

5. MOVILIDAD URBANA

ÍNDICE

5. MOVILIDAD URBANA.....	3
5.1. ÁREA DE ESTUDIO. ZONIFICACIÓN.....	3
5.1.1. MICROZONIFICACIÓN.....	3
5.2. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD.....	3
5.2.1. ÍNDICES DE MOVILIDAD.....	4
5.2.2. MOVILIDAD MECANIZADA Y NO MECANIZADA.....	4
5.2.3. MOVILIDAD TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO.....	6
5.2.4. DISTRIBUCIÓN DE MODOS.....	6
5.2.5. DISTRIBUCIÓN DE MOTIVOS.....	7
5.2.6. DISTRIBUCIÓN POR GRUPOS POBLACIONALES.....	8
5.2.7. DIFICULTADES EN LA MOVILIDAD.....	11
5.3. MATRIZ DE MOVILIDAD.....	13
5.4. GENERACIÓN O ATRACCIÓN.....	13
5.4.1. CENTROS GENERADORES.....	13
5.4.2. CENTROS ATRACTORES.....	13
5.5. OPINIONES RECABADAS EN LAS ENCUESTAS.....	15
5.6. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO.....	15
5.6.1. ASPECTOS FUNDAMENTALES.....	15
5.6.2. FORTALEZAS Y DEBILIDADES.....	16
5.6.3. OPORTUNIDADES Y AMENAZAS.....	16
5.6.4. CONCLUSIONES.....	16

ÍNDICE DE TABLAS

<i>Tabla 1. Índices de movilidad de Alcalá la Real. Fuentes: INE, DGT y datos de encuestas de movilidad. Elaboración propia....</i>	<i>4</i>
<i>Tabla 2. Distribución y frecuencia de los viajes homogeneizados a partir de la extrapolación de datos procedentes de las encuestas. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia.....</i>	<i>4</i>
<i>Tabla 3. Distribución por modos y frecuencia de los viajes homogeneizados a partir de la extrapolación de datos procedentes de las encuestas. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia.....</i>	<i>6</i>

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

<i>Ilustración 1: Microzonificación de Alcalá la Real. Elaboración propia.....</i>	<i>3</i>
<i>Ilustración 2. Distribución global homogeneizada de desplazamientos por modo.....</i>	<i>4</i>
<i>Ilustración 3. Total de desplazamientos por modos y frecuencias. Fuente: Extrapolación de los datos de las encuestas de movilidad. Elaboración propia.....</i>	<i>5</i>
<i>Ilustración 4. Distribución de los desplazamientos diarios por modo.....</i>	<i>5</i>
<i>Ilustración 5. Distribución de los desplazamientos realizados varias veces por semana por modo.....</i>	<i>5</i>
<i>Ilustración 6. Distribución de los desplazamientos de fin de semana por modo.....</i>	<i>5</i>
<i>Ilustración 7. Distribución de los desplazamientos realizados ocasionalmente por modo.....</i>	<i>5</i>
<i>Ilustración 8. Distribución de los desplazamientos global homogeneizada por tipo de modo.....</i>	<i>6</i>
<i>Ilustración 9. Distribución de la frecuencia de uso de cada modo de desplazamiento. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia.....</i>	<i>6</i>
<i>Ilustración 10. Distribución de los desplazamientos diarios por modo.....</i>	<i>6</i>
<i>Ilustración 11. Distribución de los desplazamientos realizados varias veces por semana por modo.....</i>	<i>6</i>
<i>Ilustración 12. Distribución de los desplazamientos de fin de semana por modo.....</i>	<i>7</i>
<i>Ilustración 13. Distribución de los desplazamientos realizados ocasionalmente por modo.....</i>	<i>7</i>
<i>Ilustración 14. Distribución de motivaciones de desplazamientos habituales. Fuente: Encuestas movilidad. Elaboración propia.....</i>	<i>7</i>
<i>Ilustración 15. Distribución de motivos de desplazamientos mecanizados. Fuente: Encuestas movilidad. Elaboración propia.....</i>	<i>7</i>
<i>Ilustración 16. Distribución de motivos desplazamientos no mecanizados. Fuente: Encuestas movilidad. Elaboración propia.....</i>	<i>7</i>
<i>Ilustración 17. Distribución de motivos de desplazamientos a pie. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia.....</i>	<i>8</i>
<i>Ilustración 18. Distribución de motivos de desplazamientos en bicicleta. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia.....</i>	<i>8</i>
<i>Ilustración 19. Frecuencia de desplazamientos habituales en coche, total y por actividad. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia.....</i>	<i>8</i>
<i>Ilustración 20. Motivos de desplazamiento habituales en coche total y por actividad. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia.....</i>	<i>9</i>
<i>Ilustración 21. Frecuencia de desplazamientos habituales en bicicleta, total y por actividad. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia.....</i>	<i>9</i>
<i>Ilustración 22. Motivos de desplazamiento habituales en bicicleta total y por actividad. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia.....</i>	<i>10</i>
<i>Ilustración 23. Frecuencia de desplazamientos habituales a pie, total y por actividad. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia.....</i>	<i>10</i>

Ilustración 24. Motivos de desplazamiento habituales a pie total y por actividad. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia	11
Ilustración 25. Distribución de motivos por los que no se realizan más desplazamientos a pie. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia	12
Ilustración 26. Distribución de motivos por los que no se realizan más desplazamientos en bicicleta. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia	13
Ilustración 27. Centros atractores en el núcleo urbano de Alcalá la Real.	14
Ilustración 28. Centros atractores externos al núcleo urbano.	14
Ilustración 29. Distribución de sugerencias realizadas. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia	15

5. MOVILIDAD URBANA

Uno de los puntos fundamentales en los que se basa el Plan de Movilidad Urbana Sostenible es el análisis de cómo se producen los desplazamientos en Alcalá la Real. Se ha realizado una encuesta de movilidad a través de la página web del Ayuntamiento con la que se ha pretendido determinar:

- Orígenes y destinos de los desplazamientos
- Frecuencia de los desplazamientos
- Desplazamientos de los grupos de población por actividad
- Reparto modal de los desplazamientos
- Motivación de los desplazamientos

A partir de los datos recogidos por esta encuesta, además de los que previamente han sido obtenidos durante este análisis, se podrán definir las conclusiones que permitan fijar objetivos y estrategias de movilidad.

5.1. ÁREA DE ESTUDIO. ZONIFICACIÓN

El área de estudio analizada para la realización del diagnóstico de la movilidad urbana de la localidad de Alcalá la Real está formada por el núcleo principal de la propia localidad y los polígonos industriales existentes en las proximidades de Alcalá la Real y la aldea de Santa Ana, los cuales son los PPII de Retamar, Fuente Granada, Llanos de Mazuelos y el Chaparral (Santa Ana). Para algunos aspectos, también se ha tenido en cuenta la movilidad de las personas de las aldeas que conforman el resto del término municipal.

La mayor parte de la población del municipio se concentra en Alcalá la Real, representando el 78% de la misma.

5.1.1. MICROZONIFICACIÓN

La microