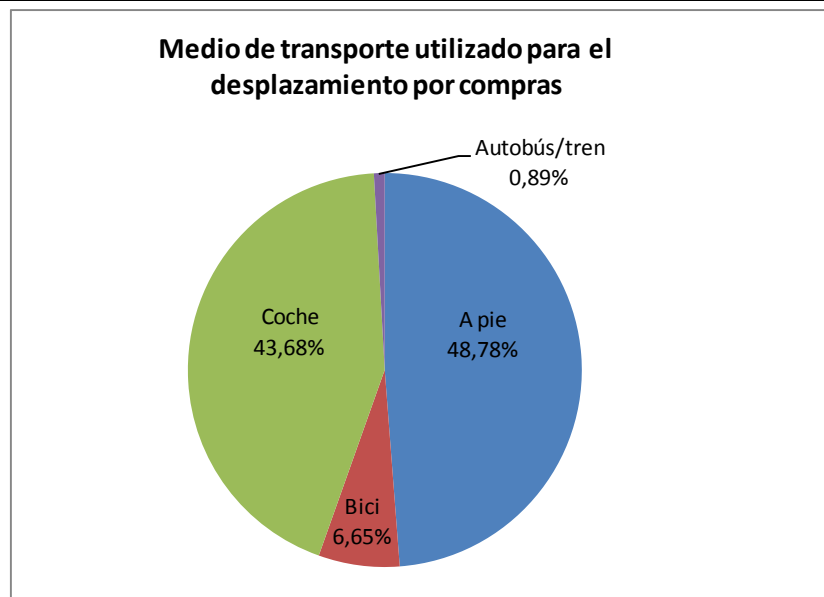


En este caso los desplazamientos mayoritarios no son los más cortos, que se producen según se ha visto a pie, en coche o en bicicleta, sino los que cuentan con una duración de entre 31 y 60 minutos (57,14%) o de entre 11 y 20 minutos (42,86%).



DESPLAZAMIENTO POR COMPRAS

| | Nº | % | Nº válido | % válido |
|----------------|-----|--------|-----------|----------|
| A pie | 220 | 39,93 | 220 | 48,78 |
| Bici | 30 | 5,44 | 30 | 6,64 |
| Coche | 197 | 35,75 | 197 | 43,68 |
| Autobús / Tren | 4 | 0,73 | 4 | 0,88 |
| NS/NC | 100 | 18,15 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 451 | 100,00 |

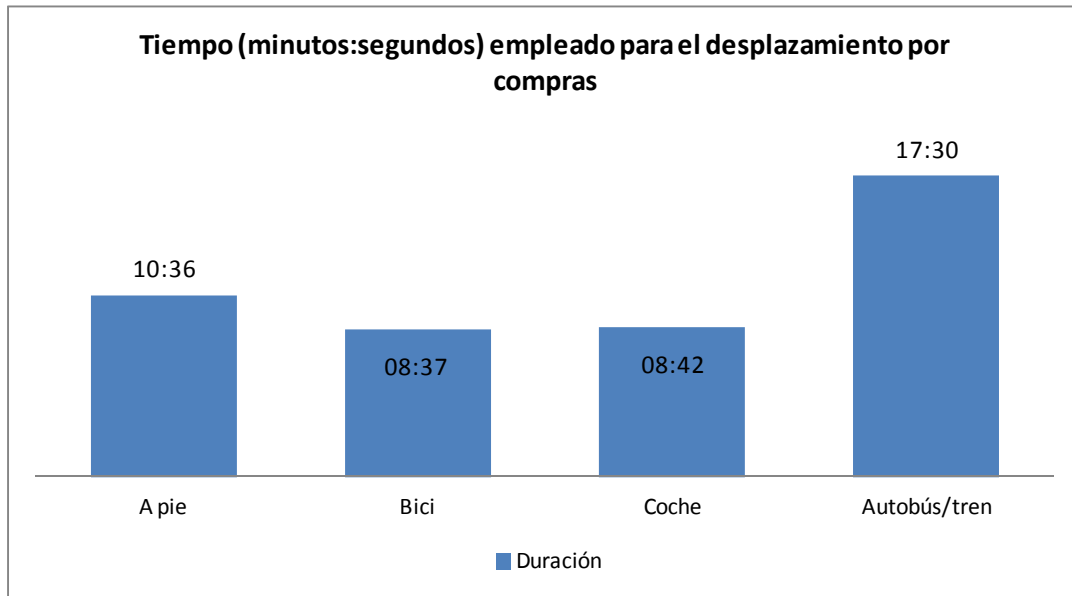


El gráfico circular muestra como el medio de transporte utilizado para el desplazamiento por compras más habitual es a pie, y en una elevada proporción en coche, ambos tienen un porcentaje similar 48,78% y 43,68% respectivamente, en bici se desplazan para comprar el 6,64% mientras que el autobús prácticamente no es importante de cara a hacer las compras, 0,88%.



Respecto a la duración de estos desplazamientos se obtiene lo siguiente:

| | A pie | Bici | Coche | Autobús/tren |
|------------------------------------|-------|------|-------|--------------|
| Duración (minutos:segundos) | 10:36 | 8:37 | 8:42 | 17:30 |

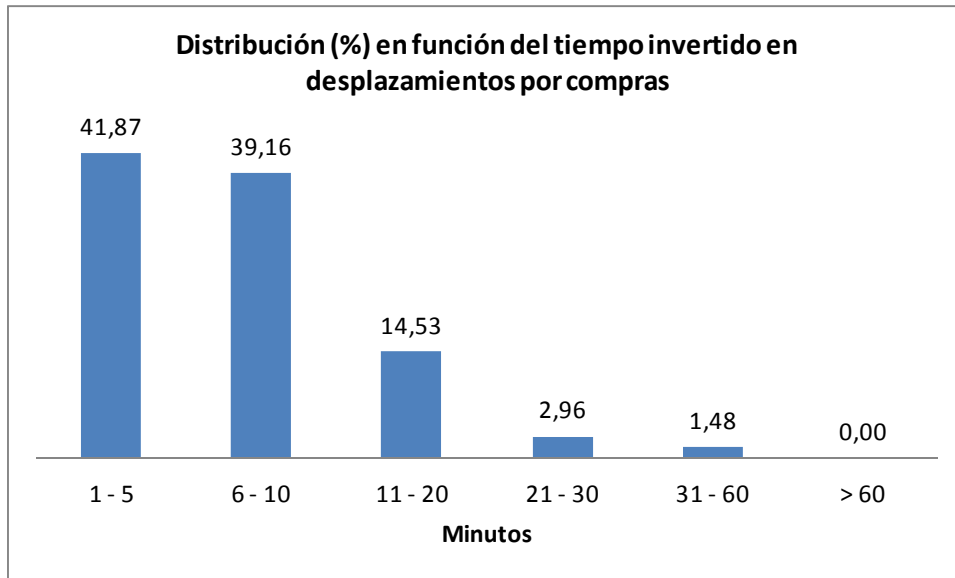


El gráfico muestra el tiempo medio utilizado para el desplazamiento en compras con los siguientes medios: a pie, con una media de 10 minutos 36 segundos, en bici, con 8 minutos 37 segundos, en coche, con 8 minutos 42 segundos y en autobús o tren, con 17 minutos 30 segundos.



El análisis del tiempo invertido se presenta a continuación, estableciéndose 6 franjas o intervalos de minutos. Se realiza el análisis de manera global, es decir, sin considerar el medio de desplazamiento utilizado, que se detalla más adelante.

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % válido |
|------------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 – 5 minutos | 170 | 30,85 | 170 | 41,87 |
| 6 – 10 minutos | 159 | 28,86 | 159 | 39,16 |
| 11 – 20 minutos | 59 | 10,71 | 59 | 14,53 |
| 21 – 30 minutos | 12 | 2,18 | 12 | 2,96 |
| 31 – 60 minutos | 6 | 1,09 | 6 | 1,48 |
| < 60 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| NS/NC | 145 | 26,31 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 406 | 100,00 |

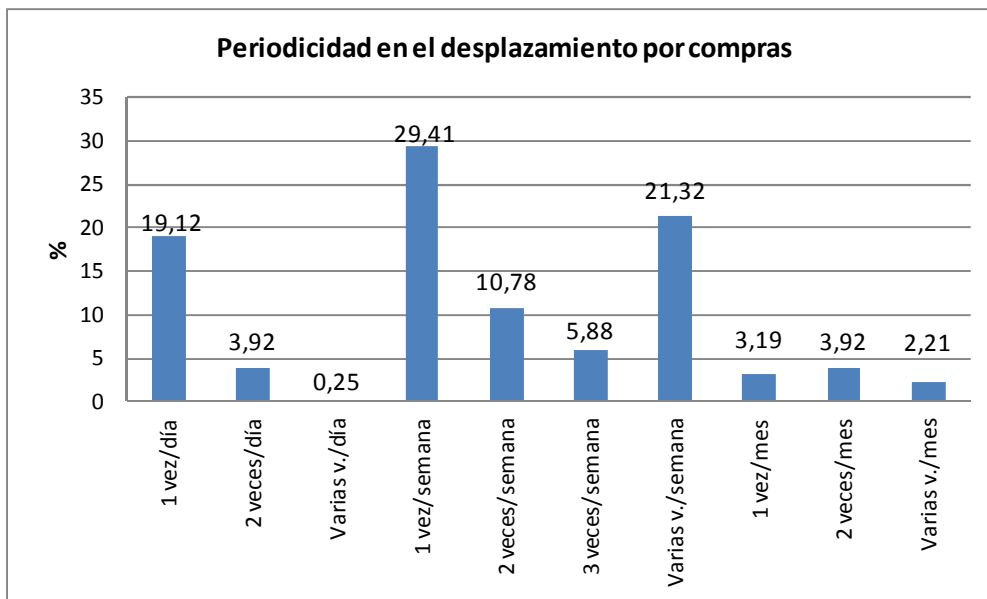


El gráfico muestra la distribución en función del tiempo invertido en desplazamiento por compras, reflejándose que el 41,87% de los encuestados invierte un periodo de 1 a 5 minutos para desplazarse y el 39,16% invierte de 6 a 10 minutos. Entre 11 y 20 minutos invierten el 14,53% de los encuestados, mientras que muy pocos, un 1,48%, invierten entre 31 minutos y una hora. Nadie invierte más de una hora para desplazarse para compras.



La periodicidad de estos desplazamientos se presenta en la siguiente tabla.

| Periodicidad | Nº respuestas | % | Nº válido | % válido |
|-----------------------|---------------|---------------|------------|---------------|
| 1 vez / día | 78 | 14,16 | 78 | 19,12 |
| 2 veces / día | 16 | 2,90 | 16 | 3,92 |
| Varias veces / día | 1 | 0,18 | 1 | 0,25 |
| 1 vez / semana | 120 | 21,78 | 120 | 29,41 |
| 2 veces / semana | 44 | 7,99 | 44 | 10,78 |
| 3 veces / semana | 24 | 4,36 | 24 | 5,88 |
| Varias veces / semana | 87 | 15,79 | 87 | 21,32 |
| 1 vez / mes | 13 | 2,36 | 13 | 3,19 |
| 2 veces / mes | 16 | 2,90 | 16 | 3,92 |
| Varias veces / mes | 9 | 1,63 | 9 | 2,21 |
| NS/NC | 143 | 25,95 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 408 | 100,00 |



Se observa en cuanto a la periodicidad en el desplazamiento por compras que se realiza 1 vez a la semana con un porcentaje del 29,41%. Un buen número de personas realizan la compra varias veces a la semana con un 21,32% y los que se desplazan 1 vez al día, con un 19,12%. Un 10,78% suponen los desplazamientos 2 veces por semana, mientras que las demás categorías son inferiores al 6%, llegando a un mínimo del 0,25% en los desplazamientos que se realizan varias veces al día.

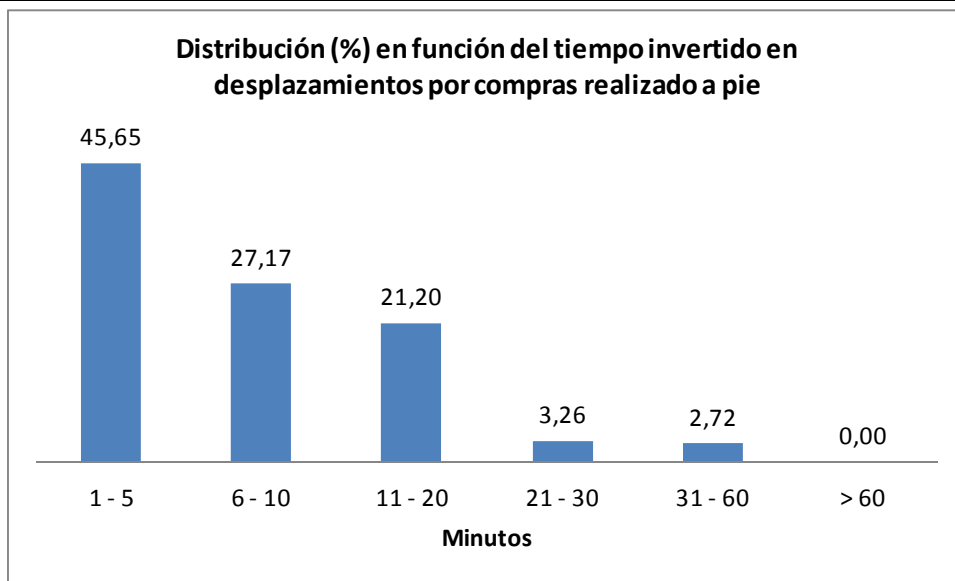


Análisis detallado de los desplazamientos por compras en función del medio empleado

Los desplazamientos por compras pueden ser realizados, como los demás, a pie, en coche, en bicicleta o en autobús o tren.

Aquellos que se realizan a pie son los mayoritarios y aportan los siguientes datos.

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % válido |
|------------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 – 5 minutos | 84 | 38,19 | 84 | 45,65 |
| 6 – 10 minutos | 50 | 22,74 | 50 | 27,17 |
| 11 – 20 minutos | 39 | 17,74 | 39 | 21,20 |
| 21 – 30 minutos | 6 | 2,73 | 6 | 3,26 |
| 31 – 60 minutos | 5 | 2,23 | 5 | 2,72 |
| < 60 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| NS/NC | 36 | 16,37 | -- | -- |
| Total | 220 | 100,00 | 184 | 100,00 |

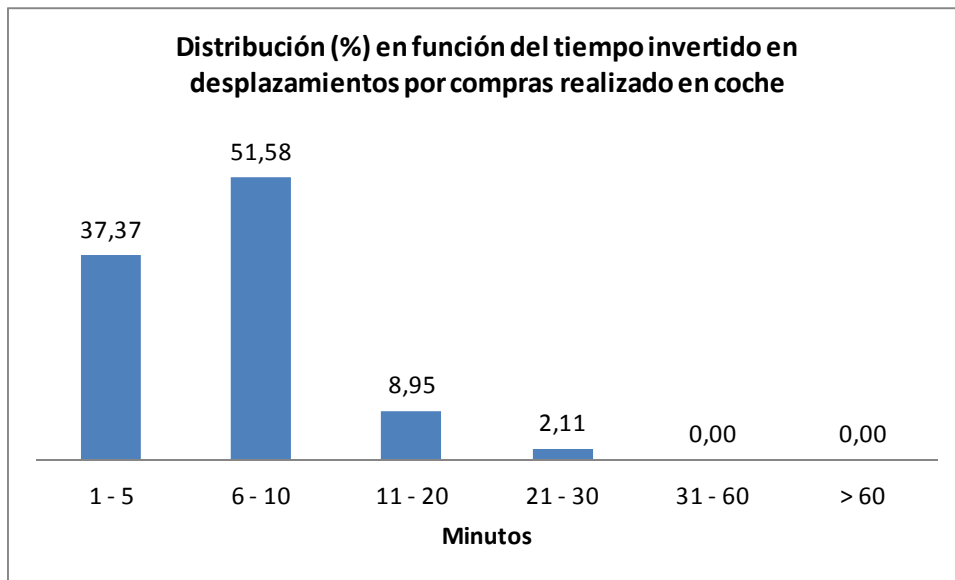


Los desplazamientos a pie con duración breve, de entre 1 y 5 minutos, son los predominantes, suponiendo un 45,65% de los desplazamientos por compras realizados por este medio. También son importantes aquellos con duración de entre 6 y 10 minutos (27,17%) y de entre 11 y 20 minutos (21,20%). Los de más de 20 minutos son escasos, no produciéndose desplazamientos de más de 1 hora.



En el caso de los desplazamientos en coche, los datos se indican en la tabla inferior.

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % válido |
|------------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 – 5 minutos | 71 | 35,86 | 71 | 37,37 |
| 6 – 10 minutos | 98 | 49,49 | 98 | 51,58 |
| 11 – 20 minutos | 17 | 8,59 | 17 | 8,95 |
| 21 – 30 minutos | 4 | 2,02 | 4 | 2,11 |
| 31 – 60 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| < 60 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| NS/NC | 8 | 4,04 | -- | -- |
| Total | 198 | 100,00 | 190 | 100,00 |

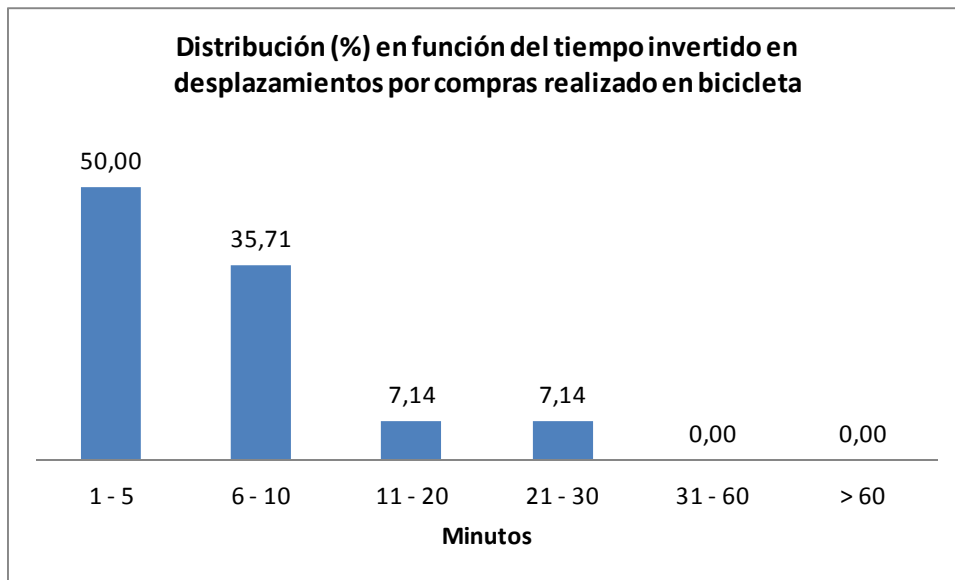


Son los desplazamientos de 6 a 10 minutos los mayoritarios (51,58%) entre aquellos realizados en coche por compras. Le siguen aquellos de 1 a 5 minutos (37,37%) y ya con proporciones más inferiores (8,95%) los desplazamientos de 11 a 20 minutos. Son muy poco habituales aquellos de entre 21 y 30 minutos (2,11%), no produciéndose de más de media hora.



Los que tienen lugar en bicicleta son los siguientes:

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % válido |
|------------------|-----------|-------|-----------|---------------|
| 1 – 5 minutos | 14 | 46,66 | 14 | 50,00 |
| 6 – 10 minutos | 10 | 33,33 | 10 | 35,71 |
| 11 – 20 minutos | 2 | 6,67 | 2 | 7,14 |
| 21 – 30 minutos | 2 | 6,67 | 2 | 7,14 |
| 31 – 60 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| < 60 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| NS/NC | 2 | 6,67 | -- | -- |
| Total | 30 | | 28 | 100,00 |

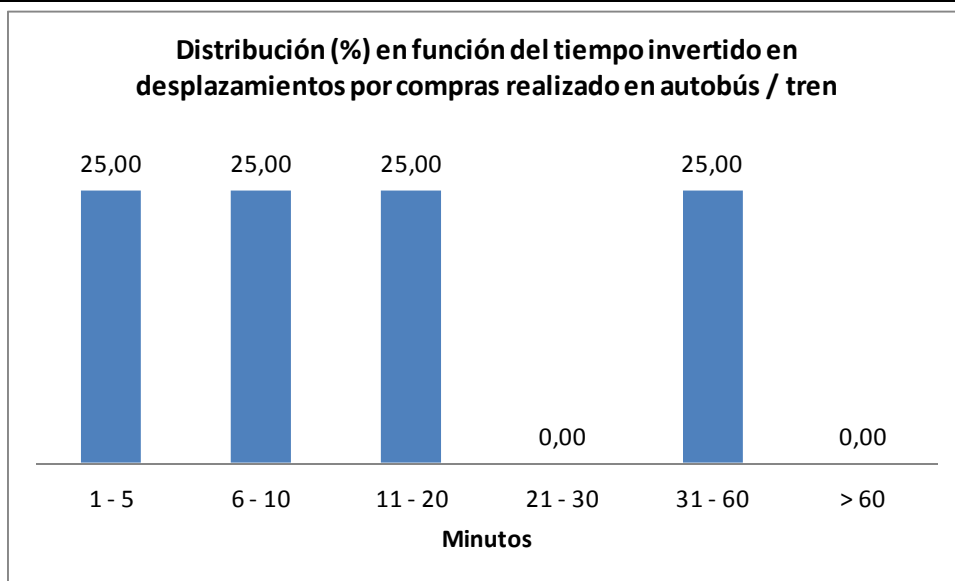


la mitad de los desplazamientos en bicicleta son de corta duración, de 1 a 5 minutos. Un 35,71% son de entre 6 y 10 minutos y aquellos de 11 a 20 minutos y de 21 a 30 minutos suponen cada uno un 7,14%. No tienen lugar desplazamientos de más de media hora para la realización de compras.



Los desplazamientos en autobús o tren son de nuevo los menos comunes.

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % válido |
|------------------|----------|---------------|-----------|---------------|
| 1 – 5 minutos | 1 | 25,00 | 1 | 25,00 |
| 6 – 10 minutos | 1 | 25,00 | 1 | 25,00 |
| 11 – 20 minutos | 1 | 25,00 | 1 | 25,00 |
| 21 – 30 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| 31 – 60 minutos | 1 | 25,00 | 1 | 25,00 |
| < 60 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| NS/NC | 0 | 0,00 | -- | -- |
| Total | 4 | 100,00 | 4 | 100,00 |



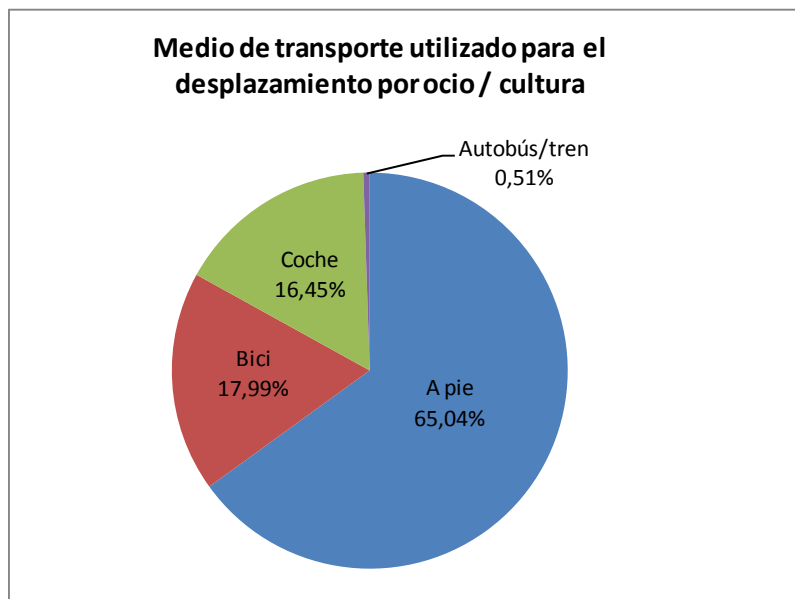
La utilización del autobús o tren para realizar compras está más repartido entre distintas duraciones del recorrido: de 1 a 5 minutos, de 6 a 10 minutos, de 11 a 20 minutos y de 31 a 60 minutos presentan proporciones del 25% cada intervalo. No se llevan a cabo desplazamientos de duración de 21 a 30 minutos ni de más de 1 hora.



DESPLAZAMIENTO POR OCIO / CULTURA

Se analizan los desplazamientos ocasionados con motivo de cuestiones de ocio y cultura.

| | Nº | % | Nº válido | % válido |
|----------------|-----|--------|-----------|----------|
| A pie | 253 | 45,92 | 253 | 65,05 |
| Bici | 70 | 12,70 | 70 | 17,99 |
| Coche | 64 | 11,62 | 64 | 16,45 |
| Autobús / Tren | 2 | 0,36 | 2 | 0,51 |
| NS/NC | 162 | 29,40 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 389 | 100,00 |

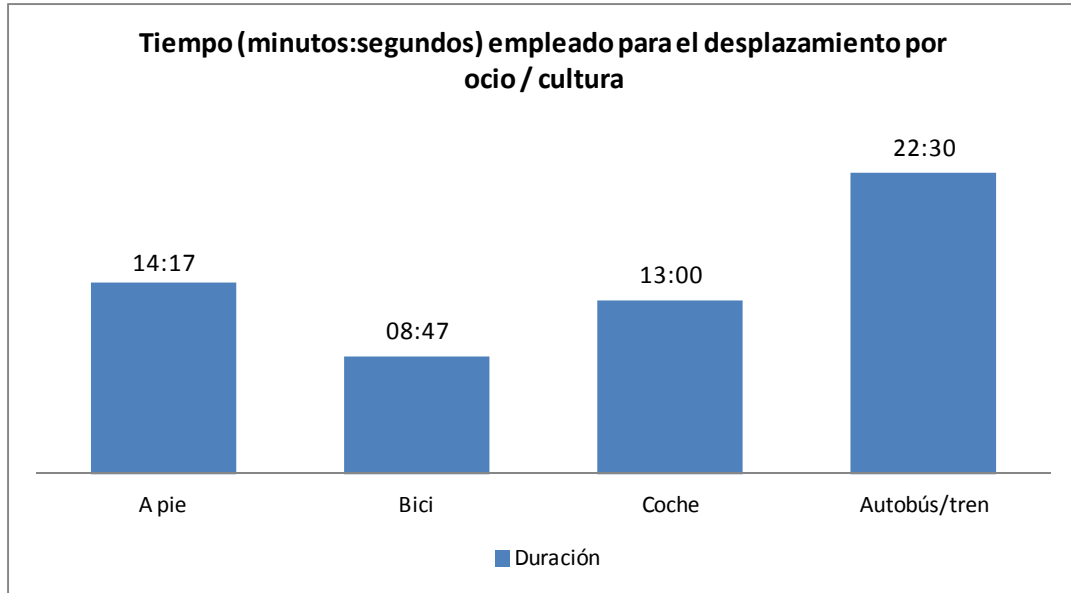


Una gran mayoría de los que realizan alguna actividad de ocio/cultura se desplazan a pie, el 65,04%. El resto se reparte entre la bicicleta con un 17,99% y el coche con un 16,45%, siendo el autobús o el tren muy poco utilizado, por un 0,51% de los encuestados.



Respecto a la duración de estos desplazamientos se obtiene lo siguiente:

| | A pie | Bici | Coche | Autobús/tren |
|------------------------------------|-------|------|-------|--------------|
| Duración (minutos:segundos) | 14:17 | 8:47 | 13:00 | 22:30 |

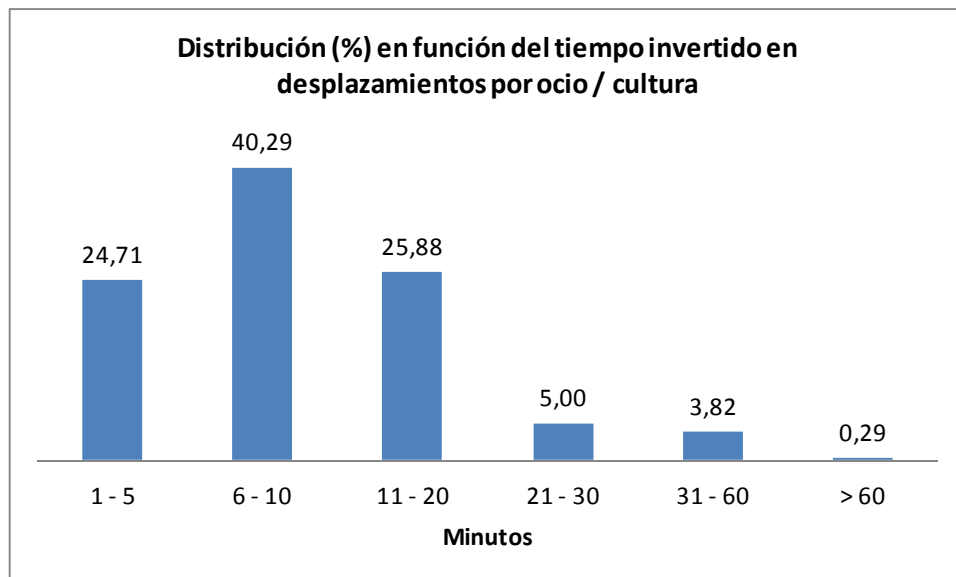


En cuanto al tiempo (minutos: segundos) empleado para el desplazamiento por ocio o cultura, se invierte una media de 14 minutos 17 segundos a pie, 8 minutos 47 segundos en bici, 13 minutos en coche e invirtiéndose un tiempo mayor cuando el desplazamiento se realiza en autobús/tren (22 minutos 30 segundos de media).



Se presenta a continuación el análisis del tiempo invertido de manera global, es decir, sin considerar el medio de desplazamiento utilizado, que se detalla más adelante.

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % válido |
|------------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 – 5 minutos | 84 | 15,25 | 84 | 24,71 |
| 6 – 10 minutos | 137 | 24,86 | 137 | 40,29 |
| 11 – 20 minutos | 88 | 15,97 | 88 | 25,88 |
| 21 – 30 minutos | 17 | 3,09 | 17 | 5,00 |
| 31 – 60 minutos | 13 | 2,36 | 13 | 3,82 |
| < 60 minutos | 1 | 0,18 | 1 | 0,29 |
| NS/NC | 211 | 38,29 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 340 | 100,00 |

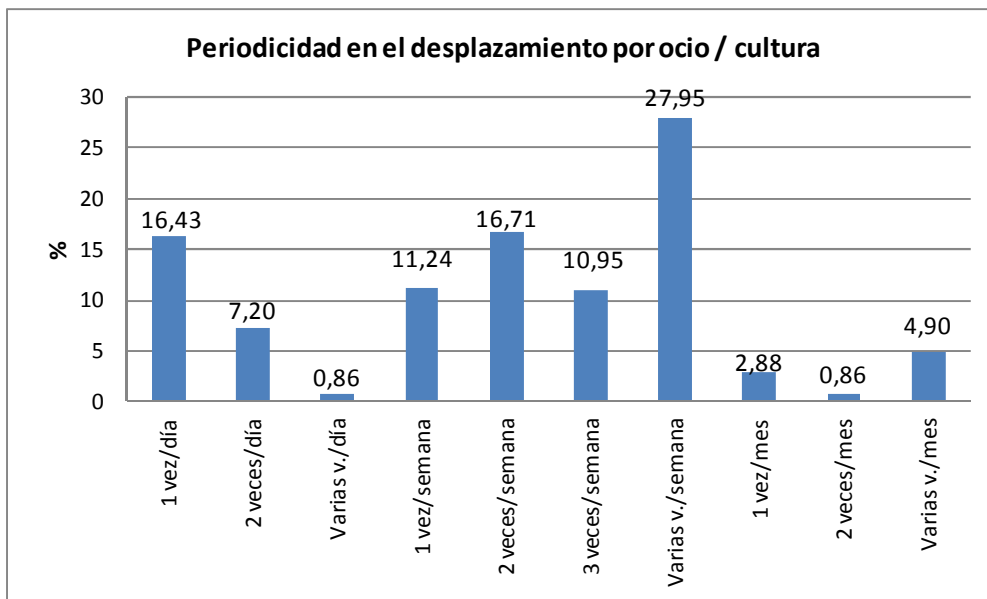


En el gráfico de distribución en función del tiempo invertido al por ocio o cultura destaca el intervalo de tiempo de 6 a 10 minutos con un porcentaje del 40,29% mientras que los desplazamientos de 1 a 5 minutos y de 11 a 20 minutos representan el 24,71% y el 25,88% respectivamente. Los tiempos de mayor duración son más escasos, así tan solo el 0,29% invierte más de una hora en desplazarse por ocio o cultura.



En cuanto a la periodicidad los datos son los siguientes.

| Periodicidad | Nº | % | Nº válido | % válido |
|-----------------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 vez / día | 57 | 10,34 | 57 | 16,43 |
| 2 veces / día | 25 | 4,54 | 25 | 7,20 |
| Varias veces / día | 3 | 0,54 | 3 | 0,86 |
| 1 vez / semana | 39 | 7,08 | 39 | 11,24 |
| 2 veces / semana | 58 | 10,54 | 58 | 16,71 |
| 3 veces / semana | 38 | 6,90 | 38 | 10,95 |
| Varias veces / semana | 97 | 17,60 | 97 | 27,95 |
| 1 vez / mes | 10 | 1,81 | 10 | 2,88 |
| 2 veces / mes | 3 | 0,54 | 3 | 0,86 |
| Varias veces / mes | 17 | 3,09 | 17 | 4,90 |
| NS/NC | 204 | 37,02 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 347 | 100,00 |



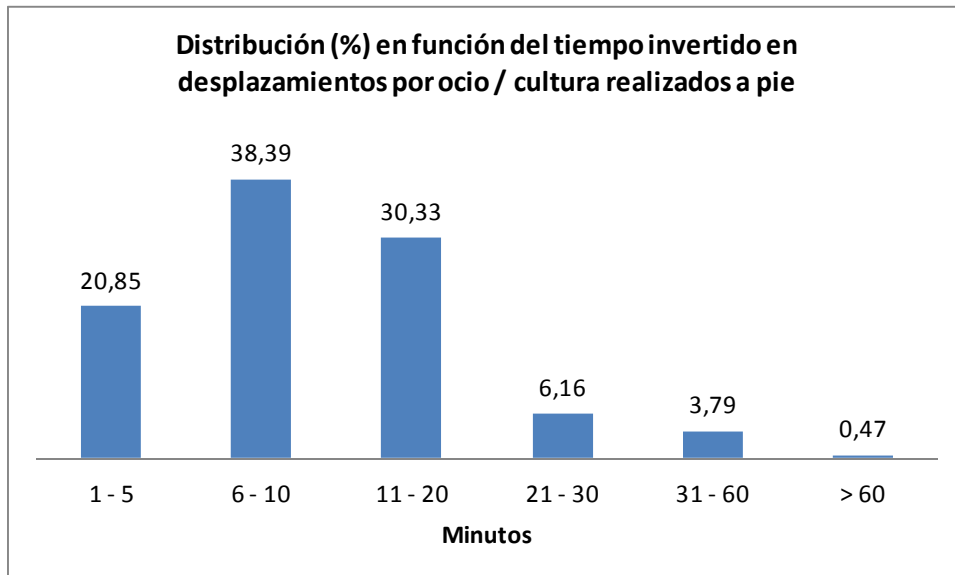
Se observa en cuanto a la periodicidad en el desplazamiento por ocio o cultura/ cultura, que predomina su realización varias veces a la semana con un 27,95%. Importantes también los periodos fijos de 2 veces a la semana o 1 vez al día, que suponen un 16,71% y 16,43% respectivamente, así como 1 vez a la semana, 11,24% y 3 veces por semana, 10,95%. Los periodos que se realizan mensualmente oscilan todos por debajo del 5%.



Análisis detallado de los desplazamientos por ocio / cultura en función del medio empleado

El ocio y/o la cultura producen muchos desplazamientos, principalmente a pie, como se ve a continuación.

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % válido |
|------------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 – 5 minutos | 44 | 17,38 | 44 | 20,85 |
| 6 – 10 minutos | 81 | 32,02 | 81 | 38,39 |
| 11 – 20 minutos | 64 | 25,68 | 64 | 30,33 |
| 21 – 30 minutos | 13 | 5,14 | 13 | 6,16 |
| 31 – 60 minutos | 8 | 3,15 | 8 | 3,79 |
| < 60 minutos | 1 | 0,40 | 1 | 0,47 |
| NS/NC | 42 | 16,59 | -- | -- |
| Total | 253 | 100,00 | 211 | 100,00 |

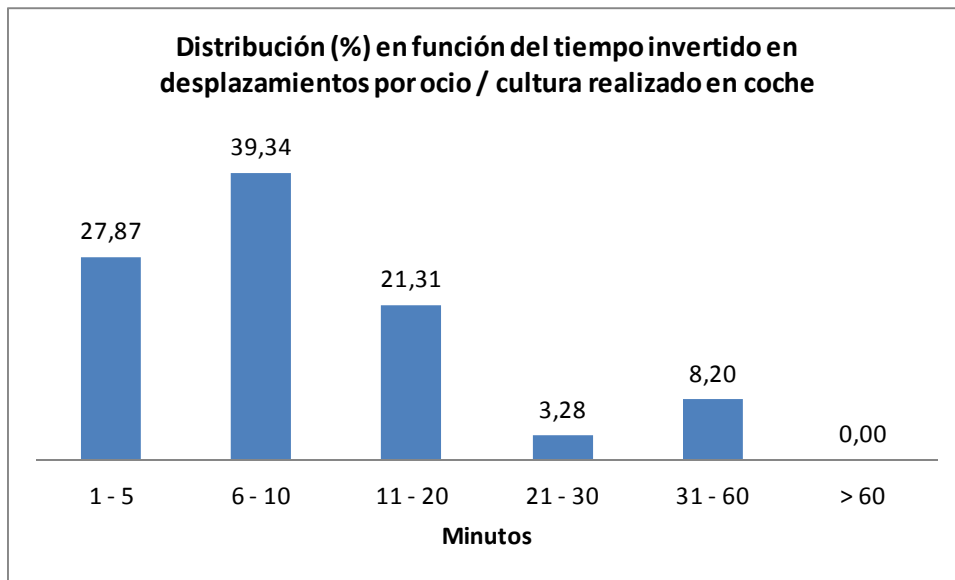


Los desplazamientos por ocio / cultura son de duración algo mayor, ya que un 38,39% suponen un tiempo de 6 a 10 minutos y un 30,33% de 11 a 20 minutos. También son importantes aquellos más breves de 1 a 5 minutos (20,85%), mientras que los de más de 20 minutos son escasos.



A continuación se presentan los datos de los desplazamientos realizados en coche.

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % válido |
|------------------|-----------|---------------|-----------|---------------|
| 1 – 5 minutos | 17 | 26,56 | 17 | 27,87 |
| 6 – 10 minutos | 24 | 37,50 | 24 | 39,34 |
| 11 – 20 minutos | 13 | 20,31 | 13 | 21,31 |
| 21 – 30 minutos | 2 | 3,13 | 2 | 3,28 |
| 31 – 60 minutos | 5 | 7,81 | 5 | 8,20 |
| < 60 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| NS/NC | 3 | 4,69 | -- | -- |
| Total | 64 | 100,00 | 61 | 100,00 |

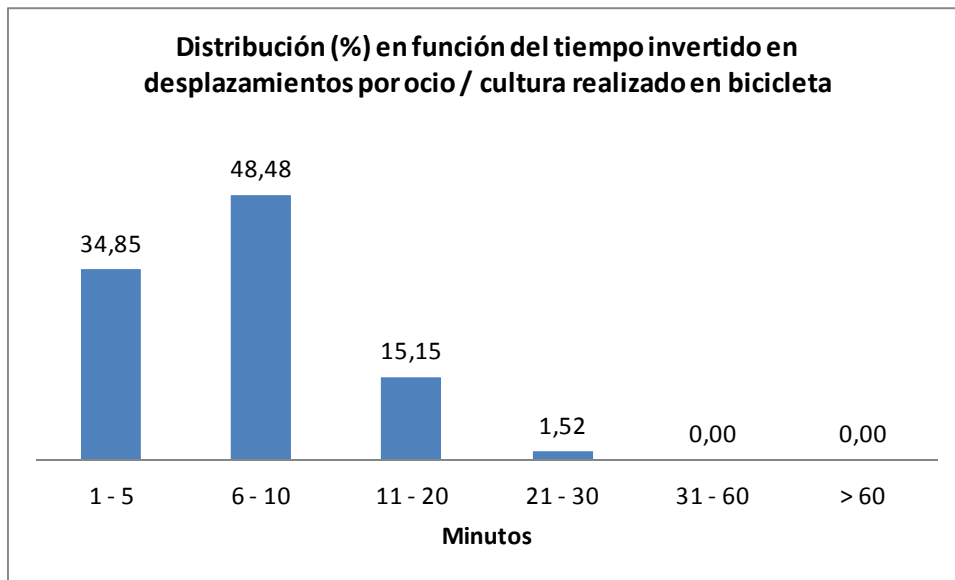


Los desplazamientos con duración de 6 a 10 minutos suponen un 39,34% del total. Le siguen aquellos de entre 1 y 5 minutos (27,87%) y los de 11 a 20 minutos (21,31%). Si bien los de mayor duración son más escasos, aquellos de entre 31 y 60 minutos suponen un 8,20% del total de los desplazamientos en coche.



En bicicleta se producen algunos de los desplazamientos por ocio y cultura.

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % válido |
|------------------|-----------|---------------|-----------|---------------|
| 1 – 5 minutos | 23 | 32,86 | 23 | 34,85 |
| 6 – 10 minutos | 32 | 45,71 | 32 | 48,48 |
| 11 – 20 minutos | 10 | 14,29 | 10 | 15,15 |
| 21 – 30 minutos | 1 | 1,43 | 1 | 1,52 |
| 31 – 60 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| < 60 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| NS/NC | 4 | 5,71 | -- | -- |
| Total | 70 | 100,00 | 66 | 100,00 |

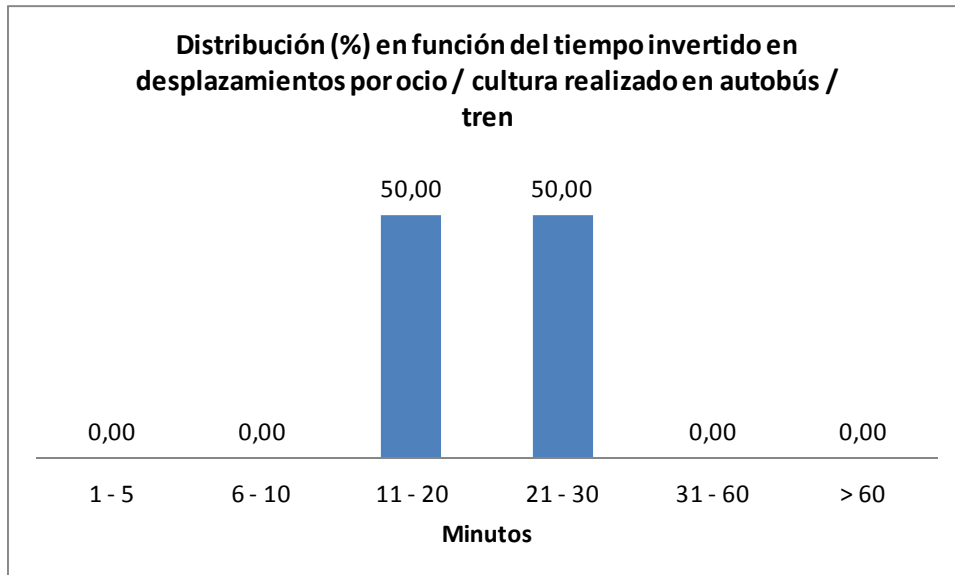


Casi la mitad de los desplazamientos en bicicleta, un 48,48%, tienen una duración de 6 a 10 minutos. Los de 1 a 5 minutos suponen un 34,85% mientras que los de 11 a 20 minutos representan un 15,15%. Muy escasos son aquellos de 21 a 30 minutos (1,52%), no produciéndose de más de media hora.



Nuevamente los desplazamientos en autobús o tren son escasos y su duración mayor que en los otros medios de transporte utilizados.

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % válido |
|------------------|----------|---------------|-----------|---------------|
| 1 – 5 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| 6 – 10 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| 11 – 20 minutos | 1 | 50,00 | 1 | 50,00 |
| 21 – 30 minutos | 1 | 50,00 | 1 | 50,00 |
| 31 – 60 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| < 60 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| NS/NC | 0 | 0,00 | -- | -- |
| Total | 2 | 100,00 | 2 | 100,00 |



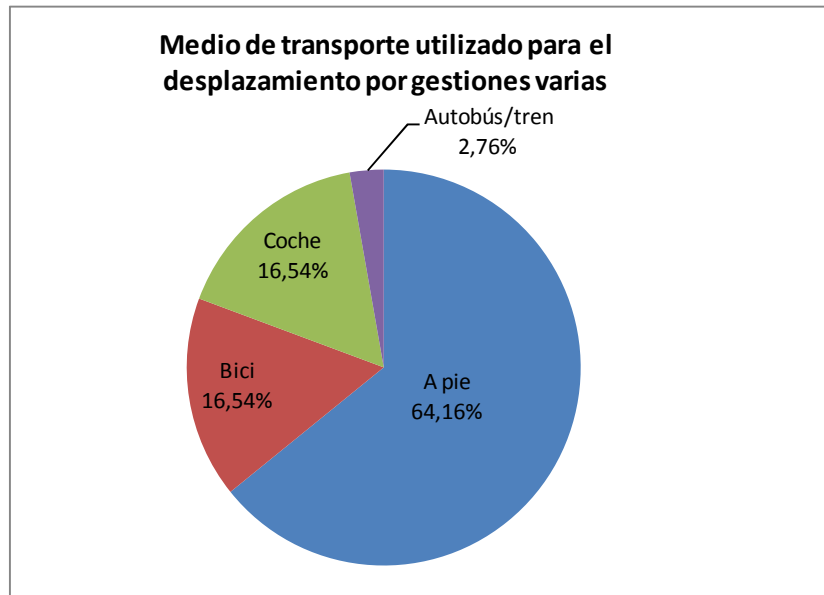
La mitad de estos desplazamientos tienen una duración de entre 11 y 20 minutos, mientras que la otra mitad presenta una duración de entre 21 minutos y media hora. Son sólo 2 desplazamientos en este medio, un 0,51% de los realizados por ocio / cultura.



DESPLAZAMIENTO POR GESTIONES VARIAS

Los desplazamientos por otro tipo de gestiones, distintas del trabajo, los estudios, las compras y el ocio y cultura, se analizan a continuación.

| | Nº | % | Nº válido | % válido |
|----------------|-----|--------|-----------|----------|
| A pie | 256 | 46,46 | 256 | 64,16 |
| Bici | 66 | 11,98 | 66 | 16,54 |
| Coche | 66 | 11,98 | 66 | 16,54 |
| Autobús / Tren | 11 | 1,99 | 11 | 2,76 |
| NS/NC | 152 | 27,59 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 399 | 100,00 |

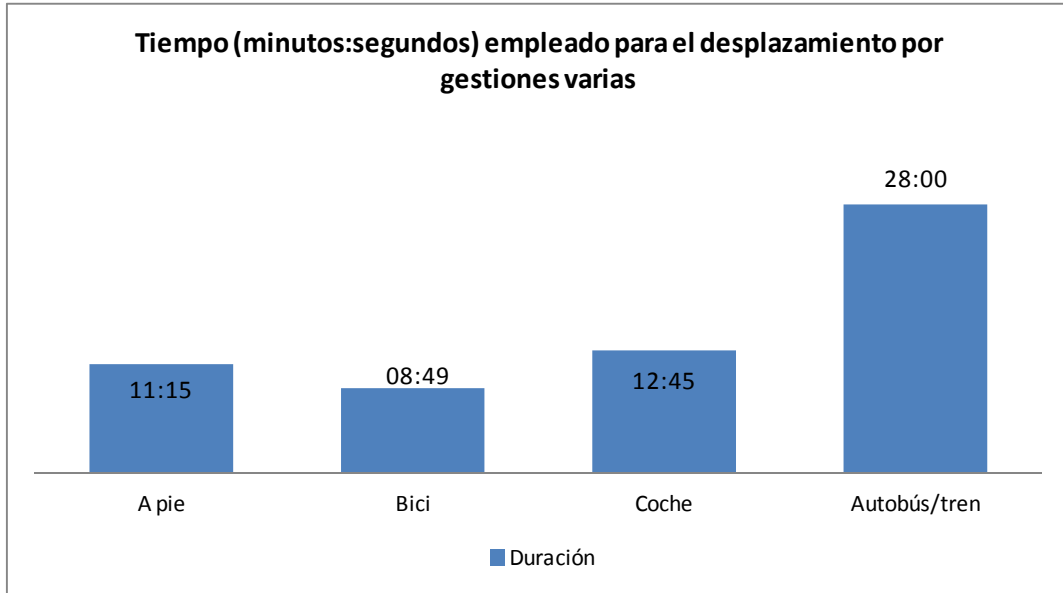


Los desplazamientos por gestiones varias se realizan principalmente a pie, como muestra el gráfico con un 64,16%. Tienen cierta incidencia los realizados en bicicleta con un 16,54%, similar a los desplazamientos en coche, siendo el autobús o tren el medio menos utilizado entre los encuestados, con un 2,76%.



El análisis detallado de la media del tiempo invertido muestra lo siguiente.

| | A pie | Bici | Coche | Autobús/tren |
|------------------------------------|-------|------|-------|--------------|
| Duración (minutos:segundos) | 11:15 | 8:49 | 12:45 | 28:00 |

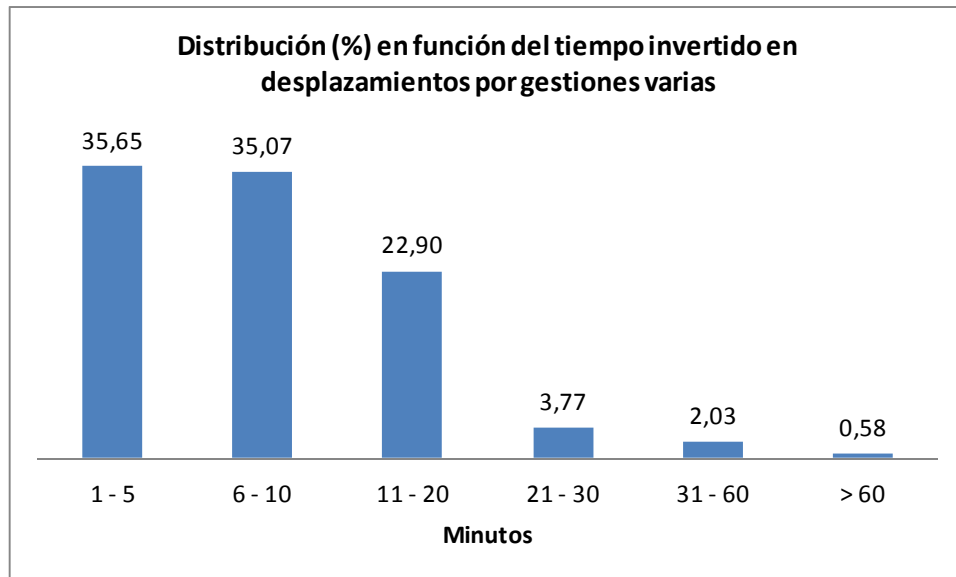


El gráfico que muestra el tiempo (minutos: segundos) empleados para el desplazamiento por gestiones varias muestra como a pie se invierten de media 11 minutos y 15 segundos, en bici 8 minutos y 49 segundos, en coche 12 minutos y 45 segundos y el mayor tiempo invertido de 28 minutos es el empleado en autobús o tren.



Se detalla el tiempo invertido, en función de varios intervalos, en la siguiente tabla. Se consideran los datos de manera global, es decir, sin considerar el medio de desplazamiento utilizado, que se detalla más adelante

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % válido |
|------------------------|-----|--------|-----------|----------|
| 1 – 5 minutos | 123 | 22,32 | 123 | 35,65 |
| 6 – 10 minutos | 121 | 21,96 | 121 | 35,07 |
| 11 – 20 minutos | 79 | 14,34 | 79 | 22,90 |
| 21 – 30 minutos | 13 | 2,36 | 13 | 3,77 |
| 31 – 60 minutos | 7 | 1,27 | 7 | 2,03 |
| < 60 minutos | 2 | 0,36 | 2 | 0,58 |
| NS/NC | 206 | 37,39 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 345 | 100,00 |

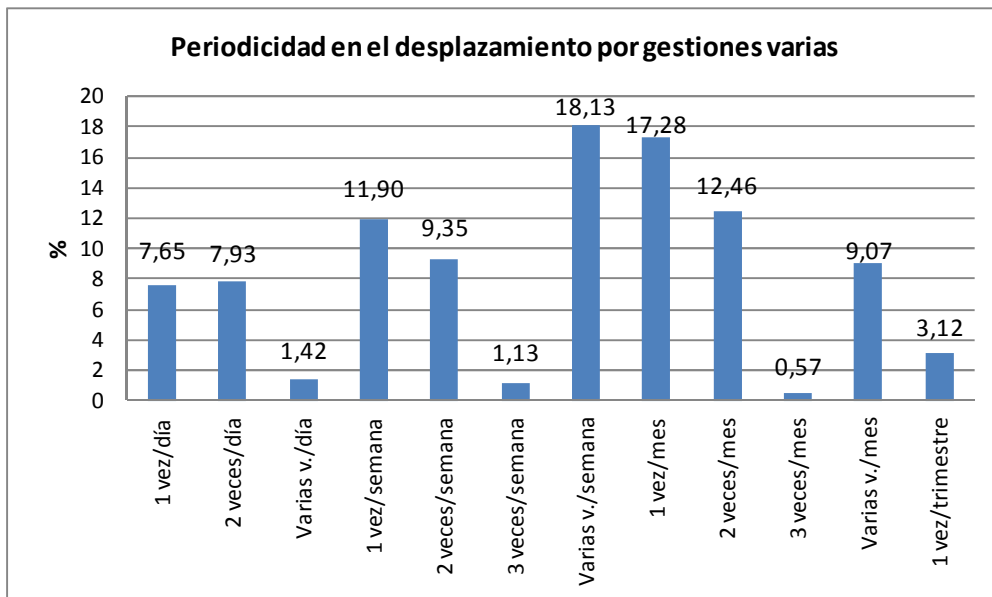


La distribución del tiempo invertido en desplazamientos por gestiones varias diferencia claramente los periodos de más de 20 minutos, con bajos porcentajes (ninguno llega al 4%) y los inferiores a los 20 minutos invertidos, que superan el 22% de los encuestados en los 3 intervalos, siendo los periodos 1 a 5 minutos y de 6 a 10 minutos los más relevantes con unos porcentajes de 35,65% y 35,07% respectivamente.



La tabla que sigue muestra la periodicidad de los desplazamientos por gestiones varias.

| Periodicidad | Nº | % | Nº válido | % válido |
|-----------------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 vez / día | 27 | 4,90 | 27 | 7,65 |
| 2 veces / día | 28 | 5,08 | 28 | 7,93 |
| Varias veces / día | 5 | 0,91 | 5 | 1,42 |
| 1 vez / semana | 42 | 7,62 | 42 | 11,90 |
| 2 veces / semana | 33 | 5,99 | 33 | 9,35 |
| 3 veces / semana | 4 | 0,73 | 4 | 1,13 |
| Varias veces / semana | 64 | 11,62 | 64 | 18,13 |
| 1 vez / mes | 61 | 11,07 | 61 | 17,28 |
| 2 veces / mes | 44 | 7,99 | 44 | 12,46 |
| 3 veces / mes | 2 | 0,36 | 2 | 0,57 |
| Varias veces / mes | 32 | 5,81 | 32 | 9,07 |
| 1 vez / trimestre | 11 | 2,00 | 11 | 3,12 |
| NS/NC | 198 | 35,93 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 353 | 100,00 |



La periodicidad en el desplazamiento por gestiones varias se realiza mayoritariamente varias veces a la semana (18,13%) y una vez al mes (17,28%). Los periodos de varias veces al día, 3 veces por semana y 3 veces al mes son los menos frecuentes, ya que sus porcentajes oscilan por debajo del 1,5%, mientras que los demás periodos se encuentran entre el 13% y el 7%, excepto el 3,12% para los desplazamientos que se producen 1 vez al trimestre.

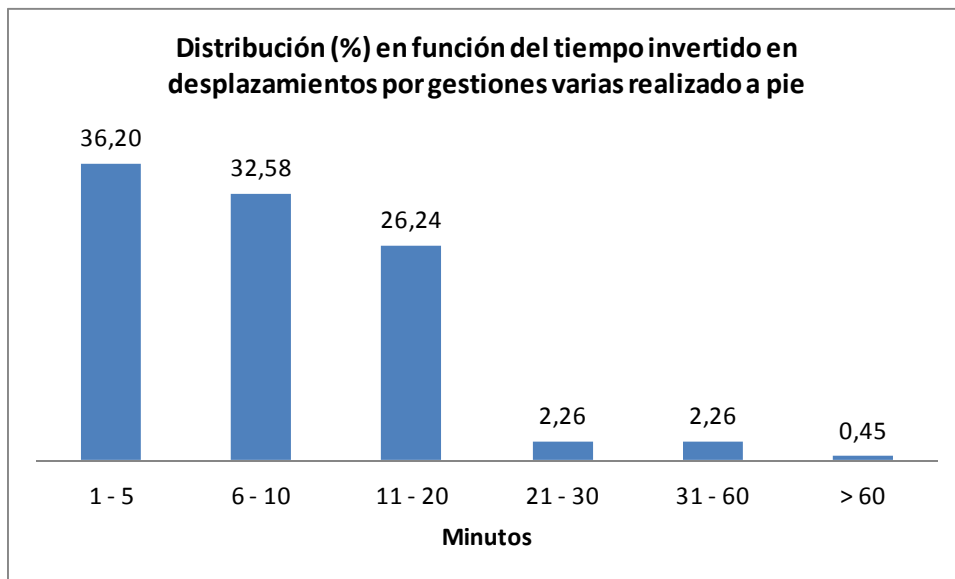


Análisis detallado de los desplazamientos por gestiones varias en función del medio empleado

Otro tipo de desplazamiento es aquel realizado por gestiones varias distintas de las compras, el ocio o cultura y el trabajo o estudios.

En el caso de los desplazamientos a pie realizados por este motivo se obtiene lo siguiente.

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % válido |
|------------------------|-----|--------|-----------|----------|
| 1 – 5 minutos | 80 | 29,20 | 80 | 36,20 |
| 6 – 10 minutos | 72 | 26,29 | 72 | 32,58 |
| 11 – 20 minutos | 58 | 21,17 | 58 | 26,24 |
| 21 – 30 minutos | 5 | 1,82 | 5 | 2,26 |
| 31 – 60 minutos | 5 | 1,82 | 5 | 2,26 |
| < 60 minutos | 1 | 0,36 | 1 | 0,45 |
| NS/NC | 53 | 19,34 | -- | -- |
| Total | 274 | 100,00 | 221 | 100,00 |

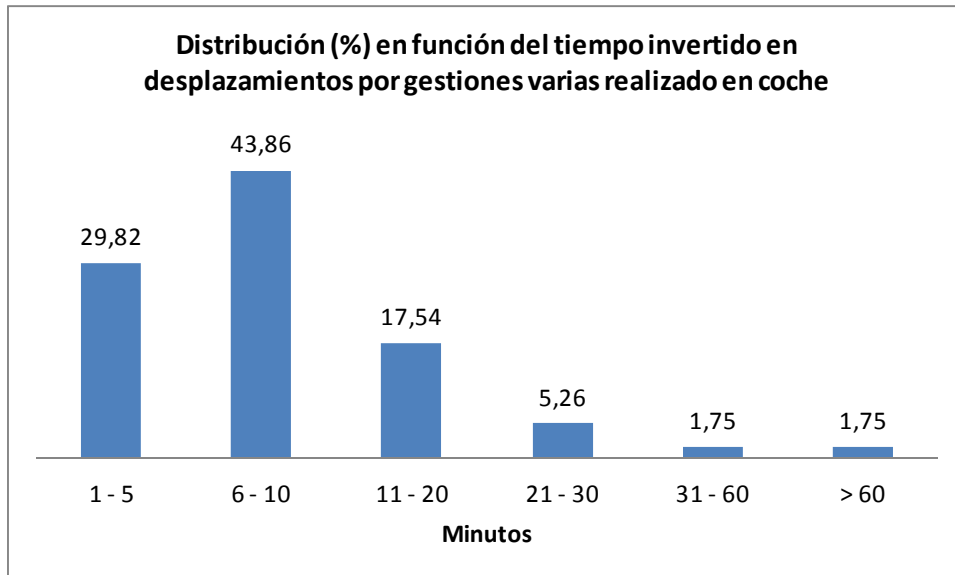


Los intervalos de tiempo más pequeños son los más habituales, descendiendo la proporción que suponen según aumenta el tiempo de desplazamiento. Así, aquellos de entre 1 y 5 minutos suponen un 36,20%, los de 6 a 10 minutos son un 32,58% y los de 11 a 20 minutos representan un 26,24% del total. Muy escasos son los que cuestan más de 20 minutos.



Los desplazamientos en coche, por motivos de realización de gestiones varias, son los que se indican a continuación.

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % válido |
|------------------|-----------|---------------|-----------|---------------|
| 1 – 5 minutos | 17 | 24,28 | 17 | 29,82 |
| 6 – 10 minutos | 25 | 35,71 | 25 | 43,86 |
| 11 – 20 minutos | 10 | 14,29 | 10 | 17,54 |
| 21 – 30 minutos | 3 | 4,29 | 3 | 5,26 |
| 31 – 60 minutos | 1 | 1,43 | 1 | 1,75 |
| < 60 minutos | 1 | 1,43 | 1 | 1,75 |
| NS/NC | 13 | 18,57 | -- | -- |
| Total | 70 | 100,00 | 57 | 100,00 |

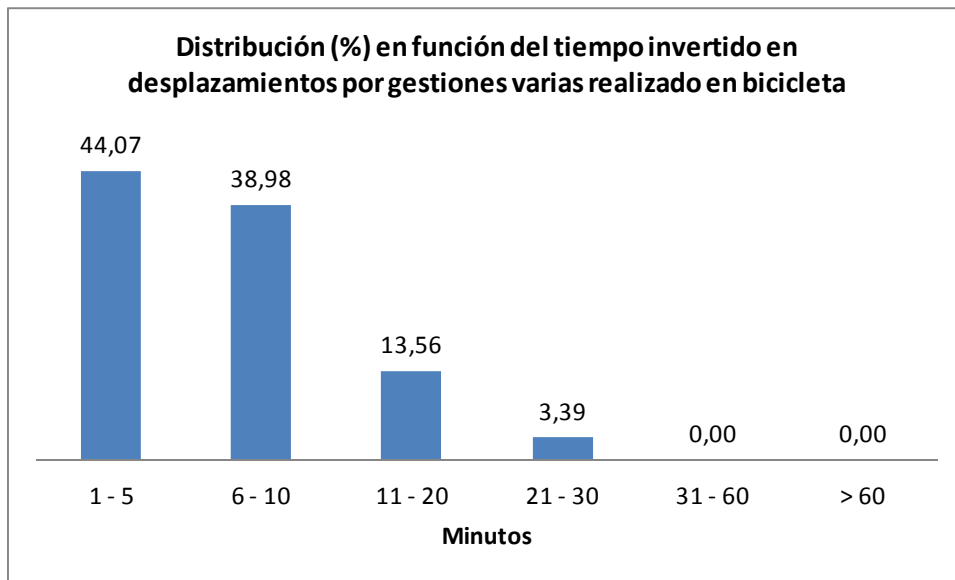


Son aquellos con duración entre 6 y 10 minutos los mayoritarios, con un 43,86%, seguido de aquellos de 1 a 5 minutos (29,82%) y de aquellos de 11 a 20 minutos (17,54%).



Una parte de los desplazamientos por gestiones varias se llevan a cabo en bicicleta.

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % |
|------------------|-----------|---------------|-----------|---------------|
| 1 – 5 minutos | 26 | 35,14 | 26 | 44,07 |
| 6 – 10 minutos | 23 | 31,08 | 23 | 39,98 |
| 11 – 20 minutos | 8 | 10,81 | 8 | 13,56 |
| 21 – 30 minutos | 2 | 2,70 | 2 | 3,39 |
| 31 – 60 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| < 60 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| NS/NC | 15 | 20,27 | -- | -- |
| Total | 74 | 100,00 | 59 | 100,00 |

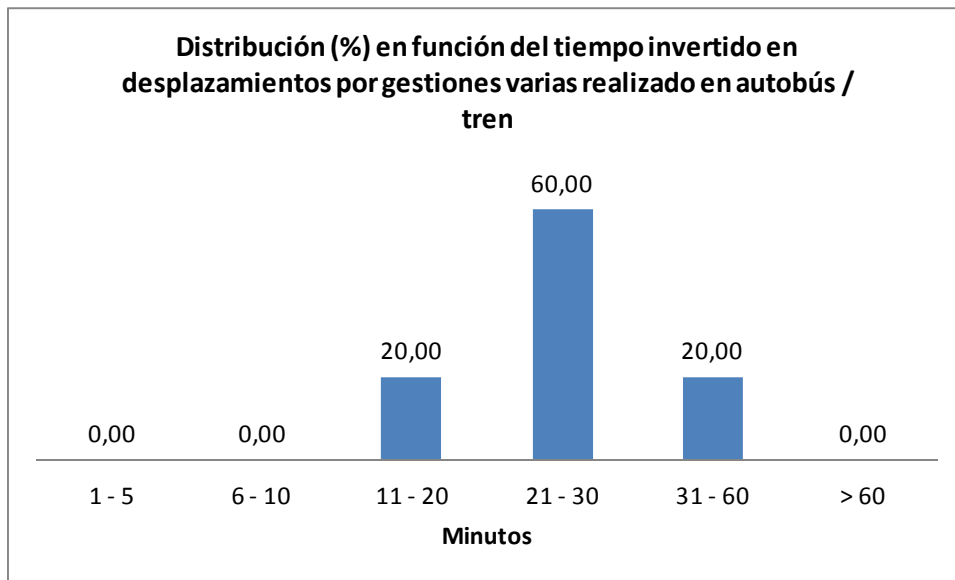


Una gran parte de los desplazamientos en bicicleta por gestiones varias, en concreto un 44,07%, son de corta duración (de 1 a 5 minutos), seguido de los que duran entre 6 y 10 minutos (38,98%) y en menor proporción los de mayor duración: 13,56% para los que duran entre 11 y 20 minutos y sólo un 3,39% para los de duración entre 21 y 30 minutos. No se producen este tipo de desplazamientos de más de media hora.



El autobús y el tren tienen su presencia en los desplazamientos por gestiones varias.

| Franja de tiempo | Nº | % | Nº válido | % válido |
|------------------|-----------|---------------|-----------|---------------|
| 1 – 5 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| 6 – 10 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| 11 – 20 minutos | 1 | 9,09 | 1 | 20,00 |
| 21 – 30 minutos | 3 | 27,27 | 3 | 60,00 |
| 31 – 60 minutos | 1 | 9,09 | 1 | 20,00 |
| < 60 minutos | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| NS/NC | 6 | 54,55 | -- | -- |
| Total | 11 | 100,00 | 5 | 100,00 |



Este tipo de desplazamientos cuenta con mayor duración, siendo un 60,00% de los mismos de entre 21 y 30 minutos, mientras que un 20,00% son de entre 11 y 20 minutos y otro 20,00% de entre 31 minutos y 1 hora. No se llevan a cabo desplazamientos de más de 1 hora por este tema.



RESUMEN DE LOS DESPLAZAMIENTOS SEGÚN TIPOLOGÍA Y MEDIO

Se indica a continuación una tabla resumen con los datos de desplazamientos en función de las distintas tipologías establecidas y el medio de desplazamiento utilizado.

| | Trabajo / estudios | | Compras | | Ocio / cultura | | Gestiones varias | |
|-----------------------|--------------------|--------|---------|--------|----------------|--------|------------------|--------|
| | Nº | % | Nº | % | Nº | % | Nº | % |
| A pie | 186 | 51,96 | 220 | 48,78 | 253 | 65,05 | 256 | 64,16 |
| Coche | 103 | 28,77 | 197 | 43,68 | 64 | 16,45 | 66 | 16,54 |
| Bici | 62 | 17,32 | 30 | 6,65 | 70 | 17,99 | 66 | 16,54 |
| Autobús / tren | 7 | 1,95 | 4 | 0,89 | 2 | 0,51 | 11 | 2,76 |
| Total | 358 | 100,00 | 451 | 100,00 | 389 | 100,00 | 399 | 100,00 |

Los desplazamientos por compras son los más realizados, con 451 encuestados que han contestado a esta pregunta de un total de 551, mientras que los menos habituales son los desplazamientos por trabajo / estudios, que realizan 358 encuestados.

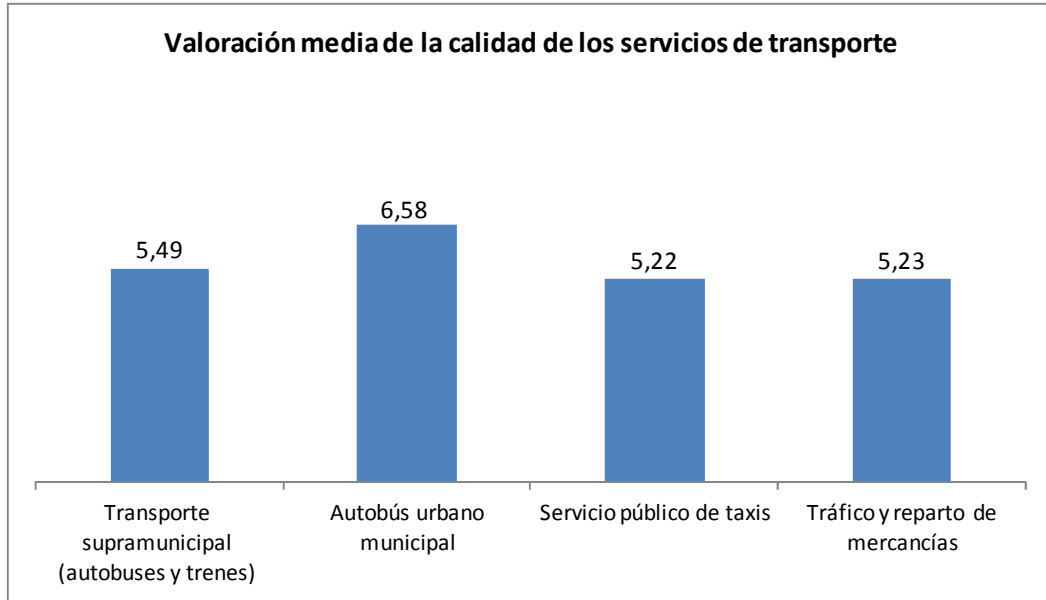
Los desplazamientos a pie son para todas las tipologías son las habituales, con un 51,96% en el caso de trabajo / estudios, un 48,78% para compras, un 65,05% para ocio / cultura y un 64,16% para gestiones varias.

El coche es el segundo medio de transporte más utilizado, especialmente en el caso de las compras (43,68%), pero también para trabajo / estudios (28,77%) y para gestiones varias (16,54%) y quedando en tercer lugar en el caso de ocio / cultura, con un 16,45% que es superado por la bicicleta con un 17,99%. Ésta presenta porcentajes similares en el caso de los desplazamientos por trabajo / estudios (17,32%) y por gestiones varias (16,54%) e inferiores en el caso de las compras (6,65%). En el caso de los desplazamientos por gestiones, el autobús / tren tiene una importancia mayor (2,76%) que en otros casos, si bien la proporción que supone este medio sigue siendo baja.

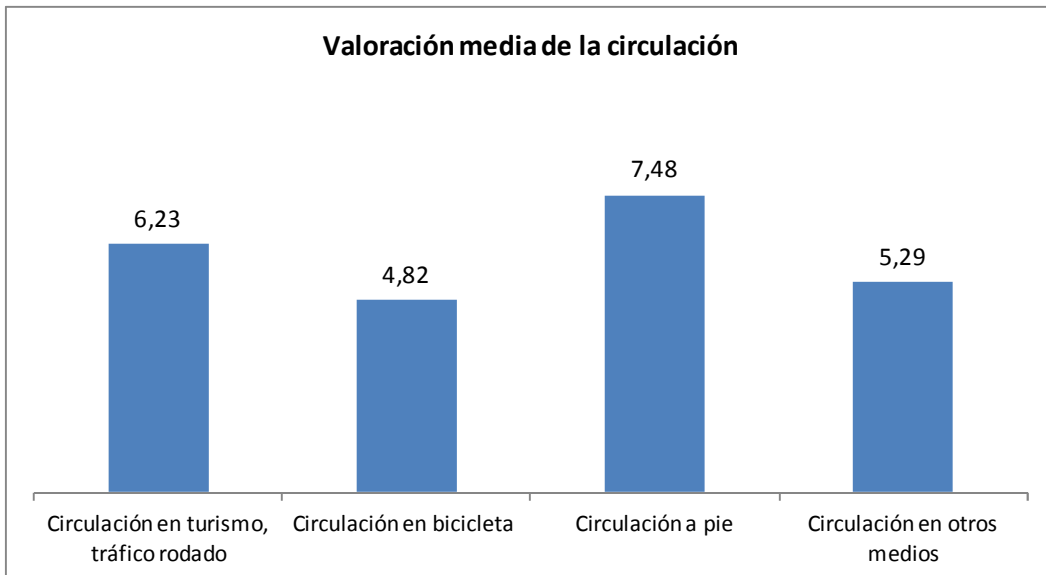


3.3 VALORACIÓN DE LA CALIDAD DE SERVICIOS Y ASPECTOS DE MOVILIDAD

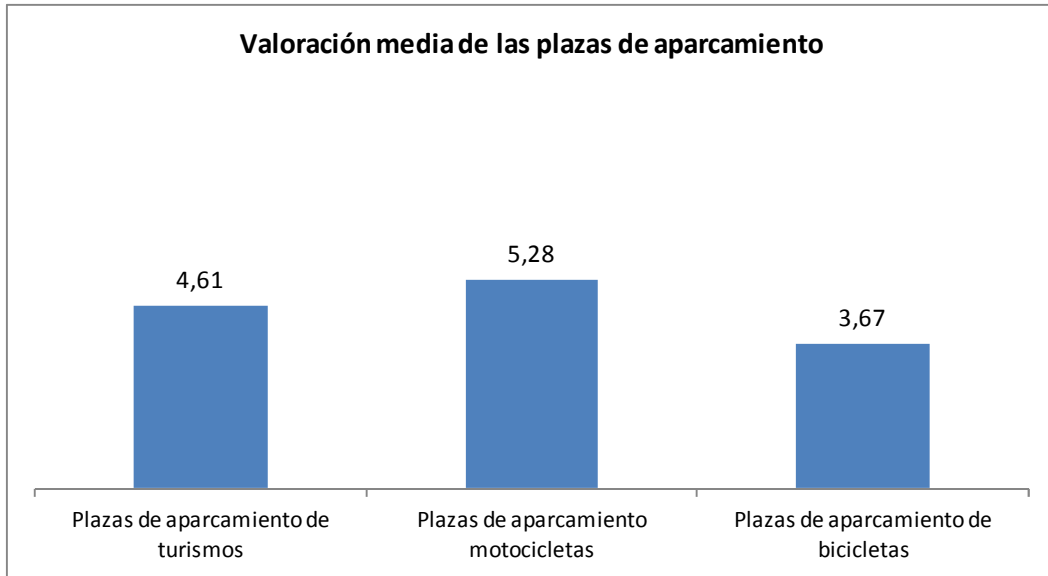
Hay que tener en cuenta que muchos de los encuestados online no han valorado todos los aspectos que se requerían. Se ha realizado un promedio entre aquellos que han dado algún tipo de valoración.



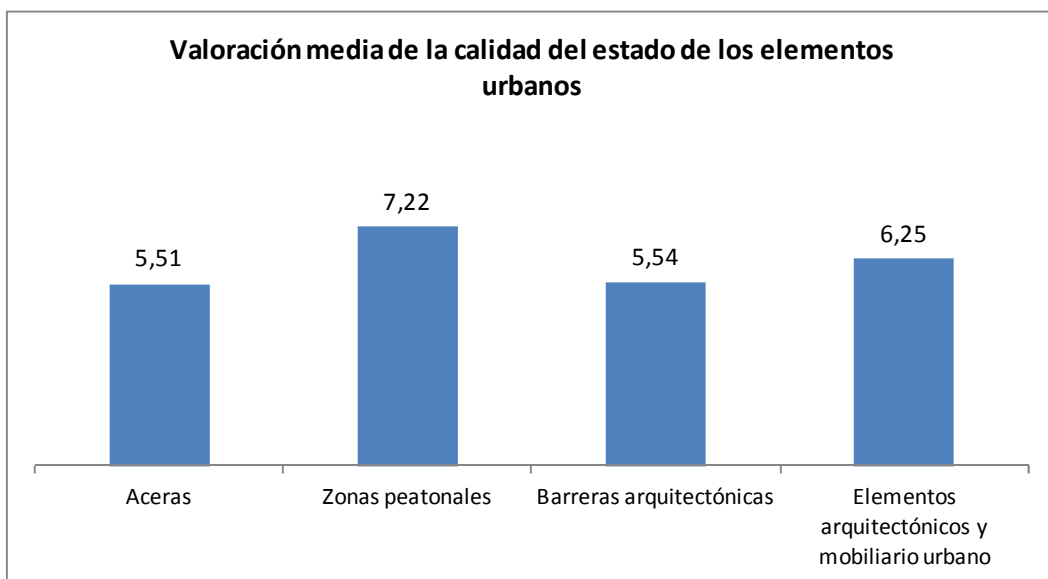
El promedio de valoración de la calidad de los servicios y los aspectos de movilidad muestra cómo el Autobús urbano municipal es el que obtiene la mejor valoración con 6,58 mientras que el transporte supramunicipal (autobuses y trenes), Servicio público de taxis y Tráfico y reparto de mercancías obtienen una valoración ligeramente superior al 5 (5,48, 5,22 y 5,23, respectivamente).



El promedio de valoración en cuanto a la calidad de la circulación por el municipio de Jaca muestra cómo la circulación a pie es la mejor valorada no solo de estos cuatro aspectos, sino respecto a todos los relacionados con la movilidad, con 7,48. Le sigue en importancia con un 6,23 la circulación en turismo, tráfico rodado. La valoración más baja en cuanto a calidad de la circulación es la realizada en bicicleta con una valoración inferior a 5, de 4,82.



En cuanto a la calidad de los servicios de aparcamiento según el número de plazas existentes en el municipio de Jaca, solamente las destinadas para motocicletas supera la puntuación de 5 (5,28) mientras que las plazas de aparcamiento para turismos tiene una puntuación de 4,61. La peor valoración se hace con respecto a las plazas de aparcamiento para bicicletas, que además es el aspecto peor valorado de todos los servicios, con una puntuación de 3,67.



La valoración de la calidad del estado de los elementos urbanos en el municipio de Jaca muestra cómo todos ellos superan el valor de 5. Destacan la valoración de las zonas peatonales (7,22), tras le sigue la puntuación de los elementos arquitectónicos y mobiliario urbano (6,25.), la existencia de barreras arquitectónicas (5,54) y el estado de las aceras (5,51).

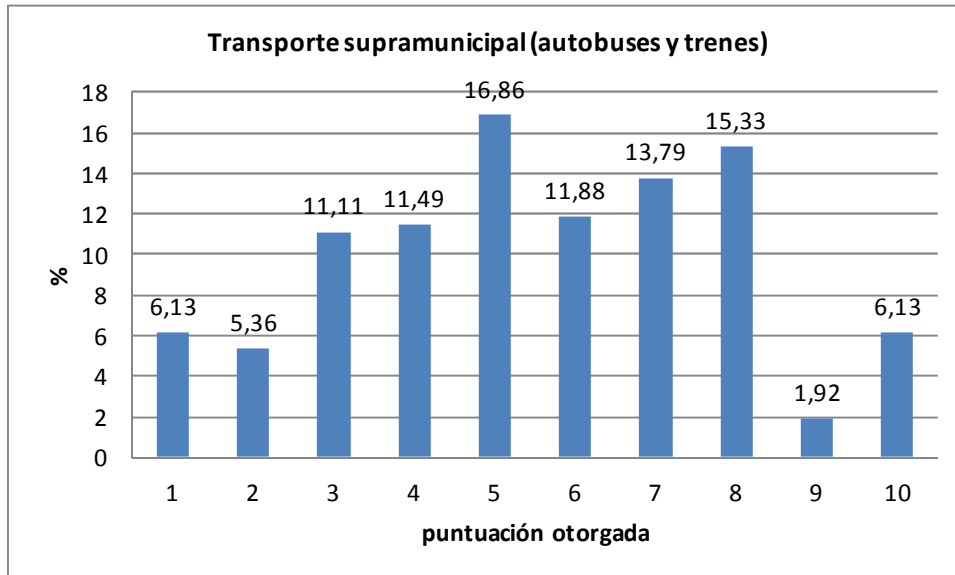
La valoración detallada de cada uno de los aspectos / servicios aporta los siguientes resultados.

Cabe destacar el número tan elevado de respuestas NS/NC, en muchos casos llega a alcanzar la mitad del total de encuestas. Se puede observar en cada tabla.

TRANSPORTE SUPRAMUNICIPAL (AUTOBUSES Y TRENES)



| Valoración | Nº | % | Nº válido | % válido |
|--------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 | 16 | 2,90 | 16 | 6,13 |
| 2 | 14 | 2,54 | 14 | 5,36 |
| 3 | 29 | 5,26 | 29 | 11,11 |
| 4 | 30 | 5,44 | 30 | 11,49 |
| 5 | 44 | 7,99 | 44 | 16,86 |
| 6 | 31 | 5,63 | 31 | 11,88 |
| 7 | 36 | 6,53 | 36 | 13,79 |
| 8 | 40 | 7,26 | 40 | 15,33 |
| 9 | 5 | 0,91 | 5 | 1,92 |
| 10 | 16 | 2,90 | 16 | 6,13 |
| NS/NC | 290 | 52,63 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 261 | 100,00 |



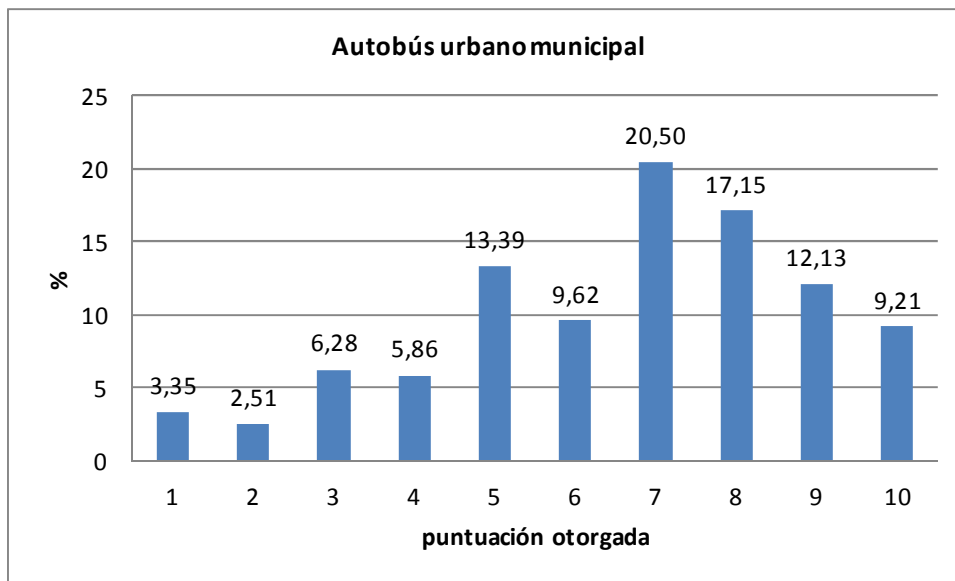
En cuanto a la puntuación otorgada al transporte supramunicipal (autobuses y trenes), en una escala de 1 a 10 puntos, el 16,86% de los encuestados puntúa el servicio con una puntuación de 5. Entre el 11% y el 16% están las puntuaciones de 3 a 8 puntos, mientras que tanto la puntuación de 10 y como la de 1 punto coinciden con un 6,13%. El porcentaje más bajo, un 1,92%, lo obtiene la puntuación de 9 puntos.

Puntuación media: 5,49



AUTOBÚS URBANO MUNICIPAL

| Valoración | Nº | % | Nº válido | % válido |
|--------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 | 8 | 1,45 | 8 | 3,35 |
| 2 | 6 | 1,09 | 6 | 2,51 |
| 3 | 15 | 2,72 | 15 | 6,28 |
| 4 | 14 | 2,54 | 14 | 5,86 |
| 5 | 32 | 5,81 | 32 | 13,39 |
| 6 | 23 | 4,17 | 23 | 9,62 |
| 7 | 49 | 8,89 | 49 | 20,50 |
| 8 | 41 | 7,44 | 41 | 17,15 |
| 9 | 29 | 5,26 | 29 | 12,13 |
| 10 | 22 | 3,99 | 22 | 9,21 |
| NS/NC | 312 | 56,62 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 239 | 100,00 |



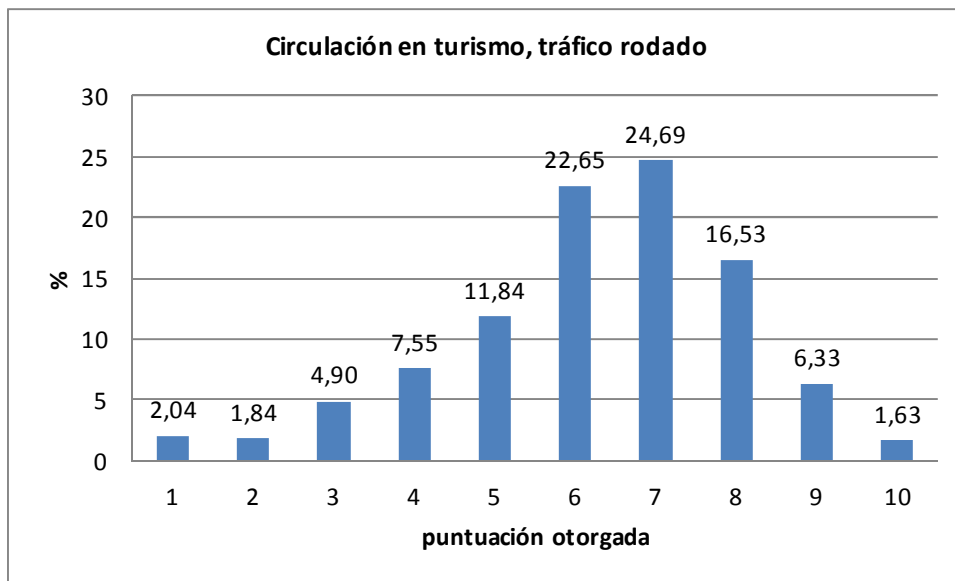
En la valoración del autobús urbano municipal las puntuaciones de 7, con un 20,50%, y de 8, con un 17,15%, son las más otorgadas. Las puntuaciones inferiores a 5 puntos son las menos asignadas, todas ellas con porcentajes inferiores al 6,50%. El resto de puntuaciones (5, 6, 9 y 10) oscilan entre el 9% y el 14%.

Puntuación media: 6,58



CIRCULACIÓN EN TURISMO, TRÁFICO RODADO

| Valoración | Nº | % | Nº válido | % válido |
|--------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 | 10 | 1,81 | 10 | 2,04 |
| 2 | 9 | 1,63 | 9 | 1,84 |
| 3 | 24 | 4,36 | 24 | 4,90 |
| 4 | 37 | 6,72 | 37 | 7,55 |
| 5 | 58 | 10,53 | 58 | 11,84 |
| 6 | 111 | 20,15 | 111 | 22,65 |
| 7 | 121 | 21,96 | 121 | 24,69 |
| 8 | 81 | 14,70 | 81 | 16,53 |
| 9 | 31 | 5,63 | 31 | 6,33 |
| 10 | 8 | 1,45 | 8 | 1,63 |
| NS/NC | 61 | 11,07 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 490 | 100,00 |



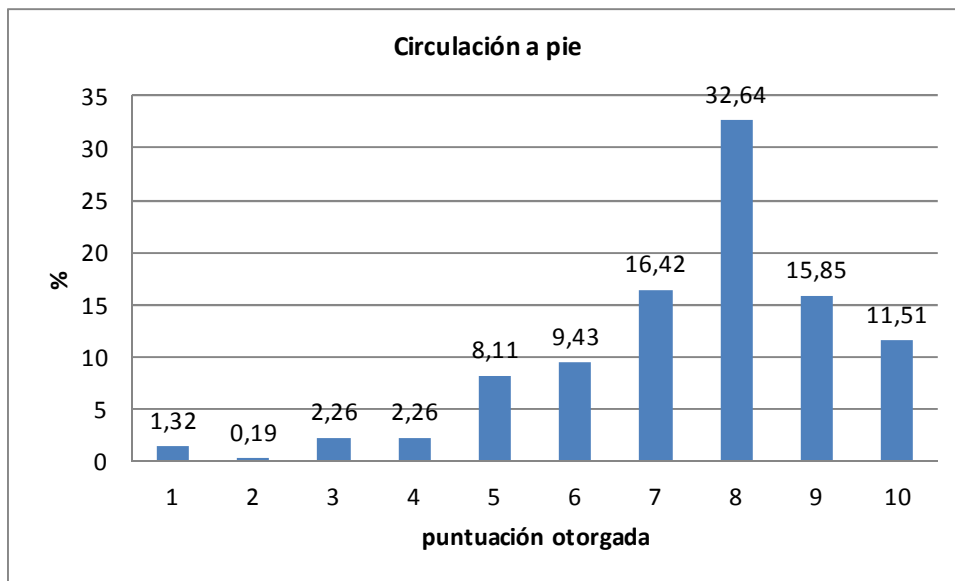
La puntuación otorgada por los encuestados acerca de la circulación en turismo muestra como las puntuaciones 7, 6 y 8, en este orden, son las que mayores porcentajes obtienen siendo de 24,69%, 22,65% y 16,53% respectivamente. El gráfico destaca que las bajas puntuaciones de 1 y 2 puntos, así como la más alta (10 puntos), oscilan alrededor del 2% de los encuestados.

Puntuación media: 6,23



CIRCULACIÓN A PIE

| Valoración | Nº | % | Nº válido | % válido |
|--------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 | 7 | 1,27 | 7 | 1,32 |
| 2 | 1 | 0,18 | 1 | 0,19 |
| 3 | 12 | 2,18 | 12 | 2,26 |
| 4 | 12 | 2,18 | 12 | 2,26 |
| 5 | 43 | 7,80 | 43 | 8,11 |
| 6 | 50 | 9,07 | 50 | 9,43 |
| 7 | 87 | 15,79 | 87 | 16,42 |
| 8 | 173 | 31,40 | 173 | 32,64 |
| 9 | 84 | 15,25 | 84 | 15,85 |
| 10 | 61 | 11,07 | 61 | 11,51 |
| NS/NC | 21 | 3,81 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 530 | 100,00 |



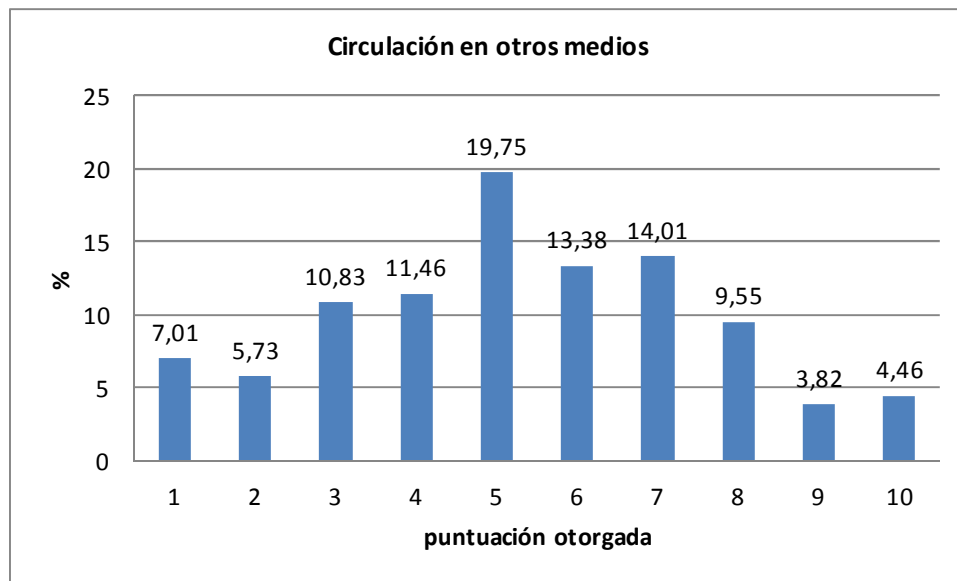
En la puntuación otorgada a la circulación a pie, la puntuación de 8 puntos destaca con un 32,64%, siguiéndole las puntuaciones de 7 y 9 puntos con un 16,42% y un 15,85%. Destaca el gráfico que las puntuaciones inferiores a 5 puntos obtienen todas un porcentaje inferior al 2,5% de los encuestados.

Puntuación media: 7,48.



CIRCULACIÓN EN OTROS MEDIOS

| Valoración | Nº | % | Nº válido | % válido |
|--------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 | 11 | 2,00 | 11 | 7,01 |
| 2 | 9 | 1,63 | 9 | 5,73 |
| 3 | 17 | 3,09 | 17 | 10,83 |
| 4 | 18 | 3,27 | 18 | 11,46 |
| 5 | 31 | 5,63 | 31 | 19,75 |
| 6 | 21 | 3,81 | 21 | 13,38 |
| 7 | 22 | 3,99 | 22 | 14,01 |
| 8 | 15 | 2,72 | 15 | 9,55 |
| 9 | 6 | 1,09 | 6 | 3,82 |
| 10 | 7 | 1,27 | 7 | 4,46 |
| NS/NC | 394 | 71,51 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 157 | 100,00 |



Cabe destacar en este apartado el elevado porcentaje de personas que no han contestado a esta pregunta, así que (como en el resto de tablas) los datos se han trabajado sin tener en cuenta las respuestas NS/NC.

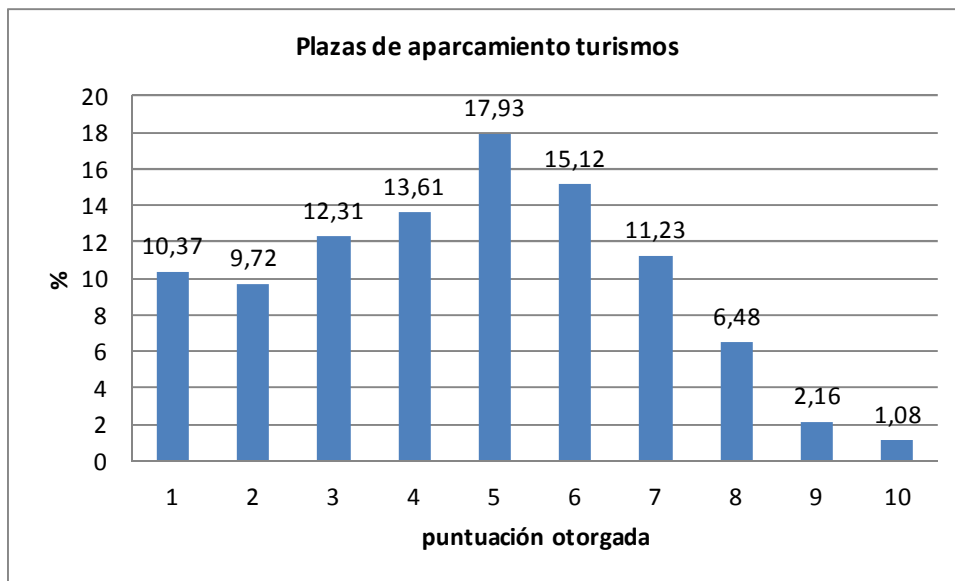
En la puntuación otorgada a la circulación en otros medios, las puntuaciones de 3 a 7 puntos superan el umbral del 10% de los encuestados siendo la puntuación de 5 la que obtiene el porcentaje más alto con un 19,75%. Las demás puntuaciones se encuentran por debajo del 10%, siendo la puntuación de 9 única inferior al 4% y la de 8 la mayor, con un 9,55%.

Puntuación media: 5,29



PLAZAS DE APARCAMIENTO TURISMOS

| Valoración | Nº | % | Nº válido | % válido |
|--------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 | 48 | 8,71 | 48 | 10,37 |
| 2 | 45 | 8,17 | 45 | 9,72 |
| 3 | 57 | 10,34 | 57 | 12,31 |
| 4 | 63 | 11,43 | 63 | 13,61 |
| 5 | 83 | 15,06 | 83 | 17,93 |
| 6 | 70 | 12,70 | 70 | 15,12 |
| 7 | 52 | 9,44 | 52 | 11,23 |
| 8 | 30 | 5,44 | 30 | 6,48 |
| 9 | 10 | 1,81 | 10 | 2,16 |
| 10 | 5 | 0,91 | 5 | 1,08 |
| NS/NC | 88 | 15,97 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 463 | 100,00 |



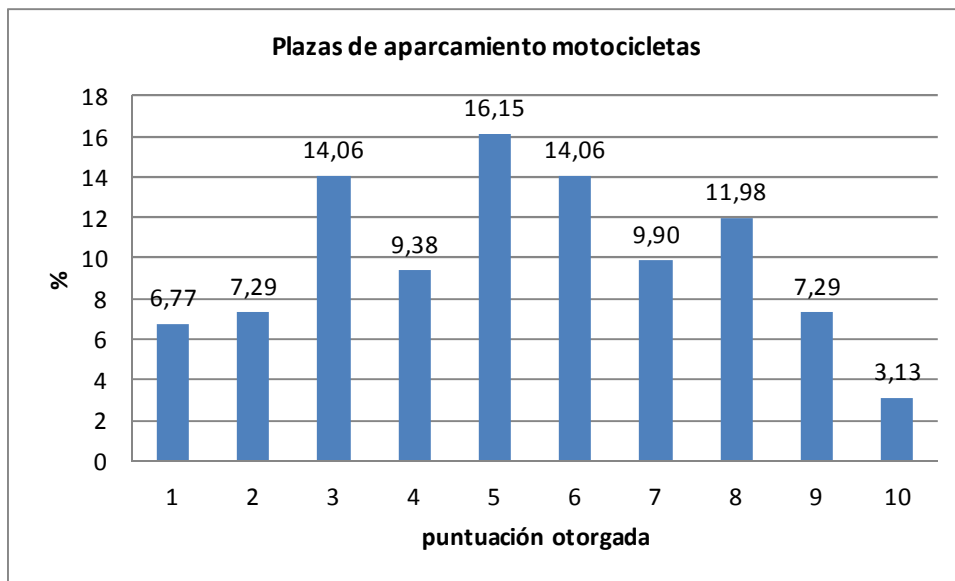
En la puntuación otorgada en las plazas de aparcamientos para turismos la puntuación que obtiene un mayor porcentaje es 5, con un 17,93%. Destaca que la puntuación más baja (1) obtenga una porcentaje del 10,37% mientras que la puntuación más alta (10) solamente obtiene un 1,08%. Se observa desde la puntuación de 5 hasta la de 10 un descenso continuado del porcentaje obtenido.

Puntuación media: 4,61



PLAZAS DE APARCAMIENTO MOTOCICLETAS

| Valoración | Nº | % | Nº válido | % válido |
|--------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 | 13 | 2,36 | 13 | 6,77 |
| 2 | 14 | 2,54 | 14 | 7,29 |
| 3 | 27 | 4,90 | 27 | 14,06 |
| 4 | 18 | 3,27 | 18 | 9,38 |
| 5 | 31 | 5,63 | 31 | 16,15 |
| 6 | 27 | 4,90 | 27 | 14,06 |
| 7 | 19 | 3,45 | 19 | 9,90 |
| 8 | 23 | 4,17 | 23 | 11,98 |
| 9 | 14 | 2,54 | 14 | 7,29 |
| 10 | 6 | 1,09 | 6 | 3,13 |
| NS/NC | 359 | 65,15 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 192 | 100,00 |



Cabe destacar en este apartado el elevado porcentaje de personas que no han contestado a esta pregunta, así que (como en el resto de tablas) los datos se han trabajado sin tener en cuenta las respuestas NS/NC.

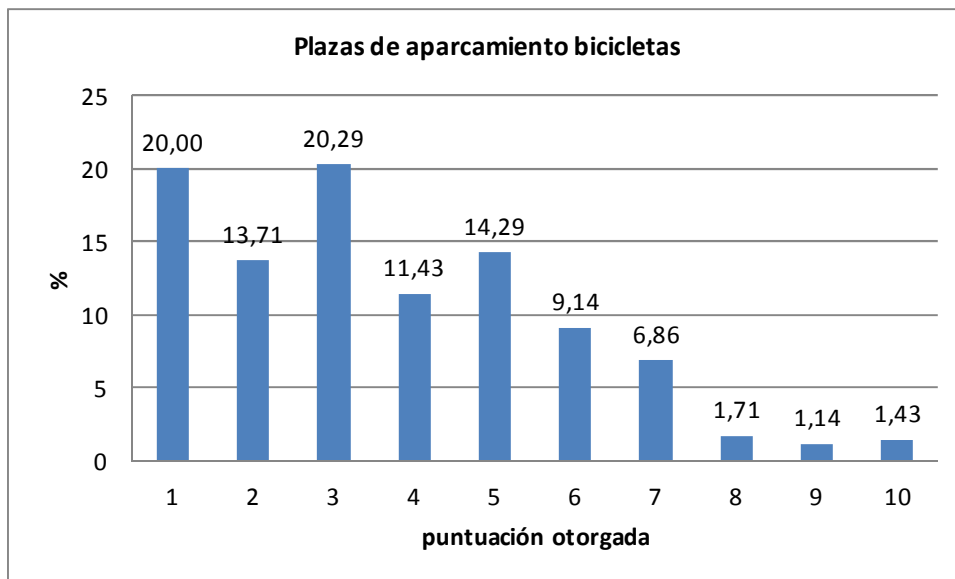
En cuanto a la puntuación otorgada a las plazas de aparcamiento para motocicletas, la puntuación de 5 puntos es la que obtiene un porcentaje más alto con un 16,15%, seguido del 14,06% que obtienen las puntuaciones de 3 y 6 y del 11,98% de la puntuación de 8. Destacar que tanto la puntuación de 2 como la de 9 (ambas extremas) obtienen el mismo porcentaje (7,29%) y que la puntuación de 1 punto obtiene un porcentaje de 6,77%.

Puntuación media: 5,28



PLAZAS DE APARCAMIENTO BICICLETAS

| Valoración | Nº | % | Nº válido | % válido |
|--------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 | 70 | 12,70 | 70 | 20,00 |
| 2 | 48 | 8,71 | 48 | 13,71 |
| 3 | 71 | 12,89 | 71 | 20,29 |
| 4 | 40 | 7,26 | 40 | 11,43 |
| 5 | 50 | 9,07 | 50 | 14,29 |
| 6 | 32 | 5,81 | 32 | 9,14 |
| 7 | 24 | 4,36 | 24 | 6,86 |
| 8 | 6 | 1,09 | 6 | 1,71 |
| 9 | 4 | 0,73 | 4 | 1,14 |
| 10 | 5 | 0,91 | 5 | 1,43 |
| NS/NC | 201 | 36,48 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 350 | 100,00 |



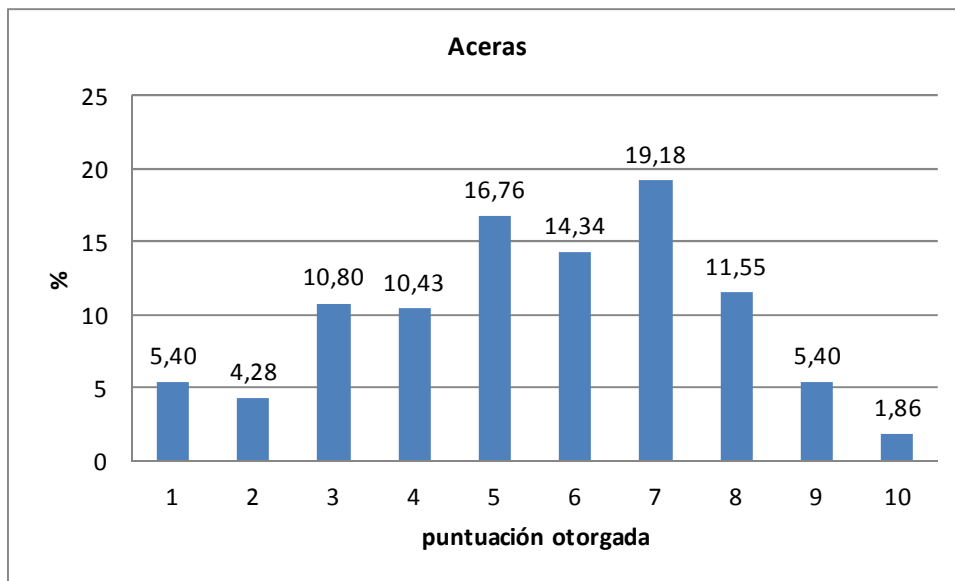
En cuanto a la puntuación otorgada sobre las plazas de aparcamiento para bicicletas, los encuestados valoran negativamente, ya que las puntuaciones de 3 y 1 punto, en este orden, obtienen los porcentajes más altos, con un 20,29% y 20,00% respectivamente. Le siguen con un 14,29% la puntuación 5 y con un 13,7% la puntuación 2. Las puntuaciones superiores a 7 puntos (las más altas) no alcanzan el porcentaje del 2% cada una de ellas.

Puntuación media: 3,67



ACERAS

| Valoración | Nº | % | Nº válido | % válido |
|--------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 | 29 | 5,26 | 29 | 5,40 |
| 2 | 23 | 4,17 | 23 | 4,28 |
| 3 | 58 | 10,53 | 58 | 10,80 |
| 4 | 56 | 10,16 | 56 | 10,43 |
| 5 | 90 | 16,33 | 90 | 16,76 |
| 6 | 77 | 13,97 | 77 | 14,34 |
| 7 | 103 | 18,69 | 103 | 19,18 |
| 8 | 62 | 11,25 | 62 | 11,55 |
| 9 | 29 | 5,26 | 29 | 5,40 |
| 10 | 10 | 1,81 | 10 | 1,86 |
| NS/NC | 14 | 2,54 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 537 | 100,00 |



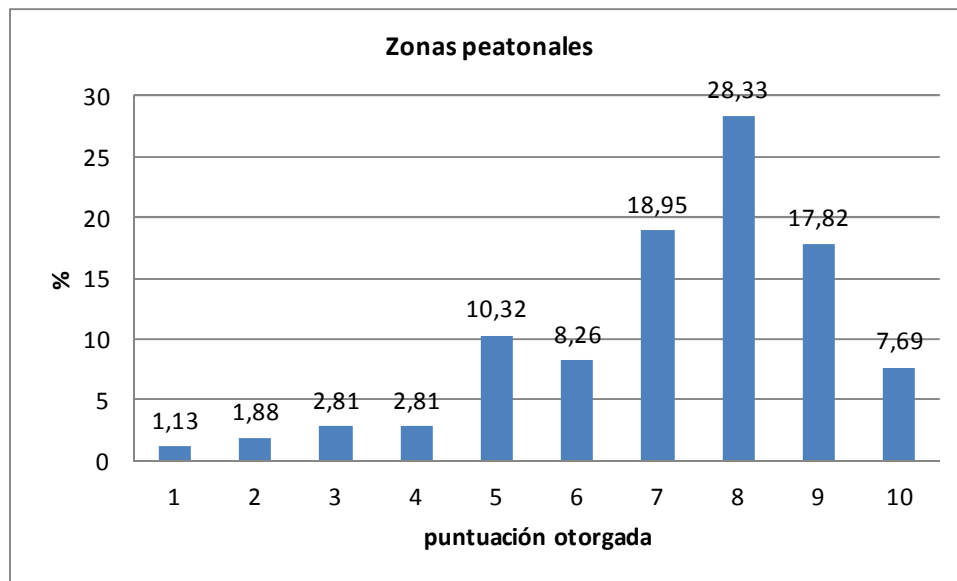
En cuanto a la valoración de las aceras, las puntuaciones comprendidas entre 3 y 8 puntos superan el 10% del total de respuestas cada una de ellas, siendo la puntuación de 7 la que obtiene el porcentaje más alto con un 19,18%, seguida de cerca por el 16,76% de la puntuación 5 y el 14,34% de la puntuación 6. Tanto las valoraciones más bajas 1 y 2 como las más altas 9 y 10, están en porcentajes inferiores al 6%.

Puntuación media: 5,51



ZONAS PEATONALES

| Valoración | Nº | % | Nº válido | % válido |
|--------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 | 6 | 1,09 | 6 | 1,13 |
| 2 | 10 | 1,81 | 10 | 1,88 |
| 3 | 15 | 2,72 | 15 | 2,81 |
| 4 | 15 | 2,72 | 15 | 2,81 |
| 5 | 55 | 9,98 | 55 | 10,32 |
| 6 | 44 | 7,99 | 44 | 8,26 |
| 7 | 101 | 18,33 | 101 | 18,95 |
| 8 | 151 | 27,40 | 151 | 28,33 |
| 9 | 95 | 17,24 | 95 | 17,82 |
| 10 | 41 | 7,44 | 41 | 7,69 |
| NS/NC | 18 | 3,27 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 533 | 100,00 |



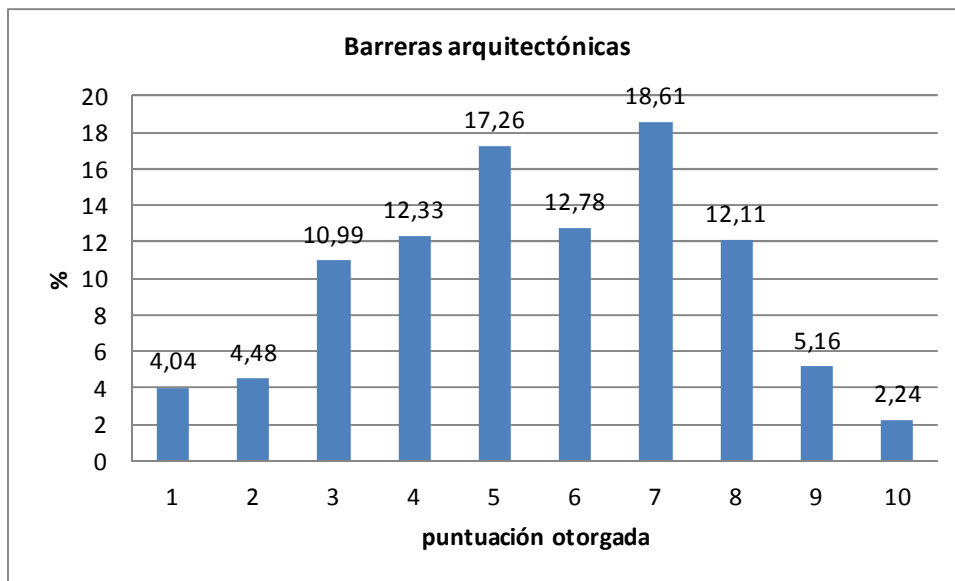
Las zonas peatonales, han recibido en general una buena valoración, ya que ninguna de las puntuaciones inferiores a 5 alcanza el 3% de los encuestados. La puntuación con un mayor porcentaje es la de 8 con un 28,33%, destacando también las puntuaciones de 7 y 9 con porcentajes de 18,95% y 17,82% respectivamente.

Puntuación media: 7,22.



BARRERAS ARQUITECTÓNICAS

| Valoración | Nº respuestas | % | Nº válido | % válido |
|--------------|---------------|---------------|------------|---------------|
| 1 | 18 | 3,27 | 18 | 4,04 |
| 2 | 20 | 3,63 | 20 | 4,48 |
| 3 | 49 | 8,89 | 49 | 10,99 |
| 4 | 55 | 9,98 | 55 | 12,33 |
| 5 | 77 | 13,97 | 77 | 17,26 |
| 6 | 57 | 10,34 | 57 | 12,78 |
| 7 | 83 | 15,06 | 83 | 18,61 |
| 8 | 54 | 9,80 | 54 | 12,11 |
| 9 | 23 | 4,17 | 23 | 5,16 |
| 10 | 10 | 1,81 | 10 | 2,24 |
| NS/NC | 105 | 19,06 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 446 | 100,00 |



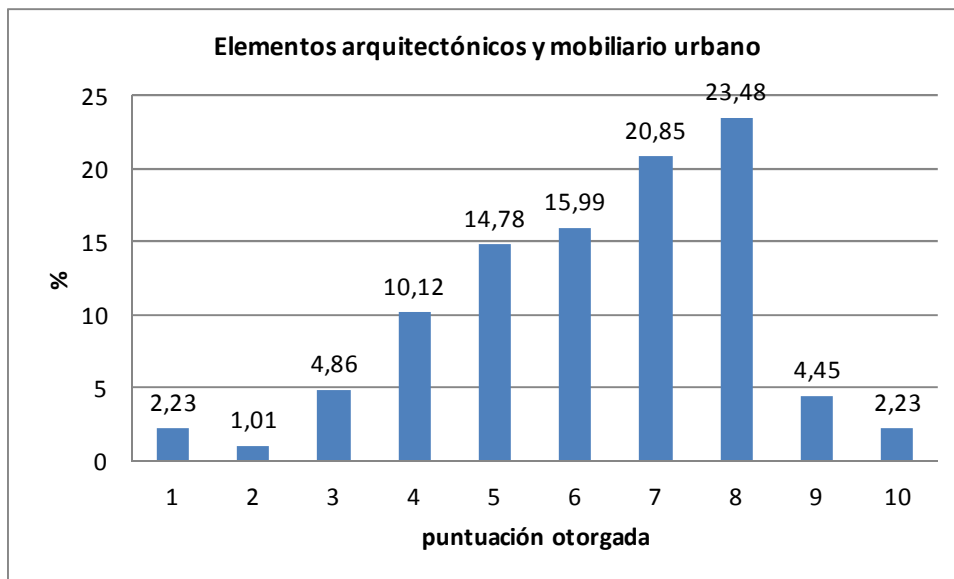
Las puntuaciones otorgadas por los encuestados sobre las barreras arquitectónicas con mayor porcentaje son, en este orden, 7 (18,61%) y 5 (17,26%). Las bajas puntuaciones de 1 y 2 obtienen unos porcentajes alrededor del 4%, siendo la puntuación máxima (10) la que obtiene el menor porcentaje con un 2,24%. El resto de puntuaciones, a excepción de 9 (es decir, 3, 4, 6 y 8) se sitúan entre el 10% y el 13%.

Puntuación media: 5,54.



ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS Y MOBILIARIO URBANO

| Valoración | Nº | % | Nº válido | % válido |
|--------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 | 11 | 2,00 | 11 | 2,23 |
| 2 | 5 | 0,91 | 5 | 1,01 |
| 3 | 24 | 4,36 | 24 | 4,86 |
| 4 | 50 | 9,07 | 50 | 10,12 |
| 5 | 73 | 13,25 | 73 | 14,78 |
| 6 | 79 | 14,34 | 79 | 15,99 |
| 7 | 103 | 18,69 | 103 | 20,85 |
| 8 | 116 | 21,05 | 116 | 23,48 |
| 9 | 22 | 3,99 | 22 | 4,45 |
| 10 | 11 | 2,00 | 11 | 2,23 |
| NS/NC | 57 | 10,34 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 494 | 100,00 |



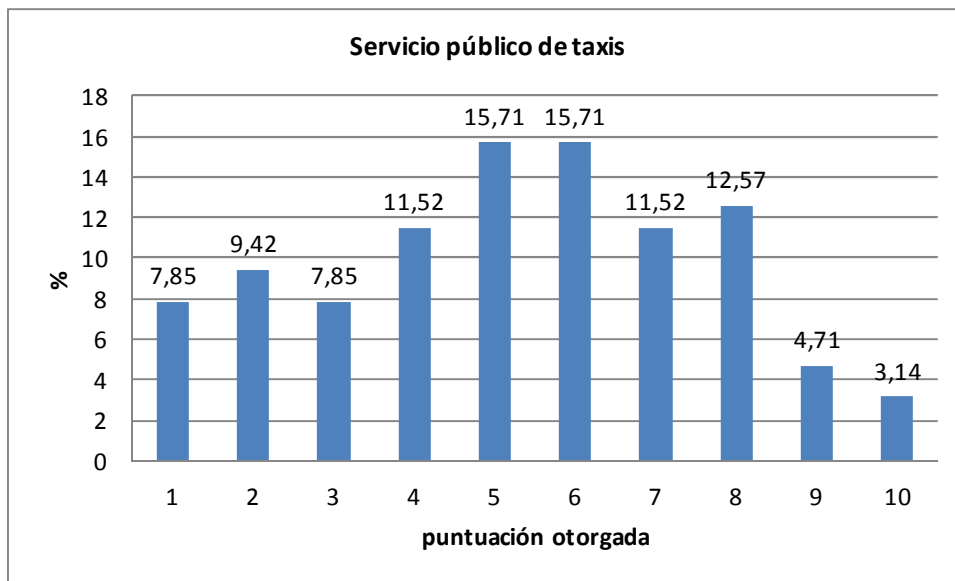
La gráfica de la puntuación otorgada a los elementos arquitectónicos y mobiliario urbano muestra como las puntuaciones de 8 y 7 obtienen los porcentajes más altos entre los encuestados con un 23,48% y 20,85% respectivamente. Son las puntuaciones más bajas (1 y 2) los que obtienen los porcentajes más pequeños, con datos inferiores al 2,25%. Desde la puntuación 2 hasta la 8 se observa un incremento continuado del porcentaje obtenido, descendiendo bruscamente para 9 y 10.

Puntuación media: 6,25



SERVICIO PÚBLICO DE TAXIS

| Valoración | Nº | % | Nº válido | % válido |
|--------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 | 15 | 2,72 | 15 | 7,85 |
| 2 | 18 | 3,27 | 18 | 9,42 |
| 3 | 15 | 2,72 | 15 | 7,85 |
| 4 | 22 | 3,99 | 22 | 11,52 |
| 5 | 30 | 5,44 | 30 | 15,71 |
| 6 | 30 | 5,44 | 30 | 15,71 |
| 7 | 22 | 3,99 | 22 | 11,52 |
| 8 | 24 | 4,36 | 24 | 12,57 |
| 9 | 9 | 1,63 | 9 | 4,71 |
| 10 | 6 | 1,09 | 6 | 3,14 |
| NS/NC | 360 | 65,34 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 191 | 100,00 |



Cabe destacar en este apartado el elevado porcentaje de personas que no han contestado a esta pregunta, así que (como en el resto de tablas) los datos se han trabajado sin tener en cuenta las respuestas NS/NC.

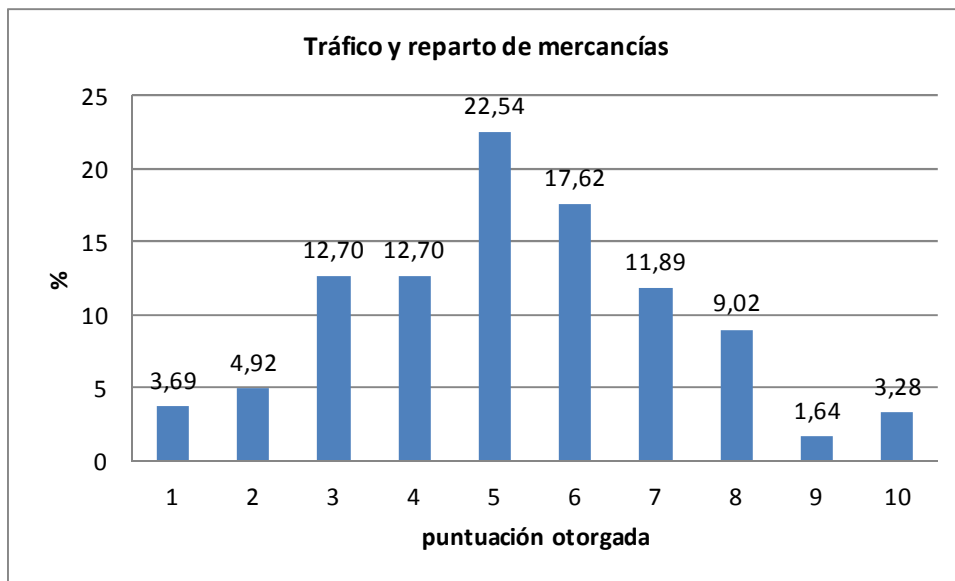
En cuanto al servicio público de taxis, el gráfico muestra como las puntuaciones comprendidas entre 4 y 8 puntos superan el umbral del 11% de las respuestas, destacando las puntuaciones de 5 y 6 puntos que obtienen ambas un 15,71%. Las puntuaciones de 1 a 3 se sitúan entre el 7 y el 10%, mientras que la puntuación máxima (10) obtiene el menor porcentaje, 3,14%.

Puntuación media: 5,22.



TRÁFICO Y REPARTO DE MERCANCÍAS

| Valoración | Nº | % | Nº válido | % válido |
|--------------|------------|---------------|------------|---------------|
| 1 | 9 | 1,63 | 9 | 3,69 |
| 2 | 12 | 2,18 | 12 | 4,92 |
| 3 | 31 | 5,63 | 31 | 12,70 |
| 4 | 31 | 5,63 | 31 | 12,70 |
| 5 | 55 | 9,98 | 55 | 22,54 |
| 6 | 43 | 7,80 | 43 | 17,62 |
| 7 | 29 | 5,26 | 29 | 11,89 |
| 8 | 22 | 3,99 | 22 | 9,02 |
| 9 | 4 | 0,73 | 4 | 1,64 |
| 10 | 8 | 1,45 | 8 | 3,28 |
| NS/NC | 307 | 55,72 | -- | -- |
| Total | 551 | 100,00 | 244 | 100,00 |



El gráfico de puntuación otorgada por los encuestados sobre el tráfico y reparto de mercancías muestra como las puntuaciones comprendidas entre 3 y 8 superan el umbral del 9%. La puntuación más otorgada es 5 con un porcentaje de 22,54%, seguida de 6 con un 17,62% y 3 y 4, cada una de ellas con un 12,70%. Las puntuaciones más altas son las que menor porcentaje obtienen: 3,28% para el 10 y 1,64% para el 9.

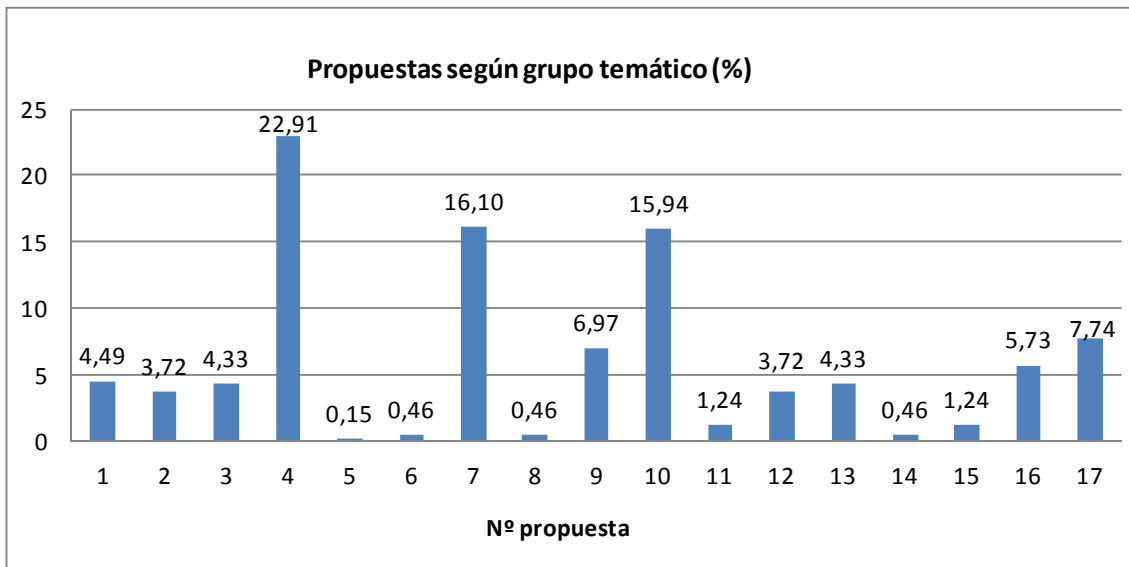
Puntuación media: 5,23



3.4 SUGERENCIAS Y PROPUESTAS

En la encuesta realizada, los participantes podían introducir sugerencias y propuestas en el punto 4 de la misma, con el fin de aportar mejoras respecto a alguno de los aspectos anteriores. El resultado recogido ha sido un total de 646 propuestas clasificadas en 17 grupos temáticos.

| Nº | Grupo temático | Nº propuestas | % |
|------------------|--|---------------|--------|
| 1 | Transporte supramunicipal (autobuses y trenes) | 29 | 4,49 |
| 2 | Autobús urbano municipal | 24 | 3,72 |
| 3 | Circulación en turismo, tráfico rodado | 28 | 4,33 |
| 4 | Circulación en bicicleta | 148 | 22,91 |
| 5 | Circulación a pie | 1 | 0,15 |
| 6 | Circulación en otros medios | 3 | 0,46 |
| 7 | Plazas de aparcamiento de turismos | 104 | 16,10 |
| 8 | Plazas de aparcamiento motocicletas | 3 | 0,46 |
| 9 | Plazas de aparcamiento de bicicletas | 45 | 6,97 |
| 10 | Aceras | 103 | 15,94 |
| 11 | Zonas peatonales | 8 | 1,24 |
| 12 | Barreras arquitectónicas | 24 | 3,72 |
| 13 | Elementos arquitectónicos y mobiliario urbano | 28 | 4,33 |
| 14 | Servicio público de taxis | 3 | 0,46 |
| 15 | Tráfico y reparto de mercancías | 8 | 1,24 |
| 16 | Propuestas en puntos concretos | 37 | 5,73 |
| 17 | Otras | 50 | 7,74 |
| Total propuestas | | 646 | 100,00 |



El gráfico y la tabla de resultados muestran como las propuestas referidas a circulación en bicicleta reúnen el mayor numero de sugerencias, con un total de 148 que representan el 22,91% del total. También son importantes las 103 recogidas en cuanto a las aceras y las 104 en referencia a las plazas de aparcamiento para turismos, tráfico rodado (15,94% y 16,10% respectivamente).



El listado completo de las propuestas agrupadas por categorías se muestra a continuación:

| 1. Transporte supramunicipal (autobuses y trenes) | | 29 |
|---|--|-----------|
| Mejorar el transporte público en general | | 1 |
| Mejorar horario transporte supramunicipal y conexiones | | 2 |
| Transporte supramunicipal más económico | | 2 |
| Ampliar horarios de transporte supramunicipal | | 4 |
| Mejorar horarios de autobuses enlace con el AVE | | 3 |
| Bus más barato supra | | 1 |
| Mejorar comunicación Jaca-Huesca | | 2 |
| Autobús para Sabiñánigo, ampliación del horario de tarde | | 1 |
| Abaratamiento del precio de líneas regulares de autobuses (Alosa u otra empresa) | | 1 |
| Promocionar el transporte colectivo supramunicipal, en especial coordinación de horarios con los autobuses a Francia | | 1 |
| Autovía Pamplona-Jaca | | 1 |
| Mejores conexiones con otros pueblos | | 1 |
| Estación de buses y trenes conjunta en el exterior de Jaca para favorecer la intermodalidad y evitar problemas de tráfico con el bus | | 1 |
| Recuperación del transporte en ferrocarril | | 1 |
| Mejorar el transporte por tren y enlace con el oeste | | 1 |
| Mejorar el paso de las vías de tren | | 4 |
| Diseñar un paso peatonal a través de las vías del tren para conectar el barrio de la Tejería con la Avd. Juan XXIII (como hay en otros municipios, p.ej. los de la costa catalana). | | 1 |
| Reabrir el ferrocarril de Canfranc | | 1 |
| 2. Autobús urbano municipal | | 24 |
| Mejorar calidad del transporte urbano | | 5 |
| Bus nocturno los fines de semana | | 2 |
| Autobús urbano más directo, trayectos más cortos | | 2 |
| Autobús por el centro y más rápido | | 1 |
| Autobús urbano para ir al centro comercial Eroski. | | 1 |
| El autobús urbano podría salir por la mañana del Llano de la victoria y no de donde lo hace | | 1 |
| El autobús urbano podría ser más pequeño y eléctrico, daría una imagen equilibrada del tamaño del bus en relación con la anchura de las calles y no aumentaría la polución | | 1 |
| Mayor frecuencia del autobús urbano | | 10 |
| Poder adquirir el bono bus en más lugares aparte de oficina central de Ibercaja | | 1 |
| 3. Circulación en turismo, tráfico rodado | | 28 |
| Reducir tráfico en la Avenida Francia (calle más tranquila) | | 1 |
| Control de vehículos para que respeten las normas de circulación que afectan a los ciclistas y | | 1 |



viceversa

| | |
|---|---|
| Prohibir el uso del vehículo privado al menos un día a la semana en el centro de Jaca o campañas similares para fomentar los desplazamientos a pie o en bici | 1 |
| Modificar la ordenanza de tráfico | 2 |
| Zonas con limitación de velocidad a 30 km/h. | 9 |
| Masificación de la ciudad en época alta de ocupación y fines de semana. Muchos coches que impiden la libre movilidad. Habría que educar a la gente, que en Jaca está todo muy cerca para moverte tranquilamente a pie | 1 |
| Control acústico motocicletas y quads | 1 |
| Más semáforos | 3 |
| Menos semáforos | 1 |
| Mejorar las rotondas. | 1 |
| Rotondas en salida para Pamplona | 1 |
| Revisar el funcionamiento y la disposición de los semáforos (algunos no funcionan, otros mal puestos, algunos entorpecen el tráfico; unos sobran y otros no están...) | 1 |
| Después de la rotonda de la gasolinera, convendrían pasos de cebra sobreelevados para mayor seguridad de los peatones. Es una zona muy transitada y los vehículos circulan rápido por allí. Ha habido varios atropellos graves. Creo que serían convenientes desde la zona de entrada por Mercadona. Son la mejor forma de asegurar una velocidad reducida. | 1 |
| Los semáforos para cruzar en la av. de la Constitución son un cachondeo | 1 |

4. Circulación en bicicleta

148

| | |
|---|----|
| Carril bici | 98 |
| Carril bici como mínimo perimetral por la ciudad | 1 |
| Carril bici escolar, ordenanza para la normalización de remolques para bici, carril bici para la ciudadanía en general (bien delimitado y señalizado), el acceso a Escolapios es vergonzoso se llena de agua y barro y esta sin baya la zona arbolada | 1 |
| Carril bici que llegue a los colegios | 2 |
| Carriles bici por todo el casco urbano y aparcar bicis por todos los barrios | 1 |
| Carriles bici. Potenciar este tipo de transporte. Alquiler de bicis. Potenciar carriles bici entre zonas externas con el centro de Jaca. | 1 |
| Carril bici separado de los peatones y tráfico rodado, servicio público de alquiler de bici y ampliación de aceras y supresión de arboles y farolas, las cuales están en el medio de las mismas, no permitiendo el normal tránsito | 1 |
| Carril bici por la ciudad para poder movernos con la bici más un remolque de bici gemelar, ya que tenemos dos bebés y así poder pasearles con la bici e ir toda la familia junta. | 1 |
| Continuidad del carril bici: cantera-Mercadona-cementerio | 1 |
| Buena conexión de carril bici por todos los barrios de Jaca (en especial para niños) | 1 |
| Carril bici en la Tejería o en Llano de la Victoria. Ello evitaría desplazamientos invadiendo las aceras o por la calzada (arcén inexistente) | 2 |
| Ampliar con arcén o carril la carretera a los pueblos de La Solana | 1 |
| Red de carriles bici | 1 |
| Carriles bici por todo el casco urbano para poder circular con seguridad y hacerla ciclable en su totalidad; instalación de aparcabicis por todos los barrios | 1 |



| | |
|--|----|
| Bicis fuera aceras estrechas y que se vigile que circulen despacio siempre | 1 |
| Crear un carril bicicleta por parques y zonas peatonales que respeten los peatones como los ciclistas | 1 |
| Zonas diferenciadas de tráfico y bici | 1 |
| Organización de la circulación en bici para que comparta espacio en la calzada con seguridad | 1 |
| Falta conciencia de las autoridades municipales para un transporte sostenible en la ciudad de Jaca. La bicicleta en Jaca está perseguida, estamos a años-luz de ciudades como Huesca (ejemplo donde mirar y tomar buena nota) | 1 |
| Fomentar el uso de la bicicleta | 2 |
| La circulación con bici y con niños se hace peligrosa, se hace difícil en general | 1 |
| Mejorar seguridad de circulación bici | 2 |
| Ordenanza clara de circulación en bicicleta que incluya las aceras para los peatones | 1 |
| Señales para las bicis y para el cuidado de las bicis | 1 |
| Evitar tráfico de bicis por las aceras | 10 |
| Que las bicis circulen mejor | 3 |
| Más accesibilidad para las bicis | 1 |
| Más concienciación y educación entre ciclistas y conductores | 3 |
| Más respeto a las bicis | 1 |
| Señalización exclusiva para ciclistas que los guíe, y ayude a circular por la ciudad, incluyendo señales para avisarles que por las calles centrales cuando hay mucha gente no se debe ir deprisa o incluso montado en la bici | 1 |
| Facilitar la circulación en bici y adaptarla para convivir con los peatones | 1 |
| Mayor respeto de los ciclistas por los semáforos y normas de circulación | 1 |
| Servicio de alquiler de bicis | 2 |



| | |
|--|------------|
| 5. Circulación a pie | 1 |
| Botón de cambio de semáforo para que peatones crucen las calles / carreteras | 4 |
| 6. Circulación en otros medios | 3 |
| Adaptación de la ciudad para movilidad en bici y patines | 3 |
| 7. Plazas de aparcamiento de turismos | 104 |
| El precio de alquiler de las plazas de garaje en el parquin de la plaza Biscós debería ser más asequible para los residentes | 2 |
| En determinados días es inviable aparcar en ningún lugar | 1 |
| Las plazas de aparcamiento gratis | 2 |
| Los problemas surgen en épocas de mayor afluencia de turistas (plazas de aparcamiento) y con la circulación con bicis. Propongo habilitar en agosto y el puente de la Inmaculada algunos aparcamientos organizados en la zona de Levante | 2 |
| Más plazas de aparcamiento | 2 |
| Parking de furgonetas | 1 |
| Parking para trabajadores en el centro | 1 |
| Parking para turistas y/o 2ª residencia | 1 |
| Aparcamientos cerca del centro sin horario o para los que tienen negocio | 1 |
| Más sitios de aparcamientos para trabajadores | 1 |
| Mejorar el aparcamiento | 2 |
| Crear aparcamientos para residentes de la zona peatonal con líneas verdes | 3 |
| Ampliar zonas de estacionamiento de coches | 1 |
| Construir más garajes por la zona del centro | 2 |
| Habilitar sitios junto parking de coches como en Huesca, y poner más porque se llenan | 4 |
| Zona azul | |
| Zona azul excesivamente extensa en determinados lugares que no sería precisa | 40 |
| Alternativas a la zona azul gratis para residentes en Jaca | 2 |
| Eliminar la zona azul excepto en las cercanías de los servicios públicos | 2 |
| Eliminar la zona de aparcamiento vigilado (ORA) de pago | 1 |
| Los residentes tenemos problemas para aparcar y hay demasiadas zonas azules y muy caras | 1 |
| Reducir o eliminar zona azul | 16 |
| Eliminar parte del horario de zona azul. Entre semana es innecesario y excesivo. Debería funcionar el fin de semana, Navidad y agosto | 12 |
| Suprimir la zona azul entre semana en el centro fuera de temporadas turísticas | 1 |
| Al vivir en las afueras, necesito coche para llegar al centro, donde aparco y continúo a pie. Los residentes en calles de zona azul, tiene posibilidad de aparcar en ellas por poco dinero todo el día, por lo que hay poca movilidad de estacionamiento y cada vez más difícil aparcar. Yo pago el mismo impuesto de circulación y considero que hay un agravio comparativo | 1 |
| Precio de la zona azul muy cara | 2 |



| 8. Plazas de aparcamiento motocicletas | | 3 |
|--|--|------------|
| Aparcamiento de motos | | 3 |
| 9. Plazas de aparcamiento de bicicletas | | 45 |
| Parking de bicis en el centro | | 4 |
| Parking de bicis muy escondidos | | 1 |
| Más aparcamiento para bicicletas | | 40 |
| 10. Aceras | | 106 |
| Mejorar el estado de las aceras | | 44 |
| Aceras más anchas | | 12 |
| Aceras a nivel de calle algunas muy altas | | 10 |
| Mejorar los pasos de peatones, rebajando los bordillos (para sillas de ruedas, carritos y minusválidos) | | 12 |
| Mejorar aceras en las afueras | | 2 |
| Mejorar aceras para cochecitos de niños y sillas de ruedas | | 2 |
| En aceras mejorar baldosas para momentos de lluvia/nieve | | 3 |
| Aceras accesibles para minusválidos. Interruptor que active el semáforo verde | | 1 |
| Aceras en general estrechas. Árboles mal situados, se plantan mal (apenas cubren el cepellón, por lo que las raíces dañan las aceras) y en medio, al igual que las farolas. Se eliminan alcorques ¿? | | 1 |
| Aceras más accesibles para las sillas de ruedas | | 1 |
| Mejorar limpieza en aceras (más control cacas de perros y manchas en el suelo de las calles) | | 1 |
| Baldosas de aceras levantadas | | 1 |
| Rebajar aceras anchas | | 1 |
| Seguir con la peatonalización de calles | | 1 |
| Arreglar las aceras que están todas rotas | | 1 |
| Esquinas de aceras demasiado anchas | | 1 |
| Mejorar accesos desde las aceras a los pasos de peatones | | 1 |
| Quitar árboles en aceras estrechas y ponerlas más anchas | | 1 |
| Quitar estorbos de aceras estrechas (muchas) | | 1 |
| Quitar farolas en aceras | | 2 |
| Arreglen la acera de la avenida Zaragoza, Casa Plaza, alguien mayor se va a romper algo y además el agua va a tirar el muro de dicha comunidad | | 1 |
| Ampliación de las aceras con especial atención al cubrimiento de los alcorques para evitar accidentes | | 1 |
| Aceras en mal estado en zonas residenciales que podrían repararse a modo de conservación (sin ser necesaria una reurbanización integral con su correspondiente inversión económica elevada) | | 1 |
| Mejorar rebajes en las aceras o pavimentar al mismo nivel en calles estrechas para mejorar la circulación con carritos | | 1 |



| 11. Zonas peatonales | 8 |
|---|----------|
| Zonas peatonales, no en muy buen estado: adoquines sueltos y problemas para personas mayores | 1 |
| Ampliar zona peatonal a todo el centro | 1 |
| Circulación prohibida en zonas peatonales | 1 |
| Mejorar la zona peatonal de Jaca porque se inundan las calles | 1 |
| Peatonalizar calles de poco tráfico y sin garajes en otros barrios que no sean del centro, para generar nuevas zonas peatonales en las que crear núcleos de comercios | 1 |
| Mejorar la movilidad de peatones | 1 |
| Más zonas peatonales | 2 |

| 12. Barreras arquitectónicas | 24 |
|--|-----------|
| Adaptaciones para las personas con discapacidad | 1 |
| El paseo sin acceso para personas discapacitadas | 1 |
| Hay muchas calles con farolas u otro mobiliario urbano que impide que pasen las sillas de ruedas aunque haya espacio suficiente | 1 |
| Mejorar la circulación para sillas de ruedas. Seguir trabajando para poder acceder en sillas de ruedas a los sitios que aún no se puede (por ejemplo al salón del Consejo de Ciento) | 1 |
| Muchas barreras arquitectónicas que dificultan el moverse con un carrito de bebé, es una asignatura pendiente para la ciudad | 1 |
| Facilitar el acceso a minusválidos | 1 |
| Eliminación de todas las barreras arquitectónicas de las vías públicas | 2 |
| Eliminar barreras arquitectónicas en edificios públicos (por ejemplo el Ayuntamiento) | 6 |
| Menos barreras arquitectónicas | 7 |
| Eliminar todas las barreras en semáforos para peatones | 1 |
| Rebajar bordillos para poder circular fácilmente con carritos de bebe y sillas de ruedas | 1 |
| Insistir en la eliminación de barreras arquitectónicas en las aceras | 1 |



| 13. Elementos arquitectónicos y mobiliario urbano | | 28 |
|--|--|-----------|
| Más bancos | | 4 |
| Más fuentes | | 3 |
| Más mobiliario urbano | | 1 |
| Mejorar los elementos arquitectónicos | | 1 |
| Reparación mobiliario urbano | | 1 |
| Más papeleras para perros | | 1 |
| Más papeleras | | 6 |
| Poner más farolas donde se vea poco. | | 1 |
| Fuentes para perros | | 1 |
| Instalación de bancos para descanso de las personas mayores en los trayectos que se realizan a pie en el Casco Histórico | | 1 |
| Urinarios públicos | | 1 |
| Poner en los parques infantiles arena en los areneros y no gravilla de construcción | | 1 |
| Espacios destinados a bicis para niños pequeños | | 1 |
| Faltan juegos infantiles | | 1 |
| Reparar y mejorar los parques infantiles (también para mayores de 6 años) | | 1 |
| Añadir algún tobogán para niños mayores (como Valladolid) | | 1 |
| Ampliar los parques infantiles los días en que los turistas son numerosos | | 1 |
| Entretenimiento para la tercera edad | | 1 |
| 14. Servicio público de taxis | | 3 |
| Más servicio público de taxis | | 1 |
| Servicio taxis: sólo 2/3 taxistas que dan un servicio correcto. Error en el control de taxis | | 1 |
| Los taxis están ilocalizables en las paradas | | 1 |
| 15. Tráfico y reparto de mercancías | | 8 |
| Limitar accesos y horarios de transporte de repartos | | 1 |
| Reparto controlado por el centro, no camiones grandes. Alternativa triciclos eléctricos para el reparto | | 1 |
| No es aconsejable andar por la calle Mayor por el reparto | | 1 |
| Más flexibilidad con repartidores de mercancías | | 1 |
| Mejorar zonas de mercancías | | 1 |
| Más zonas de carga/descarga y uso correcto | | 1 |
| Ampliar horario en días laborables para circular vehículos privados (turismos, motos, bicis, etc.) por zona específica, limitada y restringida de la zona peatonal | | 1 |
| Mejorar el tráfico durante el periodo de carga y descarga en el centro (en verano es muy incómodo) | | 1 |



16.Propuestas en puntos concretos

34

| | |
|--|---|
| En Avda. Jacetania, en verano un guardia para agilizar el acceso al parking | 1 |
| En C/ Galán García, chapuza arquitectónica | 1 |
| En C/Levante en línea con el INAEM las luminarias no alumbran la acera porque lo impiden los arboles y esto se hace peligroso por los desniveles de la base de los arboles | 1 |
| Mejorar las aceras del Barrio Norte | 1 |
| La plaza Biscós niños jugando al fútbol y empujan y dan balonazos | 1 |
| Asfaltar carreteras de Abay y Puerto Oroel | 1 |
| Hay poca luz en el barrio del Mercadillo | 1 |
| El paseo de invierno, los jardines de la acera de enfrente arreglarlos | 1 |
| Arreglar aceras de Tejería | 1 |
| Arreglar aceras rotas desniveladas y con obstáculos como la av. Zaragoza, en el tramo del Hotel A Boira hasta el final. También dicha calle frecuentemente está con "cacas" de perro | 1 |
| Escaleras mecánicas en Membrilleras | 1 |
| Escaleras mecánicas pista de hielo | 1 |
| Las losas que pusieron en la plaza del Marqués de la Cadena están hechas añicos y desmerece mucho a Jaca su mal estado | 1 |
| Poner unas escaleras mecánicas que faciliten la subida de la zona de la piscina/polideportivo al pueblo, tanto para personas mayores que viven abajo como para realizar compra a pie. No en las escaleras grandes de la pista de hielo porque no cuadra con paisaje, pero sí entre la zona de chalets donde hay diversas escaleras de subida que pueden ser sustituidas por unas mecánicas | 1 |
| Limpieza más a menudo de los porches C/ Correos. Siempre sucios | 1 |
| Revisar las aceras de la C/ Correos ya que existen varias baldosas sueltas con el consiguiente riesgo para los viandantes | 1 |
| Mejorar el cruce Cantera-Rompeolas-Mercadona | 1 |
| La calle interior que va desde las urbanizaciones de los Llanos a la carretera Pamplona por detrás de la residencia de ancianos debería ser peatonal. Lo mismo la C/ Montepano | 1 |
| El camino que lleva a mi casa (zona puente San Miguel) sigue desastroso y esto si influye en mi movilidad | 1 |
| Mejorar las cuestas hacia el paseo de invierno | 1 |
| Mejorar la entrada de las piscinas municipales para peatones | 1 |
| C/ Fondabós | |
| Aceras en la C/Puerta Nueva y en la C/ Fondabós están muy mal | 1 |
| Arreglar la C/ Fondabós para la circulación peatonal, bicis, coches | 1 |
| Mejorar la C/ Fondabós | 1 |
| Mejorar las aceras en la calle Fondabós | 7 |
| La anchura de la calle no es la suficiente para el tráfico | 4 |
| Más barrenderos por Llanos de la Victoria. | 1 |
| Limpieza más a menudo de la zona de arena dedicada al juego de niños en el parque anexo a la guardería municipal. La arena se queda por fuera y los niños resbalan y se caen | 1 |



| 17.Otras propuestas | | 49 |
|--|--|-----------|
| Pavimento | | 6 |
| Muchos tramos de calles y especialmente aceras presentan un mal aspecto, con baldosas levantadas y socavones: que se realice el necesario mantenimiento. | | 1 |
| Reparación pavimento en calles | | 1 |
| Mayor calidad en adoquinado de ciertas calles. En algunas zonas es relativamente nuevo y está bastante deteriorado. | | 1 |
| Los adoquines sobresalen demasiado, dificultando caminar a las personas mayores. | | 1 |
| Arreglar el pavimento, muy levantado y deteriorado. | | 1 |
| Asfaltado de calles | | 1 |
| Terrazas | | 5 |
| En verano las terrazas de los bares en algunos lugares o calles más concurridas son un auténtico estorbo tanto para viandantes como ciclistas. Ocupan un espacio abusivo. | | 1 |
| Delimitación de terrazas con pasillos para los peatones sin utilizar mobiliario publico, controlar juegos de pelota y monopatinos , que ponen en riesgo a las personas con movilidad reducida. | | 1 |
| Retirar o replantar algunas terrazas y veladores de bares como la del Ultzama y especialmente los restaurantes tipo Biarritz. | | 1 |
| Me parece bien el uso de terrazas de bares, pero es que ya los clientes de muchos bares invaden la calle, por ejemplo Ramón y Cajal y donde la Tasca de Ana. Siempre he pensado que si esa gente fueran chicos de 18 años, se consideraría botellón. Hay veces que no se puede ni pasar. | | 1 |
| Menor ocupación de las aceras por terrazas y veladores para favorecer la circulación peatonal | | 1 |
| Nieve | | 6 |
| Limpieza de aceras y tejados (carámbanos y "sobretechos de nieve") cuando hiela después de una nevada, dada la peligrosidad que supone. | | 1 |
| Mejor servicio de limpieza cuando hay nieve | | 1 |
| Mejora en limpieza de nieve en época invernal. | | 1 |
| Barreras de contención en edificios para caída de nieve | | 2 |
| La limpieza de Jaca en invierno, la considero satisfactoria, lo mismo que la que vertebra el valle. Entiendo que no se puede limpiar todo al tiempo | | 1 |
| Concienciación | | 13 |
| Campaña de concienciación para mantener limpia la ciudad. | | 1 |
| Clases de reciclaje para concienciación de normas de circulación | | 1 |
| Concienciación seguridad vial conductores y ciclistas. | | 1 |
| Mejorar la educación vial | | 1 |
| Más educación vial en colegios. | | 1 |
| Mayor concienciación de los conductores. | | 1 |
| Cortar los setos de chalets y urbanizaciones que no sobresalgan más del muro y en las quitar hojas de los árboles y arreglarlas. | | 1 |
| Cortar los setos que sobresalen más allá del muro-pared. | | 1 |
| De igual manera se puede repasar el número y especies de árboles que en esos y otros sitios son o demasiados, o demasiado grandes, o están demasiado juntos, o no son la especie más recomendable para esos lugares. | | 1 |
| Concienciar sobre el ruido que se produce en el centro con coches, terrazas, música etc. | | 1 |



| | |
|--|----------|
| Hacer algo con los jardincillos de la avenida Francia que ocupan toda la acera y no dejan sitio para andar con carro o silla. | 1 |
| <hr/> | |
| Otros, sin clasificar | 8 |
| Zona deportiva muy pocas plazas para aparcar. | 1 |
| Continuar arreglando calles colindantes al centro | 1 |
| Fiesta del Viernes de Mayo: cambiar la letra del himno por otra menos violenta, agresiva y xenófoba y eliminar el lamentable espectáculo de las cabezas árabes empaladas. | 1 |
| Hacer un refugio para animales más digno y recoger a todos los animales abandonados. | 1 |
| Más policía que vigile los coches aparcados. | 1 |
| Para esa faena ya hay personas de sobras en el ayuntamiento (o debería), o es que no tienen niños en sus familias ?, no los desplazan al cole por esos tramos llenos de barro y agua y con zonas en pendiente sin vallado , no los llevan a... los columpios insuficientes, astillados y sin protecciones en el suelo, ¿camino escolar seguro?, no saben de verdad lo que hace falta en Jaca?, y como han ganado las selecciones?, porque de todas estas cosas yo... "escuche voces" | 1 |
| Vados comunes, no por tiendas | 1 |
| Zona de paseo para personas mayores. | 1 |
| <hr/> | |
| Zonas deportivas | 7 |
| Zona deportiva work oat | 1 |
| Una zona para patinar. | 1 |
| Más zonas deportivas al aire libre. | 2 |
| Crear más rutas/circuitos para BTT | 1 |
| Mejorar desplazamientos en patines | 2 |
| <hr/> | |
| Perros | 5 |
| Zona de suelta acotada y pipi-can de verdad. | 1 |
| Acotar zona de sueltas. | 1 |
| Ciudadela sin perros. | 1 |
| Movilidad muy reducida con animales. | 1 |
| Seguimiento a los que tienen perros y no recogen sus heces | 1 |



4. ENCUESTAS REALIZADAS EN 2004 Y 2009

4.1 RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS REALIZADAS EN 2004

La Agenda 21 local del municipio de Jaca comenzó su andadura en el 2004 con un amplio proceso de participación ciudadana, en el que se utilizaron varias herramientas, entre ellas, las encuestas de percepción ciudadana. Estas se realizaron durante los meses de agosto, septiembre y octubre, a una muestra representativa de población residente (384 encuestas), población con segunda residencia (290) y turistas (250). A partir de los datos obtenidos con dichas encuestas se realizó un análisis de los resultados, donde se mostraba la percepción de la población sobre diferentes aspectos tratados.

Las encuestas a la población local y con segunda residencia se estructuraban en once bloques y a su vez compuesto por varias preguntas destinadas a conocer más en detalle cada uno de los temas: I Agenda 21 local, II Temáticas ambientales, III Responsabilidad ambiental, IV Aspectos socioeconómicos, V Calidad de vida, VI Servicios y dotaciones, VII Proyectos municipales VIII Hábitos de consumo, IX Movilidad, X Hábitos de participación ciudadana y XI Propuestas de mejora. En este momento tan solo nos referiremos al bloque IX Movilidad.

ENCUESTAS A RESIDENTES

Perfil de los Residentes

Edad y sexo: El grupo de edad predominante es el comprendido entre 25-35 años (19%). 49 % de los encuestados eran hombres y el 51 % mujeres.

El porcentaje más alto de los encuestados lo representan las personas con Estudios Primarios (31%), seguido de muy cerca por aquellas con estudios universitarios (26%).

El 24% de los residentes eran Jubilados o pensionistas, el 17% Empleados de oficina y servicios.

Movilidad

En 5º lugar ocupan los problemas vinculados a la movilidad (vías de comunicación, disponibilidad de medios de transporte públicos, tráfico, falta de plazas de aparcamiento,...) como el aspecto de vivir en Jaca que menos gusta (10%)

La valoración de servicios como la pavimentación de las calles obtuvo una puntuación de 4,59 (sobre 10) y el estado de las carreteras y pistas 5,05.

Desplazamiento, ámbito de desplazamiento y frecuencia

El tipo de desplazamiento más frecuente entre la población local por motivo de trabajo o estudios, el más común es el realizado a pie, en Jaca y dos veces por día, representando el 24,3%. En el apartado de desplazamientos por compras o gestiones, estos tienen lugar también en Jaca, a pie y con una frecuencia de una vez por día (32,35%). Los desplazamientos por motivos de ocio/cultura, los más frecuentes se realizan a pie, dentro de Jaca y una vez al día (con un porcentaje del 35,93%).

Valoración de la calidad de servicios relacionados con la movilidad

El servicio mejor valorado por los residentes del municipio de Jaca fue el transporte público urbano, con una puntuación de 5,46. Por detrás de éste, se hallan las infraestructuras viarias interurbanas (carreteras nacionales, autonómicas y locales) con una puntuación de 5,11. Todos los demás servicios incluidos en la encuesta obtuvieron puntuaciones inferiores al 5. El peor



valorado fue el carril bici, que obtuvo una puntuación promedio de 1,96. Inmediatamente por encima de éste tenemos las plazas de aparcamiento, con una puntuación de 2,80. El transporte supramunicipal (trenes, autobuses) obtuvo una nota de 4,34. Las aceras y zonas peatonales (4,57) fueron valoradas como “insuficientes” o como “demasiadas”, aunque la mayoría se referían a la deficiencia de aceras y zonas peatonales.

Propuestas para mejorar el municipio

Respecto a las propuestas para mejorar el municipio se agruparon por temas, se mencionan a continuación los relacionados con movilidad.

PAVIMENTACIÓN Y ESTADO DE LAS CALLES

| | Nº de propuestas |
|---|------------------|
| Arreglar curva del hotel Bucardo. | 1 |
| Avenida Francia no hay pasos de cebra. | 1 |
| Mejorar pavimentación de las calles. | 9 |
| Arreglar las calles (Banaguás, Guasillo, Bernués, Barós). | 7 |
| Poner bádenes avenida Francia. | 1 |
| Mejorar el suelo de la plaza de Lacadena. | 1 |
| Asfaltar la plaza del pueblo (Abay). | 1 |
| Limpieza de las calles. | 7 |
| Que no parcheen. | 1 |
| Mantener los adoquines: forman parte de la historia de Jaca. | 1 |
| Nueva pavimentación en el casco histórico (Navasa). | 1 |
| Plaza turismo: obras en piedra deficientes en construcción (materiales, losas, etc.). | 1 |
| No se puede pasar por la calle Mayor. | 2 |

APARCAMIENTOS

| | Nº de propuestas |
|---|------------------|
| Una sola fila de aparcamiento en la avenida Oroel. | 1 |
| Más aparcamientos. | 14 |
| Menos zonas azules. | 6 |
| Mejorar aparcamientos. | 6 |
| Más aparcamientos públicos. | 5 |
| No aparcar a ambos lados de la calle. | 1 |
| Párking en las afueras (no en la plaza Biscós): más amplio y sin problemas. | 4 |
| Que hagan un párking subterráneo, que no hay sitio en temporada alta. | 1 |
| Párking subterráneo entre av. Oroel y calle Voto san Indalecio. | 1 |
| Aparcamientos en el exterior. | 1 |
| Hacer párking en el centro de Jaca. | 2 |
| Aparcamientos para bicicletas. | 1 |
| No aparcamiento público. | 1 |
| Más aparcamientos (Barós, Navasa). | 2 |



TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

| | Nº de propuestas |
|--|------------------|
| Mejorar las comunicaciones que llegan a Jaca (el tren). | 1 |
| Más frecuencia bus urbano. | 6 |
| Ampliar circuito del bus urbano. | 2 |
| Ampliar línea de autobús a Pamplona. | 1 |
| Ampliar horario del autobús. | 1 |
| Autobús para los pueblos (Navasa, Caniás, Atarés, Abay, Bernués, Botaya, Novés). | 7 |
| Limpiar la estación de autobuses (Abay). | 1 |

BARRERAS ARQUITECTÓNICAS

| | Nº de propuestas |
|---|------------------|
| Accesibilidad para minusválidos. | 3 |
| No se respetan los aparcamientos reservados a minusválidos. | 2 |
| No se puede entrar al ayuntamiento en silla de ruedas. | 1 |

ACERAS Y ZONAS PEATONALES / CARRILES BICI

| | Nº de propuestas |
|---|------------------|
| Más carriles bici. | 8 |
| Más aceras y zonas peatonales. | 2 |
| No ampliar las aceras porque quitan plazas de aparcamiento. | 1 |
| Ciudad más transitable para peatones. | 1 |
| No ampliar aceras (palacio congreso) peligro para los coches. | 1 |
| Mejorar las aceras. | 7 |
| Peatonalizar el casco antiguo. | 1 |
| Ensanchar aceras. | 4 |
| Paso peatones elevado al cementerio. | 1 |
| No peatonalizar el casco antiguo. | 1 |
| Sensibilizar a la gente que ande y deje el coche. | 1 |
| Aceras ocupadas por los coches: quitarlos. | 1 |

TRAFICO, CIRCULACIÓN Y SEGURIDAD VIAL

| | Nº de propuestas |
|--|------------------|
| Medidas de circulación más flexibles. | 1 |
| Calles de dirección única. | 1 |
| Más semáforos. | 1 |
| Mejorar funcionamiento de los semáforos. | 1 |
| Seguridad vial. | 1 |
| Apertura de los viales de circunvalación de los glacis y terminación de los que están empezados. | 2 |
| Que los ciclistas respeten las normas de circulación. | 1 |
| Más multas a los turistas (vados, etc.). | 2 |
| Severos con coches que se suben a la acera en calle Coso. | 1 |



CARRETERAS Y PISTAS

| | Nº de propuestas |
|--|------------------|
| Mejorar las comunicaciones (Jaca, Ara). | 3 |
| Mantenimiento carreteras. | 1 |
| Mejorar las pistas para las fincas (Barós). | 1 |
| Arcén en carretera Barós, o señalización de que es una carretera. | 1 |
| Arreglar carretera de acceso a Ara (comarcal). | 2 |
| Mejorar pavimentación carretera de acceso (Novés). | 1 |
| Carretera de acceso más amplia para tractores y camiones (Banaguás, Guasillo). | 2 |
| Mejorar carretera de acceso y caminos agrícolas (Atarés). | 1 |
| Mejorar pistas agrícolas (Atarés). | 1 |
| Arreglar carretera entrada al barrio Patral (norte Atarés). | 1 |
| Arreglo de los caminos rurales (Bernués). | 1 |
| Mejorar carretera de acceso (Botaya). | 2 |
| Mayor tratamiento de nieve y hielo. | 1 |
| Dificultad acceso por nuestro territorio (pistas, etc.). | 1 |

ENCUESTAS A NO RESIDENTES

Perfil de los No Residentes

Origen más habitual es de Zaragoza (43 %), Huesca (9,4 %), Guipúzcoa (9,4 %) y Madrid (8,1%).

Edad y sexo: El grupo de edad predominante es el comprendido entre 35-45 años (47%). 47% de los encuestados eran hombres y el 53 % mujeres.

Nivel de estudios: En cambio, en la población con segunda residencia, el porcentaje de universitarios (42%) es superior al que ha finalizado los estudios primarios (23%),

19% eran Jubilados o pensionistas, el 17% rellenó la casilla de Otros, La valoración de servicios como la pavimentación de las calles y el estado de las carreteras y pistas, obtuvieron ambos la misma puntuación de 5,38 (sobre 10) 5,05.

Desplazamiento, ámbito de desplazamiento y frecuencia

Si se analizan los desplazamientos de la población con segunda residencia sólo se han tenido en cuenta los realizados por motivos de Compras/gestiones y de Ocio/cultura. El tipo de desplazamiento más frecuente por motivo de compras o gestiones es el realizado a pie, en Jaca y una vez al día, reuniendo el 29,13% del total de las respuestas. Por ocio y cultura, el 30,36% de los encuestados se desplaza a Jaca, a pie y una vez al día.

Valoración de la calidad de servicios relacionados con la movilidad

Los servicios mejor valorados entre la población con segunda residencia fueron las infraestructuras viarias interurbanas, con una puntuación promedio de 5,50. El siguiente elemento mejor valorado fueron las aceras y demás zonas peatonales, con 5,05. El resto de servicios recibió una valoración por debajo del 5, transporte público urbano (4,88), transporte supramunicipal (4,05). Así, el peor valorado fue el carril bici con un 2,15 seguido de las plazas de aparcamiento (3,29) y la eliminación de barreras arquitectónicas (3,97).

Propuestas de mejora

Respecto a las propuestas se agruparon por temas, se mencionan a continuación los relacionados con movilidad:



PAVIMENTACIÓN Y ESTADO DE LAS CALLES

| | Nº de propuestas |
|--|------------------|
| Más arreglo calzada | 1 |
| C/ río gas, pavimentación | 1 |
| Que arreglen las calles | 1 |
| Hay mucho adoquín suelto por donde el cuartel. | 1 |

APARCAMIENTOS

| | Nº de propuestas |
|--|------------------|
| Párking en el instituto | 1 |
| Crear parking en centro de jaca | 3 |
| Aparcamientos subterráneos | 1 |
| Parkings en las afueras. Que la gente ande al casco | 1 |
| Aumentar plazas aparcamiento. | 5 |
| Mejorar los aparcamientos porque es imposible aparcar en el centro de jaca | 1 |
| Ampliación parkings subterráneos | 1 |

TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

| | Nº de propuestas |
|--|------------------|
| Autobuses a estaciones. | 1 |
| Mas autobuses urbanos, cada menos tiempo, que hagan mas recorrido, que lo prueben para ver si la gente se acostumbra a cogerlo.. | 1 |
| Autobús jaca pamplona, mayor frecuencia. | 1 |
| Mejora linea de autobús urbano. | 2 |
| Mejorar trenes | 1 |
| Faltan de taxis | 1 |
| Mejorar los medios transportes públicos. | 2 |
| Deberían aumentar los autobuses a los pueblos, la gente mayor que no tenemos coche dependemos de él | 1 |

ACERAS Y ZONAS PEATONALES / CARRILES BICI

| | Nº de propuestas |
|--|------------------|
| Mejora de calle mayor: aceras, peatonal | 1 |
| Más zonas peatonales | 2 |
| Peatonalización de la calle mayor y todo el casco antiguo. | 1 |
| Más carril bici | 1 |
| Aceras muy estrechas, no pueden ir dos | 1 |
| Las aceras anchas pero hay que bajarse a la calzada. | 1 |
| Los veladores, te tienes que bajar a la calzada 1 acera con veladores, la otra para pasear | 1 |
| Las aceras son estrechas | 1 |

TRAFICO, CIRCULACIÓN Y SEGURIDAD VIAL

| | Nº de propuestas |
|-------------------------|------------------|
| Disminución del tráfico | 1 |

BARRERAS ARQUITECTÓNICAS

| | Nº de propuestas |
|---|------------------|
| Más eliminación de barreras arquitectónicas | 1 |



CARRETERAS Y PISTAS

| | Nº de propuestas |
|----------------------------|-------------------------|
| Caminos están mal cuidados | 1 |

OTROS

| | Nº de propuestas |
|------------------------------------|-------------------------|
| Calles estrechas para pasar coches | |
| Tráfico, aparcamiento | |
| Pesada escalera pista hielo | 1 |



4.2 RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS REALIZADAS EN 2009

En 2009, 5 años después, se realizaron nuevas encuestas ciudadanas a fin de poder analizar la evolución de la percepción de la población sobre distintos aspectos. En esta ocasión se realizaron también a una muestra representativa de población residente (390 encuestas), población con segunda residencia (267 encuestas).

Las encuestas a la población local y con segunda residencia se estructuraban en diez bloques y a su vez compuesto por varias preguntas destinadas a conocer más en detalle cada uno de los temas: 1. Lugar de residencia habitual, 2. Tiempo de residencia en Jaca, 3. Temas ambientales, 4. Agenda 21 local, 5. Aspectos socioeconómicos, 6. Calidad de vida, 7. Servicios y dotaciones, 8. Hábitos de consumo, 9. Movilidad, 10. Propuestas de mejora.

En esta síntesis tan solo nos referiremos a varios de los bloques en los que se hacía referencia a la movilidad

ENCUESTAS A RESIDENTES

Perfil de los Residentes

Edad y sexo: El grupo de edad predominante es el comprendido entre 36-45 años (21,28%), seguido del grupo entre 46-55 años (18,72 %). El 50 % de los encuestados eran hombres y el 50 % mujeres. La población encuestada cuenta con diversos niveles de estudios, principalmente primarios (27,69 %), bachillerato (26,67% y universitarios (26,41 %). Los jubilados y pensionistas suponían el grupo más abundante con un (21,54%, seguido del grupo de empleados de oficinas y servicios y pequeños empresarios, ambos con el mismo porcentaje (14,10%). En un porcentaje mayor de encuestados, los residentes en Jaca, llevan viviendo más de 50 años (18,97 %), seguido de los que llevan entre 11 y 20 años (17,69 %).

Temas ambientales

En el Bloque 3 referente a temas ambientales se preguntaba cual era el problema ambiental que consideraban más importante. El tráfico y el uso excesivo del vehículo fue el segundo problema ambiental más importante entre los residentes (elegido en 1ª opción), con un 18,72 % y las comunicaciones el octavo en importancia (5,70%).

| Tráfico y aparcamiento | | |
|--|------------------|------------------|
| Respuestas | Nº de respuestas | % sobre el total |
| Dificultad de encontrar aparcamiento | 3 | 1,55% |
| Mucho tráfico | 3 | 1,55% |
| Aparcamiento | 2 | 1,04% |
| Falta de aparcamientos | 2 | 1,04% |
| Los semáforos en la entrada de Jaca | 2 | 1,04% |
| Casi no hay sitios donde apracar que no sean | 1 | 0,52% |
| Conducir por Jaca en verano | 1 | 0,52% |
| Exceso de circulación | 1 | 0,52% |
| Falta de aparcamiento sin pagar | 1 | 0,52% |
| Faltan autovías | 1 | 0,52% |
| Hay muchos coches mal aparcados que molestan | 1 | 0,52% |
| La carretera que hay desde Pamplona | 1 | 0,52% |
| La circulación vial | 1 | 0,52% |
| La zona azul | 1 | 0,52% |
| TOTAL | 21 | 10,88% |



| Comunicaciones | | |
|---|------------------|------------------|
| Respuestas | Nº de respuestas | % sobre el total |
| Las comunicaciones | 2 | 1,04% |
| Comunicaciones con otras provincias | 1 | 0,52% |
| Comunicaciones entre municipios | 1 | 0,52% |
| El canfranero, eternización de las infraestructuras | 1 | 0,52% |
| con otras poblaciones | 1 | 0,52% |
| La poca comunicación que tiene Jaca ferroviaria | 1 | 0,52% |
| Las carreteras para llegar a Jaca | 1 | 0,52% |
| Las comunicaciones con otras ciudades | 1 | 0,52% |
| Las comunicaciones en tren y autobús | 1 | 0,52% |
| Transporte público | 1 | 0,52% |
| TOTAL | 11 | 5,70% |

Movilidad

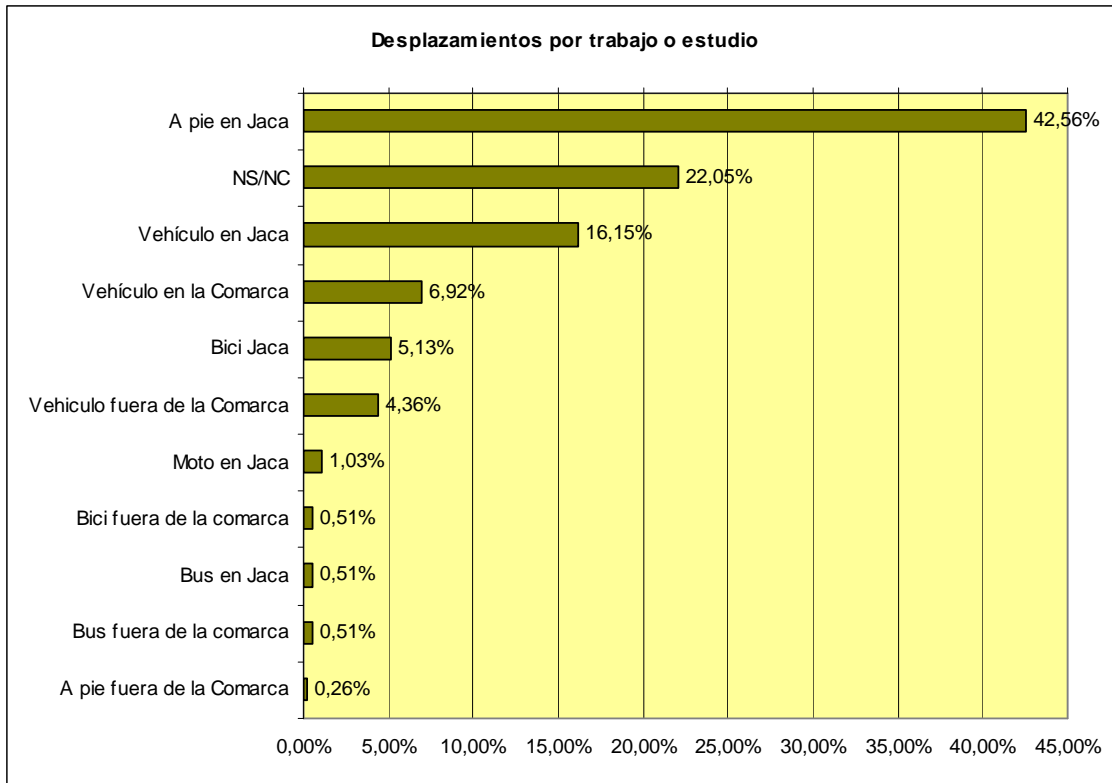
También se hace referencia a la movilidad en la pregunta perteneciente al bloque 6 qué era lo que menos le gustaba de Jaca. En 7º lugar lo ocupaban los temas de movilidad, nombrado por el 5,80 %, y en el que ligeramente se hacía mención a temas relacionados con el tráfico y el aparcamiento (4,41%) o los relacionados con la bicicleta (1,39 %):

| MOVILIDAD | | |
|--|------------------|------------------|
| TRAFICO Y APARCAMIENTO | | |
| Respuestas | Nº de respuestas | % sobre el total |
| Falta de aparcamiento | 8 | 2,22% |
| La zona azul | 2 | 0,55% |
| El tráfico los fines de semana | 1 | 0,28% |
| Moverse por Jaca y no poder aparcar | 1 | 0,28% |
| Demasiado tráfico | 1 | 0,28% |
| Los coches | 1 | 0,28% |
| Los semáforos | 1 | 0,28% |
| El tráfico sobretodo en agosto | 1 | 0,28% |
| TOTAL | 16 | 1,11% |
| BICICLETA | | |
| Respuestas | Nº de respuestas | % sobre el total |
| Ciclistas por las aceras | 3 | 0,83% |
| Que pasen los ciclistas por sitios inadecuados | 1 | 0,28% |
| Ausencia de carril bici | 1 | 0,28% |
| TOTAL | 5 | 1,39% |

La valoración de servicios como la pavimentación de las calles obtuvo una puntuación media de 5,56 (sobre 10) y el estado de las carreteras, pistas y caminos agrícolas una puntuación media de 5,66.

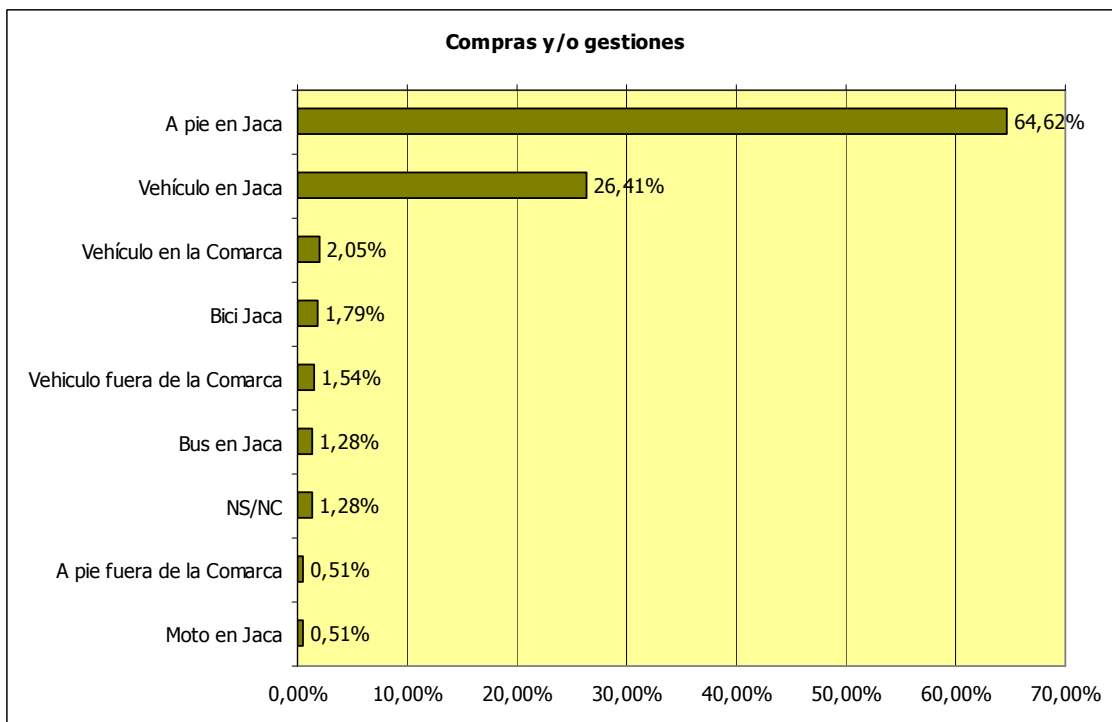
Desplazamiento y ámbito de desplazamiento

- Por trabajo/estudios



Los desplazamientos por trabajo y estudios se realizan principalmente a pie y dentro de la localidad de Jaca, suponiendo un 43,56% del total de desplazamientos por este motivo. Otros desplazamientos por un peso importante son los que se producen en vehículo también dentro de la localidad de Jaca, con un 16,15% de las respuestas. Un 22,05% de los encuestados no ha sabido responder esta cuestión

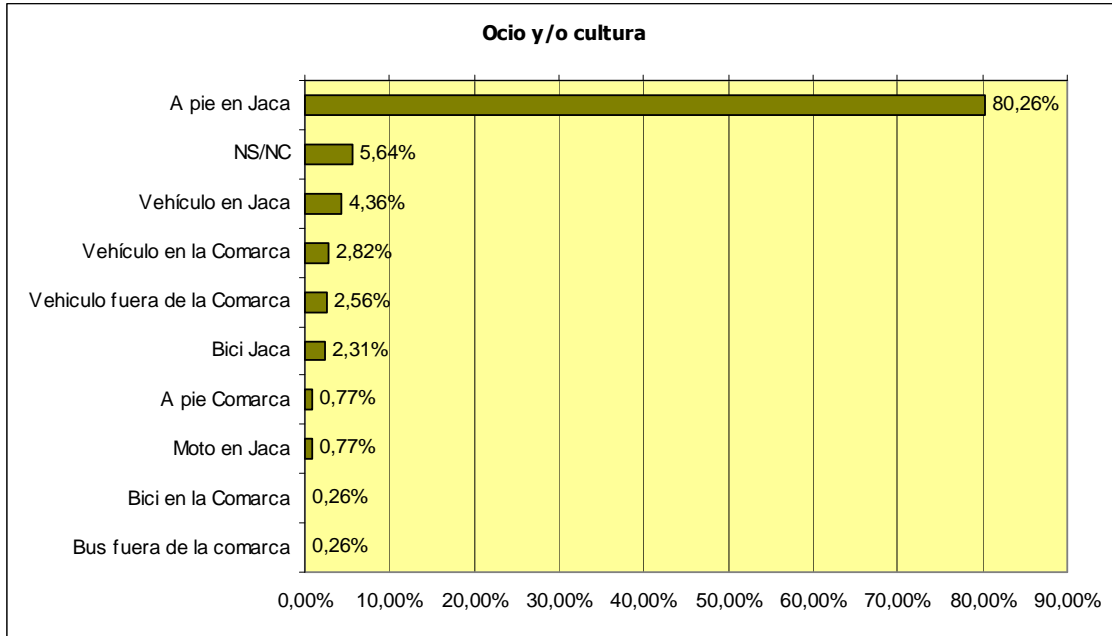
- Por compras y/o gestiones





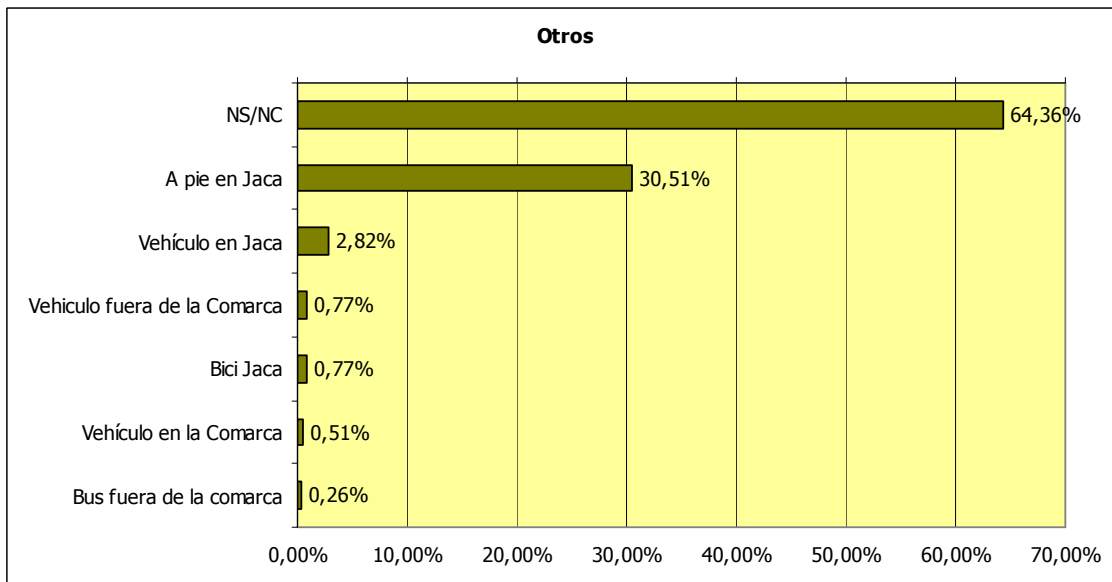
Los desplazamientos a pie en la localidad de Jaca suponen un 64,62% cuando se realizan por motivos de compras y/o gestiones. Otra opción muy habitual en este tipo de desplazamientos es realizarlos en vehículo por el interior de Jaca, con un 26,41% de los desplazamientos.

- Por ocio y/o cultura



Los desplazamientos por ocio y cultura que se realizan a pie en la localidad de Jaca suponen un 80,26% de los totales realizados por este motivo, siendo, por tanto, muy mayoritarios respecto a otros modos y ámbitos de desplazamiento.

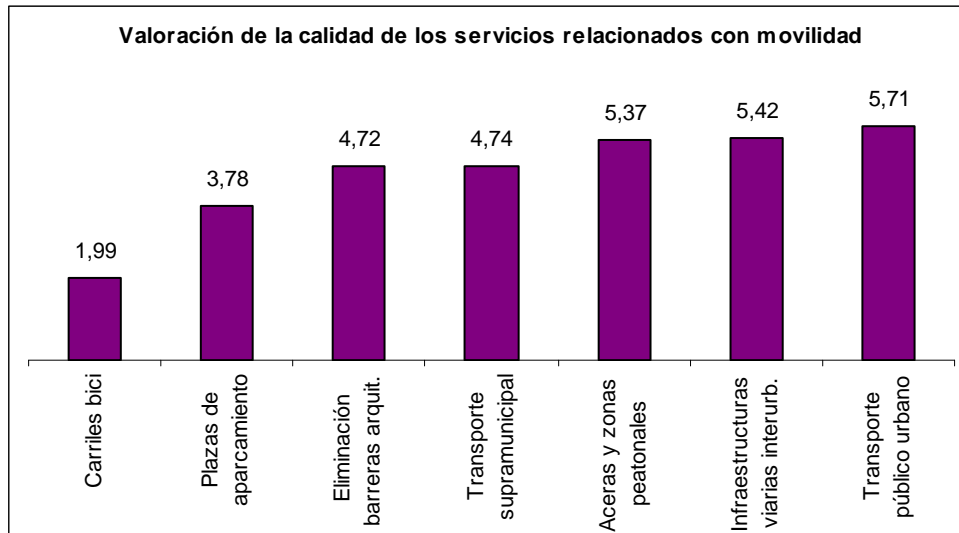
- Otro tipo de motivos



Cuando los motivos del desplazamiento son otros distintos del trabajo / estudios, las compras y/o gestiones y el ocio y/o cultura, un 30,51% de los encuestados se desplazan a pie por el interior de la localidad de Jaca. Un 64,36% de los encuestados no ha contestado a esta cuestión.



Valoración de la calidad de diferentes servicios relacionados con la movilidad



La valoración de los servicios relacionados con movilidad se ha hecho en base a 7 categorías o servicios. El mejor valorado ha sido el transporte público urbano con 5,71, mientras que el peor valorado han sido los carriles bici, con una puntuación inferior a 2 (1,99). Otros servicios que también cuentan con puntuación inferior a 5 son las plazas de aparcamiento (3,78), la eliminación de barreras arquitectónicas (4,72) y el transporte supramunicipal (4,74). Las aceras y zonas peatonales reciben una puntuación superior a 5 (5,37), así como las infraestructuras viarias interurbanas (5,42).

Propuestas para mejorar el municipio

Respecto a las propuestas dadas por las personas para mejorar el municipio, del total de propuestas que se realizaban, en segundo lugar ocupan las relacionadas con las comunicaciones y el transporte (8,49 %), carril bici (7,01%), el tráfico y aparcamiento (5,52%) y las aceras y calles (4,25%)



| COMUNICACIONES Y TRANSPORTES | | |
|--|------------------|------------------|
| Respuestas | Nº de respuestas | % sobre el total |
| Más frecuencia del bus urbano | 4 | 0,85% |
| Abaratar el precio de los billetes del autobús supramunicipal | 4 | 0,85% |
| Abaratar los precios de los billetes de autobús entre Jaca y Zaragoza y viceversa | 2 | 0,42% |
| Aumentar la frecuencia de paso del autobús urbano (que no pase sólo cada hora por cada parada) | 2 | 0,42% |
| Más autobuses a Pamplona | 2 | 0,42% |
| Autobuses más baratos para desplazamientos | 1 | 0,21% |
| Combinación AVE-Bus Jaca | 1 | 0,21% |
| Comunicar Jaca con Francia por tren | 1 | 0,21% |
| El bus urbano gratuito para los jubilados como en Sabiñanigo | 1 | 0,21% |
| Las malas combinaciones de la estación de bus de Jaca con la de Pamplona | 1 | 0,21% |
| Liberalizar la peatonalización para descargar autobuses y mercancías | 1 | 0,21% |
| Más autobuses urbanos para ir al hospital | 1 | 0,21% |
| Más líneas de bus urbano | 1 | 0,21% |
| Más transporte público con ciudades del norte | 1 | 0,21% |
| Mejorar el transporte por ferrocarril y autopistas | 1 | 0,21% |
| Mejorar el transporte supramunicipal | 1 | 0,21% |
| Mejorar infraestructuras de comunicaciones (ferrocarril y carretera) | 1 | 0,21% |
| Mejorar la línea de transporte con los pueblos | 1 | 0,21% |
| Mejorar la red de medios de transporte (bus, tren) | 1 | 0,21% |
| Mejorar las comunicaciones | 1 | 0,21% |
| Mejorar las comunicaciones en autobús, tren entre Jaca y los pueblos y ciudades de alrededor (mayor frecuencia de autobuses y rebajar el precio) | 1 | 0,21% |
| Mejorar las comunicaciones entre Jaca y el resto de ciudades, ya sea con el autobús o ferroviariamente | 1 | 0,21% |
| Mejorar las comunicaciones ferroviarias | 1 | 0,21% |
| Mejorar las vías de comunicación | 1 | 0,21% |
| Poner otro autobús urbano y promocionarlo para no usar tanto el coche | 1 | 0,21% |
| Que el autobús urbano llegue hasta el Eroski | 1 | 0,21% |
| Que el bus urbano pase más no uno cada hora | 1 | 0,21% |
| Que pongan otro bus urbano para tener uno cada media hora | 1 | 0,21% |
| Reabrir el canfranero hacia Europa | 1 | 0,21% |
| Reducción en las paradas urbanas de bus urbano de una hora a media | 1 | 0,21% |
| Tren | 1 | 0,21% |
| TOTAL | 40 | 8,49% |

| CARRIL BICI | | |
|--|------------------|------------------|
| Respuestas | Nº de respuestas | % sobre el total |
| Más carril bici | 20 | 4,25% |
| Construir un carril bici | 4 | 0,85% |
| Carril bici externo pensando en poder dar la vuelta a Jaca | 2 | 0,42% |
| Carril bici interno (Jaca) | 1 | 0,21% |
| Carril-bici en todo el entorno de la ciudad | 1 | 0,21% |
| Colocar más aparcamientos para bicis | 1 | 0,21% |
| Más carriles bici y zonas para su estacionamiento | 1 | 0,21% |
| Mejorar la utilización del transporte en bici, carriles bici, aparcamientos de bici | 1 | 0,21% |
| Prohibir la circulación de bicicletas por las aceras | 1 | 0,21% |
| Vigilar que no vayan como locos con las bicis por las aceras, parques y zonas peatonales | 1 | 0,21% |
| TOTAL | 33 | 7,01% |



| TRÁFICO Y APARCAMIENTO | | |
|--|------------------|------------------|
| Respuestas | Nº de respuestas | % sobre el total |
| Más aparcamientos públicos | 7 | 1,49% |
| Eliminación de la zona azul | 4 | 0,85% |
| Más plazas de aparcamiento | 4 | 0,85% |
| Más zonas de aparcamiento | 2 | 0,42% |
| Más y mayores zonas de aparcamiento gratuito | 2 | 0,42% |
| Habilitación de un espacio para aparcamiento en Jaca | 1 | 0,21% |
| Más semáforos y más pasos de cebra | 1 | 0,21% |
| Mejora del trabajo policial en materia de tráfico | 1 | 0,21% |
| Menos zona azul | 1 | 0,21% |
| Rebajar el precio del parking de la plaza Biscos | 1 | 0,21% |
| Regular con semáforos la Avenida 1º Viernes de Mayo, a la altura de Medio pañuelo y la ciudadela, porque ningún coche para en los pasos de cebra aunque haya peatones esperando o cruzando | 1 | 0,21% |
| Semáforos en la Plaza Biscos | 1 | 0,21% |
| TOTAL | 26 | 5,52% |

| ACERAS Y CALLES | | |
|--|------------------|------------------|
| Respuestas | Nº de respuestas | % sobre el total |
| Arreglo de las aceras | 6 | 1,27% |
| Mejorar y arreglar las aceras del barrio de la estación de tren | 2 | 0,42% |
| Arreglar las aceras y las calles | 2 | 0,42% |
| Mejorar la pavimentación | 2 | 0,42% |
| Ensanchamiento de las aceras | 1 | 0,21% |
| Conservación y restauración del adoquinado de las calles del casco antiguo | 1 | 0,21% |
| Arreglar las calles en condiciones | 1 | 0,21% |
| Arreglar las calles además de las del casco histórico | 1 | 0,21% |
| Las aceras de los extraradios | 1 | 0,21% |
| Ensanchar algunas aceras como la de las murallas | 1 | 0,21% |
| Facilitar el acceso a las aceras (rampas) | 1 | 0,21% |
| Ensanchamiento de las aceras y acceso a minusválidos (rampas) | 1 | 0,21% |
| TOTAL | 20 | 4,25% |



ENCUESTAS A NO RESIDENTES

Perfil de los No Residentes

Edad y sexo: Los grupos de edad predominantes son los comprendido entre 15-25 años (19,85%) y 46-55 años (29,74%). El 46,59 % de los encuestados eran hombres y el 53,36 % mujeres. La población encuestada cuenta con diversos niveles de estudios, principalmente universitarios (29,74%). Los estudiantes suponían el grupo más abundante con un (18,73%, seguido del grupo de jubilados y pensionistas (16,85%). En un porcentaje mayor de encuestados, su lugar de residencia es Zaragoza (43,07%).

Temas ambientales

En el Bloque 3 referente a temas ambientales se preguntaba cual era el problema ambiental que consideraban más importante. El tráfico y el uso excesivo del vehículo fue el tercer problema ambiental más importante entre los no residentes (elegido en 1ª opción), con un 14,61 %.

Movilidad

También se hace referencia a la movilidad en la pregunta perteneciente al bloque 6 qué era lo que menos le gustaba de Jaca. En 4º lugar lo ocupaban los temas de movilidad, concretamente el tráfico y el aparcamiento (10,88 %) y las comunicaciones (5,70 %).

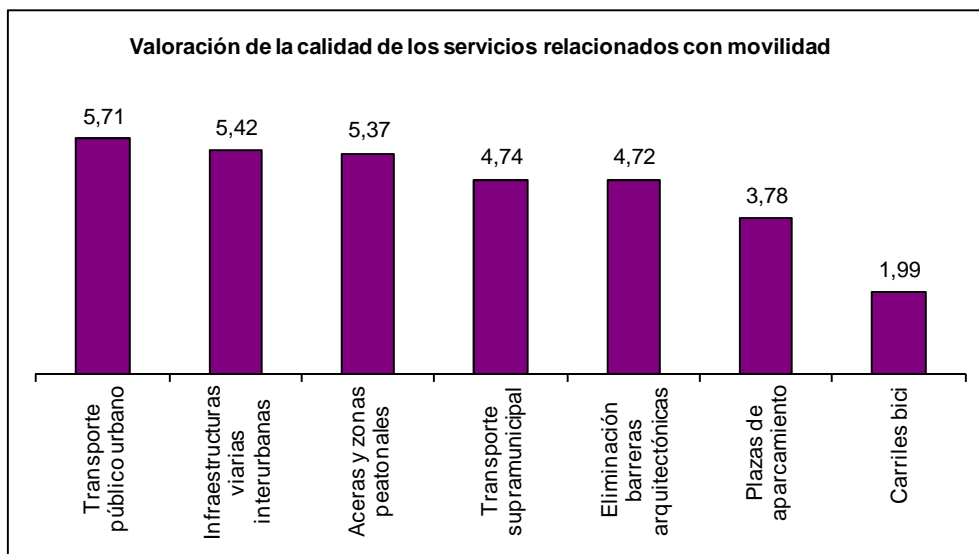
| Tráfico y aparcamiento | | |
|--|------------------|------------------|
| Respuestas | Nº de respuestas | % sobre el total |
| Dificultad de encontrar aparcamiento | 3 | 1,55% |
| Mucho tráfico | 3 | 1,55% |
| Aparcamiento | 2 | 1,04% |
| Falta de aparcamientos | 2 | 1,04% |
| Los semáforos en la entrada de Jaca | 2 | 1,04% |
| Casi no hay sitios donde apracar que no sean | 1 | 0,52% |
| Conducir por Jaca en verano | 1 | 0,52% |
| Exceso de circulación | 1 | 0,52% |
| Falta de aparcamiento sin pagar | 1 | 0,52% |
| Faltan autovías | 1 | 0,52% |
| Hay muchos coches mal aparcados que molestan | 1 | 0,52% |
| La carretera que hay desde Pamplona | 1 | 0,52% |
| La circulación vial | 1 | 0,52% |
| La zona azul | 1 | 0,52% |
| TOTAL | 21 | 10,88% |



| Comunicaciones | | |
|---|------------------|------------------|
| Respuestas | Nº de respuestas | % sobre el total |
| Las comunicaciones | 2 | 1,04% |
| Comunicaciones con otras provincias | 1 | 0,52% |
| Comunicaciones entre municipios | 1 | 0,52% |
| El canfranero, eternización de las infraestructuras | 1 | 0,52% |
| con otras poblaciones | 1 | 0,52% |
| La poca comunicación que tiene Jaca ferroviaria | 1 | 0,52% |
| Las carreteras para llegar a Jaca | 1 | 0,52% |
| Las comunicaciones con otras ciudades | 1 | 0,52% |
| Las comunicaciones en tren y autobús | 1 | 0,52% |
| Transporte público | 1 | 0,52% |
| TOTAL | 11 | 5,70% |

La valoración de servicios (Bloque 7) como la pavimentación de las calles obtuvo una puntuación media de 5,91 (sobre 10) y el estado de las carreteras, pistas y caminos agrícolas una puntuación media de 6,58.

Valoración de la calidad de diferentes servicios relacionados con la movilidad



La valoración de los servicios relacionados con movilidad se ha hecho en base a 7 categorías o servicios. El mejor valorado ha sido el transporte público urbano (5,71), seguido por las infraestructuras viarias interurbanas (5,42) y las aceras y zonas peatonales (5,37). Sin llegar a una valoración de 5 se encuentran el transporte supramunicipal (4,74) y la eliminación de barreras arquitectónicas. Con puntuaciones más bajas se valoran las plazas de aparcamiento (3,78) y los carriles bici (1,99).

Propuestas para mejorar el municipio

Respecto a las propuestas dadas por las personas para mejorar el municipio, del total de propuestas que se realizaban, en 2º lugar ocupan las relacionadas con los aparcamientos (11,95 %), el 3º los transportes (10,36%), el 7º las barreras arquitectónicas (6,77%), y la bicicleta (4,78%) en 8º lugar.



| APARCAMIENTO Y TRÁFICO | | |
|---|------------------|------------------|
| Respuestas | Nº de respuestas | % sobre el total |
| Abaratar el precio por minuto del parking | 1 | 0,40% |
| Aparcamientos por el centro | 1 | 0,40% |
| Buscar solución para el problema del aparcamiento creando más plazas y organizando las que ya hay | 1 | 0,40% |
| Disminuir la duración o el número de semáforos a la entrada de Jaca | 1 | 0,40% |
| El tráfico debería cortarse en las calles del entorno de la catedral | 1 | 0,40% |
| Eliminar la zona azul | 5 | 1,99% |
| Habilitar más zonas donde poder aparcar sin pagar | 1 | 0,40% |
| Las carreteras | 1 | 0,40% |
| Más aparcamiento público | 1 | 0,40% |
| Más plazas de aparcamientos | 4 | 1,59% |
| Más aparcamientos públicos | 5 | 1,99% |
| Más zonas de aparcamiento | 3 | 1,20% |
| Parking subterráneo y particulares en las viviendas | 1 | 0,40% |
| Plazas de aparcamiento gratuito | 2 | 0,80% |
| Reducir la zona azul | 1 | 0,40% |
| Solucionar lo del aparcamiento | 1 | 0,40% |
| TOTAL | 30 | 11,95% |

| BARRERAS ARQUITECTÓNICAS | | |
|---|------------------|------------------|
| Respuestas | Nº de respuestas | % sobre el total |
| Eliminación de barreras arquitectónicas | 7 | 2,79% |
| Adecuar la ciudad para los minusválidos | 2 | 0,80% |
| Mejorar y poner más rampas en las aceras | 2 | 0,80% |
| Al paseo no se puede subir con carril | 1 | 0,40% |
| Ampliar las aceras y quitar obstáculos (las farolas, etc.), para poder circular con cochecitos de niños con seguridad sin necesidad de hacerlo por las calzadas | 1 | 0,40% |
| En el Paseo de invierno quitar la barandilla que es muy alta y han quitado vista | 1 | 0,40% |
| Mejorar las barreras arquitectónicas y controlar los coches mal aparcados en los pasos de peatones y aparcamientos para minusválidos | 1 | 0,40% |
| Rebajar bordillos y aceras para minusválidos | 1 | 0,40% |
| Rebaje de bordillos | 1 | 0,40% |
| TOTAL | 17 | 6,77% |



| MOVILIDAD | | |
|--|------------------|------------------|
| TRANSPORTE | | |
| Respuestas | Nº de respuestas | % sobre el total |
| Alguna línea más de bus urbano | 1 | 0,40% |
| Apertura del tunel del Canfranc | 1 | 0,40% |
| Autobuses a Pamplona, a San Sebastian y Bilbao | 1 | 0,40% |
| Buses a Zaragoza más baratos | 2 | 0,80% |
| Debería haber más comunicación con el transporte público con otras poblaciones | 1 | 0,40% |
| Más autobuses a Pamplona | 4 | 1,59% |
| Más autobuses a Pamplona y a otras ciudades del Norte | 1 | 0,40% |
| Más buses a los pueblos de la comarca y a Pamplona | 1 | 0,40% |
| Mejora de la línea ferroviaria | 1 | 0,40% |
| Mejora del transporte público | 2 | 0,80% |
| Mejora del transporte supramunicipal (buses más baratos) | 2 | 0,80% |
| Mejorar el transporte público interurbano | 1 | 0,40% |
| Mejorar la comunicación entre Jaca y el resto de ciudades en tren | 1 | 0,40% |
| Mejorar las comunicaciones (carreteras) | 1 | 0,40% |
| Mejorar las comunicaciones del autobús urbano (más frecuencia de paso por cada parada) | 1 | 0,40% |
| Mejorar las comunicaciones en autobús y tren | 3 | 1,20% |
| Mejorar las comunicaciones entre Jaca y los pueblos de alrededor | 1 | 0,40% |
| Mejoras en la comunicación con los municipios de alrededor | 1 | 0,40% |
| TOTAL | 26 | 10,36% |

| BICICLETA | | |
|--|------------------|------------------|
| Respuestas | Nº de respuestas | % sobre el total |
| Más carril bici | 13 | 5,18% |
| Aumentar el carril bici y zonas peatonales | 1 | 0,40% |
| Carril bici en condiciones por toda la ciudad | 1 | 0,40% |
| Carril bici por el centro de la ciudad | 1 | 0,40% |
| Crear un servicio público que proporciones bicicletas | 1 | 0,40% |
| Habilitar zonas para poder ir con la bici (carril bici) y así no tener que ir en muchos casos por las aceras | 1 | 0,40% |
| Poner aparcamientos para las bicis y aumentar la extensión del carril bici | 1 | 0,40% |
| Poner zonas de estacionamiento para las bicicletas | 1 | 0,40% |
| TOTAL | 20 | 7,97% |



4.3 COMPARACIÓN DE RESULTADOS 2004 – 2009 – 2015

HÁBITOS DE MOVILIDAD

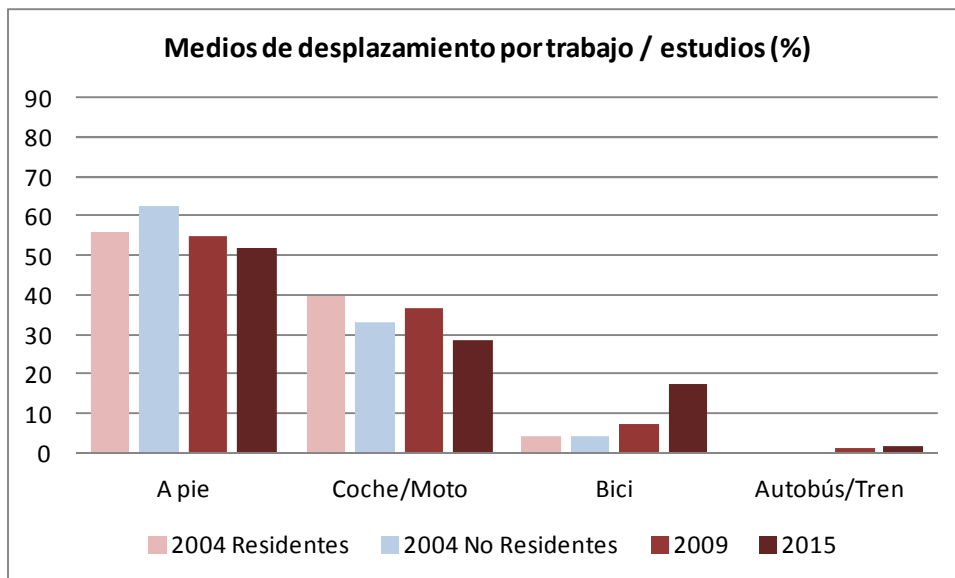
Los hábitos de movilidad han sufrido ciertas variaciones desde 2004 hasta el presente año, según se aprecia por los distintos tipos de desplazamientos analizados a través de las encuestas. Los datos de 2004 se dan por separado para residentes y no residentes en Jaca, mientras que los de 2009 se refieren únicamente a residentes.

Las encuestas realizadas en los años 2004 y 2009 analizaron la movilidad en base a 4 tipos de desplazamiento: trabajo / estudio, compras y/o gestiones, ocio y/o cultura y otros. En el presente año 2015, sin embargo, las tipologías establecidas han sido: trabajo / estudios, compras, ocio / cultura y gestiones varias. Para realizar la comparativa se han tenido en cuenta las categorías de trabajo / estudios, compras y/o gestiones y ocio y/o cultura, indicándose las compras y las gestiones por separado para el año 2015.

Trabajo / estudios

Se comparan a continuación los resultados de los hábitos de movilidad en cuanto a desplazamientos por motivos de trabajo o estudios.

| | % | | | |
|------------|-----------------|--------------------|-----------------|--------|
| | 2004 residentes | 2004 no residentes | 2009 residentes | 2015 |
| A pie | 55,78 | 62,50 | 54,93 | 51,96 |
| Coche/Moto | 39,84 | 33,33 | 36,51 | 28,77 |
| Bici | 4,38 | 4,17 | 7,24 | 17,32 |
| Autobús | 0,00 | 0,00 | 1,32 | 1,96 |
| Total | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |



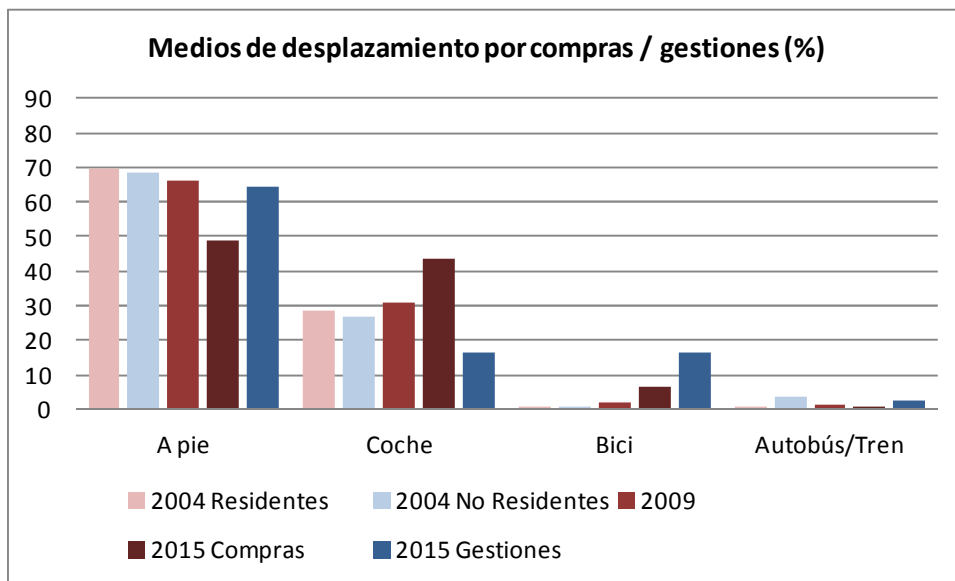
Se aprecia en todos los años estudiados el predominio de los desplazamientos a pie seguidos de los de coche o moto, quedando la bici y el autobús o tren a mayor distancia. Los desplazamientos a pie disminuyen ligeramente desde 2004 hasta 2015, así como los de coche o moto, mientras que aquellos que se realizan en bicicleta sufren un incremento, pasando del 4,38% para residentes en 2004 al 17,32% en 2015.



Compras y/o gestiones

Según se ha comentado, se analiza en conjunto tanto el tema de compras como el de gestiones varias, especificándose por separado estos dos aspectos para 2015.

| | % | | | | |
|---------|-----------------|--------------------|----------------------|--------------|----------------|
| | 2004 residentes | 2004 no residentes | 2009 resi- dentes | 2015 compras | 2015 gestiones |
| A pie | 69,73 | 68,50 | 65,97 | 48,78 | 64,16 |
| Coche | 28,65 | 26,77 | 30,91 | 43,68 | 16,54 |
| Bici | 1,08 | 0,79 | 1,82 | 6,64 | 16,54 |
| Autobús | 0,54 | 3,94 | 1,30 | 0,88 | 2,76 |
| Total | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |



Los desplazamientos a pie son sin lugar a dudas los principales por temas de compras y gestiones, si bien en 2015 se aprecia que en los desplazamientos por compras el uso del coche es sensiblemente mayor (43,68%) que en el caso de los desplazamientos por gestiones (16,54%).

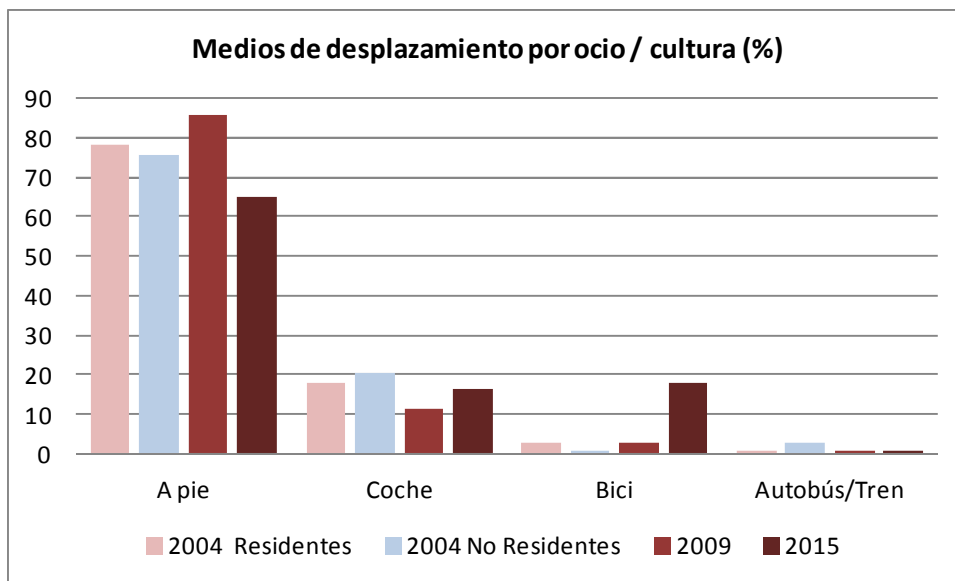
El uso de la bicicleta sufre de nuevo un importante incremento, pasando de 1,08% en 2004 (residentes) al 16,54% en 2015.



Ocio y/o cultura

Los datos de desplazamiento por temas de ocio y/ o cultura son los siguientes.

| | % | | | |
|---------|-----------------|--------------------|-----------------|--------|
| | 2004 residentes | 2004 no residentes | 2009 residentes | 2015 |
| A pie | 78,33 | 75,68 | 85,87 | 65,04 |
| Coche | 18,06 | 20,72 | 11,14 | 16,45 |
| Bici | 2,78 | 0,90 | 2,72 | 17,99 |
| Autobús | 0,83 | 2,70 | 0,27 | 0,51 |
| Total | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |



Si en los casos anteriores el predominio de los desplazamientos a pie no dejaba lugar a dudas, en este caso se manifiesta como claramente como mayoritario, si bien presenta un descenso en 2015 (del 78,33% para residentes en 2004 al 65,04% en 2015), mientras que el uso de la bicicleta aumenta de manera muy acusada (del 2,78% para residentes en 2004 al 17,99% en 2015).

VALORACIÓN DE LA CALIDAD DE SERVICIOS

Se compara a continuación la valoración de ciertos servicios en cuanto a su evolución según datos de 2004, 2009 y 2015. En el caso de 2004, y como sucedía en el apartado anterior, los datos se indican por separado para residentes y no residentes. Los servicios valorados son transporte supramunicipal, autobús urbano municipal, circulación en bicicleta / carril bici, plazas de aparcamiento, aceras, zonas peatonales y barreras arquitectónicas.

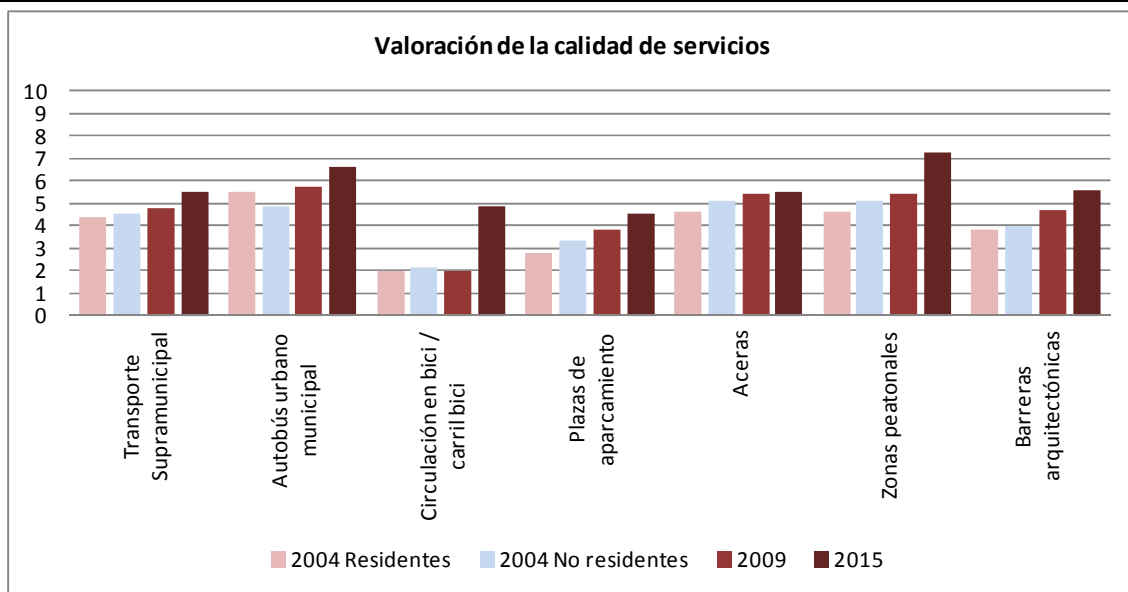
Respecto a la circulación en bicicleta, en los años 2004 y 2009 se valora el carril bici, mientras que en 2015 la pregunta era la circulación en bicicleta. Se ha considerado que se trata de conceptos muy similares y por tanto comparables.

En el caso de las plazas de aparcamiento, en 2015 se ha analizado por separado para turismos, motocicletas y bicicletas, de manera que para poder comparar con años anteriores se ha calculado la media de estas tres valoraciones.



%

| | 2004 residentes | 2004 no resi- dentes | 2009 | 2015 |
|--|-----------------|-------------------------|------|------|
| Transporte Supramunicipal | 4,34 | 4,50 | 4,74 | 5,49 |
| Autobús urbano municipal | 5,46 | 4,88 | 5,71 | 6,58 |
| Circulación en bici / carril bici | 1,96 | 2,15 | 1,99 | 4,82 |
| Plazas aparcamiento | 2,80 | 3,29 | 3,78 | 4,52 |
| Aceras | 4,57 | 5,05 | 5,37 | 5,51 |
| Zonas peatonales | 4,57 | 5,05 | 5,37 | 7,22 |
| Barreras arquitectónicas | 3,81 | 3,97 | 4,72 | 5,54 |



La valoración de los servicios en el año 2015 ha obtenido un incremento de puntuación en todos los aspectos analizados, tanto respecto a los resultados obtenidos en 2004 como a los obtenidos en 2009.

Las valoraciones del año 2004 tanto en residentes como en no residentes son inferiores a las recogidas en el año 2009, si bien las diferencias no son notables, ya que no superan el umbral de un punto de diferencia.

En 2015 se aprecian incrementos respecto a 2009, aumentando la valoración entre 0,74 y 0,87 puntos en los siguientes servicios: transportes supramunicipales, autobús urbano municipal, plazas de aparcamiento y barreras arquitectónicas.

Las aceras es el servicio que menos incremento de puntuación ha recibido, ya que ha mejorado la puntuación en 0,14 puntos mientras que otros servicios, como las zonas peatonales, incrementan en 1,85 puntos con respecto a la puntuación de 2009.

Destacar el incremento de la puntuación de la circulación en bicicleta / carril bici, que del año 2004 a 2009 prácticamente no sufrió cambios, mientras que en 2015 presenta un incremento de 2,83 puntos.



5. SÍNTESIS

La realización de las encuestas ha distinguido tres grupos de encuestados: residentes habituales, residentes temporales (propietarios de segunda residencia) y no residentes, pero que acuden a Jaca a trabajar/estudiar, comprar o realizar gestiones.

En total se cumplimentaron 560 encuestas; 358 de tipo personal, a través de un encuestador (358 encuestas), 171 encuestas y 31 encuestas autorellenadas por el propio encuestado. De estas se han considerado 551 válidas para su análisis.

CARACTERIZACIÓN DEL ENCUESTADO

El género de los encuestados resulta con una proporción muy igualada para: 51,40% de mujeres frente a un 48,60% de hombres.

Se han realizado encuestas para todas las franjas de edad, los encuestados entre 35 y 44 años y entre 45 y 54 años suponen un 20,26% cada uno de ellos, mientras que los de 25 a 34 años representan un 18,23%. Entre estas tres franjas de edad, que engloban a los encuestados entre 25 y 54 años, se recogen más de la mitad de las encuestas, exactamente un 58,75%. También son importantes las franjas de edad de menores de 18 años y de entre 55 y 64 años, con un 12,89% y un 12,52% respectivamente.

Una proporción importante de los encuestados 39,59% posee estudios superiores universitarios, a los que se suman aquellos con estudios superiores no universitarios 8,29%, Aquellos que han estudiado bachillerato o Formación Profesional también tienen una representación destacada, con un 27,62%. En menor proporción se encuentran los encuestados con niveles de estudios inferiores.

Entre las ocupaciones de los encuestados predominan con 52,31% aquellos que son trabajadores a tiempo completo. Las proporciones son inferiores para el resto de ocupaciones, si bien cabe destacar aquellos que están retirados y/o jubilados, con un 14,79%, y los estudiantes con un 16,08%.

HÁBITOS DE MOVILIDAD

Se analizan los resultados de los hábitos de movilidad en base a cuatro tipologías de desplazamiento: por trabajo/ estudios, por compras, por ocio/cultura y por gestiones varias.

Trabajo / estudios

En el caso de la movilidad por trabajo / estudios, el desplazamiento a pie es el que obtiene un porcentaje más elevado (51,96%), con un tiempo medio empleado de 8'51", mientras que el coche lo utilizan el 28,77% con un tiempo medio de 13'38". La bici es utilizada por el 17,32% con un tiempo medio de 10'00", mientras que el autobús o tren solamente lo utilizan el 1,96% y emplean un tiempo medio de 30'43".

La frecuencia con que se realizan los desplazamientos por trabajo o estudios es en un 60,00% de los casos 1 vez al día, mientras que un 31,88% de los encuestados los realizan 2 veces al día (el resto de opciones no alcanzan el 5%).

El estudio detallado de la duración de los desplazamientos por trabajo / estudios indica que los realizados a pie tienen duraciones cortas (de 1 a 5 minutos en un 39,89% de los casos, de 6 a 10 minutos para un 37,08%, de 11 a 20 minutos para un 20,79%), así como los realizados en coche (32,29% para desplazamientos de 1 a 5 minutos y 33,33% para los de 6 a 10 minutos, además de un 20,83% para los de 11 a 20 minutos). Más breves resultan los realizados en bicicleta (en un 47,46% son de 1 a 5 minutos, en un 33,90% de 6 a 10 minutos y en un 15,25% de 11 a 20 minu-



tos), mientras que aquellos que se llevan a cabo en autobús o tren son de mayor duración (57,14% de 31 a 60 minutos y 42,86% de 11 a 20 minutos).

Compras

En el caso de la movilidad por compras, el desplazamiento a pie también es el más habitual, con un porcentaje válido del 48,78% y un tiempo medio de 10'36". El coche lo utilizan el 43,68% con un tiempo medio empleado de 8'42". La bici es utilizada por el 6,64% con un tiempo medio de utilización de 8'37", mientras que el autobús o tren solamente lo utilizan el 0,88% y emplean un tiempo medio de 17'30".

Los desplazamientos por compras los realizan los encuestados 1 vez por semana en el 29,41% de los casos, mientras un 21,32% los llevan a cabo varias veces por semana y un 19,12% 1 vez al día.

Los desplazamientos por compras realizados a pie son mayoritariamente breves (de 1 a 5 minutos para un 45,65%, de 6 a 10 minutos para un 27,17% y de 11 a 20 minutos para un 21,20%), siendo más breves aún los realizados en coche (51,58% de 6 a 10 minutos y 37,37% de 1 a 5 minutos) y en bici (50,00% entre 1 y 5 minutos y 35,71% entre 6 y minutos). Los realizados en autobús o tren tienen duraciones variadas.

Ocio y/o cultura

En el desplazamiento por temas de ocio / cultura, a pie es nuevamente el medio más habitual, con un 65,04% y un tiempo medio empleado de 10'36". Mucho menos utilizados son el coche, empleado por un 16,45% y un tiempo medio de 8'42", y la bici, utilizada por el 17,99%, con un tiempo medio de 8'37", mientras que el autobús o tren solamente lo utilizan el 0,51% y emplean un tiempo medio de 17'30".

Un 27,95% de los encuestados realizan desplazamientos por ocio y/o cultura varias veces por semana, mientras que un 16,71% los realizan 2 veces por semana y un 16,43% 1 vez al día.

La duración en el caso del desplazamiento a pie está más repartida entre distintas franjas de tiempo (38,39% de 6 a 10 minutos, 30,33% de 11 a 20 minutos, 20,85% de 1 a 5 minutos), así como en los desplazamientos en coche (39,34% de 6 a 10 minutos, 27,87% de 1 a 5 minutos, 21,31% de 11 a 20 minutos). Para la bicicleta predominan los desplazamientos de 6 a 10 minutos (48,48%, frente al 34,85% de los desplazamientos entre 1 y 5 minutos y el 15,15% de los de 11 a 20 minutos). Aquellos movimientos en autobús o tren son de mayor duración: un 50,00% de 11 a 20 minutos y un 50,00% de 21 a 30 minutos.

Gestiones varias

La movilidad por gestiones varias presenta el desplazamiento a pie como el más empleado, con un 64,16% y un tiempo medio de 11'15". Los desplazamientos en coche y en bici suponen proporciones similares: 16,54% cada uno de ellos, con duraciones de 12'45" para el vehículo y 8'49" para la bicicleta. En este caso el autobús o tren alcanza un porcentaje algo mayor respecto a los otros motivos de desplazamiento, con un 2,76% y un tiempo medio empleado de 28'00".

Varias veces a la semana realizan los encuestados este tipo de desplazamiento, según un 18,13%, mientras un 17,28% los realizan 1 vez al mes, el 12,46% 2 veces al mes y el 11,90% 1 vez por semana. El resto de frecuencias no alcanzan el 10%.

Las franjas de tiempo más breves se reparten los desplazamientos por gestiones varias realizados a pie (36,20% de 1 a 5 minutos, 32,58% de 6 a 10 minutos y 26,24% de 11 a 20 minutos), así como en el caso del coche (43,86% de 6 a 10 minutos, 29,82% de 1 a 5 minutos y 17,54% de 11 a 20 minutos) y la bicicleta (44,07% de 1 a 5 minutos, 38,98% de 6 a 10 minutos y 13,56% de 11 a 20 minutos). Como en casos anteriores, los desplazamientos en autobús o tren son más largos (60,00% de 21 a 30 minutos, 20,00% de 31 a 60 minutos y 20,00% de 11 a 20 minutos).



Conclusiones generales de los hábitos de movilidad

Los desplazamientos por compras son los más realizados, con 451 encuestados que han contestado a esta pregunta de un total de 551, mientras que los menos habituales son los desplazamientos por trabajo / estudios, que realizan 358 encuestados.

Los desplazamientos a pie son para todas las tipologías son las habituales, con un 51,96% en el caso de trabajo / estudios, un 48,78% para compras, un 65,05% para ocio / cultura y un 64,16% para gestiones varias.

El coche es el segundo medio de transporte más utilizado, especialmente en el caso de las compras (43,68%), pero también para trabajo / estudios (28,77%) y para gestiones varias (16,54%) y quedando en tercer lugar en el caso de ocio / cultura, con un 16,45% que es superado por la bicicleta con un 17,99%. Ésta presenta porcentajes similares en el caso de los desplazamientos por trabajo / estudios (17,32%) y por gestiones varias (16,54%) e inferiores en el caso de las compras (6,65%). En el caso de los desplazamientos por gestiones, el autobús / tren tiene una importancia mayor (2,76%) que en otros casos, si bien la proporción que supone este medio sigue siendo baja.

VALORACIÓN DE LA CALIDAD DE SERVICIOS Y ASPECTOS DE MOVILIDAD

Los encuestados han puntuando en una escala de 1 (muy mal) a 10 (muy bien) la calidad de los servicios y los aspectos de movilidad del territorio.

En cuanto a la calidad de los servicios de transporte, los promedios muestran que el autobús urbano municipal es el que obtiene la mejor valoración, con un 6,58, mientras que el transporte supramunicipal (autobuses y trenes), el servicio público de taxis y el tráfico y reparto de mercancías obtienen una valoración ligeramente superior al 5 (5,49, 5,22 y 5,23, respectivamente).

La valoración de la calidad del estado de los elementos urbanos en el municipio de Jaca muestra cómo todos ellos superan el valor de 5. Destaca la valoración de las zonas peatonales con un 7,22, seguido de los elementos arquitectónicos y mobiliario urbano con un 6,25. Las barreras arquitectónicas y las aceras obtienen valores más próximos a 5, en concreto 5,54 y 5,51 respectivamente.

En cuanto a las plazas de aparcamiento, solamente las destinadas para motocicletas superan la puntuación de 5, con un 5,28. Las plazas de aparcamiento para bicicletas son las peores valoradas, con una puntuación de 3,67, mientras que las de turismos se quedan en un 4,61.

Respecto a la valoración de la circulación, es aquella que se realiza a pie la mejor valorada, con un promedio de 7,48, siendo la más baja la correspondiente a la circulación en bicicleta, con un 4,82. La referida a los turismos y a otros medios obtienen puntuaciones intermedias de 6,23 y 5,29 respectivamente.

Respecto a las puntuaciones asignadas a cada uno de estos servicios, en el caso del transporte municipal (autobuses y trenes), en una escala de 1 a 10 puntos, el 16,86% de los encuestados puntúa el servicio con 5 puntos, siendo ésta la puntuación mayoritaria. El autobús urbano municipal obtiene un 20,50% para la puntuación de 7, la mayoritaria, seguido del 8 con un 17,15%.

La valoración realizada acerca de la circulación en turismos muestra como las puntuaciones 7,6 y 8 son las que mayores porcentajes obtienen mientras que las bajas puntuaciones de 2 y 1 punto, oscilan en el 2% de los encuestados. La circulación en bicicleta presenta su mayor porcentaje para la puntuación de 5 (17,05%), seguido de 4 (15,76%) y 3 (13,95%). Todas las demás puntuaciones están por debajo del 11%. En el caso de la circulación a pie, la puntuación de 8 destaca con un 32,64%, seguido a distancia por una puntuación de 7 (16,42%) y 9 (15,85%). La circulación en otros medios distintos a los ya citados destaca con un valor de 5 (con el 19,75%), estando las puntuaciones de 3, 4, 6 y 7 entre el 10% y el 15%.



En la puntuación otorgada a las plazas de aparcamientos para turismos predomina el valor 5 con un 17,93%, si bien las puntuaciones entre 1 y 7 son todas superiores al 10% (excepto el 2 que se queda en un 9,72%). En cuanto a la puntuación asignada a las plazas de aparcamiento para motocicletas, la puntuación de 5 puntos es de nuevo la que obtiene un porcentaje más alto, con un 16,15%, seguido de las de 3 y 6, con el 14,06% cada una de ellas. En el caso de las plazas de aparcamiento para bicicletas, los encuestados las valoran de manera más baja, ya que las puntuaciones de 3 y 1 punto obtienen los porcentajes más altos con un 20,29% y 20,00% respectivamente.

En cuanto a las puntuaciones otorgadas a las aceras, la puntuación de 7 es la que obtiene el porcentaje más alto con un 19,18%, seguido de la de 5 con un 16,76%. Las zonas peatonales han recibido en general una buena calificación, ya que ninguna de las puntuaciones inferiores a 5 puntos alcanza el 3% y siendo la puntuación mayoritaria 8, con un 28,33%. Sobre las barreras arquitectónicas, predominan las puntuaciones de 7 (con un 18,61%) y 5 (con 17,26%). En el caso de los elementos arquitectónicos y mobiliario urbano las puntuaciones de 7 y 8 obtienen los porcentajes más altos, con 23,48% y 20,85% respectivamente.

En la valoración del servicio público de taxis predominan las puntuaciones de 5 y 6, ambas con un 15,71%. Por último, la puntuación más otorgada en el caso del tráfico y reparto de mercancías es la de 5, a la que corresponde un porcentaje del 22,54%.

SUGERENCIAS Y PROPUESTAS

De un total de 646 propuestas realizadas por los encuestados, un 22,91% de las mismas corresponden a cuestiones de circulación en bicicleta, un 16,10% a las plazas de aparcamiento de turismos y un 15,94% a aspectos relacionados con las aceras. Son estos los tres temas principales sobre los que tratan las sugerencias, si bien hay otros aspectos, como las plazas de aparcamiento de bicicletas (6,97%), las propuestas en puntos concretos (5,73%), el transporte supramunicipal (4,49%), la circulación en turismo (4,33%) o los elementos arquitectónicos y el mobiliario urbano (4,33%).

COMPARATIVA 2004 – 2009 – 2015

Valoración de servicios

La valoración de los servicios en el año 2015 ha obtenido un incremento de puntuación en todos los elementos valorados, tanto respecto a los resultados obtenidos en 2004 como en los obtenidos en 2009. Cabe destacar el incremento de valoración de las zonas peatonales, pasando de 4,57 y 5,05 en 2004 (residentes y no residentes respectivamente) y 5,37 en 2009 a un 7,22 en 2015.

Otro de los aspectos más destacados en cuanto al cambio sufrido, en concreto un incremento, es la valoración de la circulación en bici o el carril bici, que pasa de un 1,96 según los residentes en 2004 o un 2,15 según los no residentes en dicho año a un 4,82 en 2015 (además de un 1,99 en 2009).

Hábitos de movilidad

En el caso de los desplazamientos por trabajo / estudios, destaca el incremento del uso de la bicicleta, que pasa de un 4,38 para los residentes y un 4,17% para los no residentes en 2004 a un 7,24% para residentes en 2009 y un 17,32% en 2015. Los desplazamientos a pie y en vehículo sufren un descenso ligero, incrementándose levemente el uso de autobús.

En los desplazamientos por compras se incrementa el uso de coche (de un 28,65% para residentes y un 26,77% para no residentes en 2004 a un 43,68% en 2015) y de bici (1,08% para residentes y un 0,79% para no residentes en 2004 a un 6,64% en 2015), mientras que descienden los desplazamientos a pie (de 69,73% para residentes y 68,50% para no residentes en 2004 a 48,78% en 2015).



En cuanto a los desplazamientos por gestiones descienden ligeramente los desplazamientos a pie (64,16% en 2015) y el uso de coche (16,54% en 2015), mientras se incrementa de manera notable el uso de la bicicleta (16,54% en 2015) y ligeramente el autobús (2,76%).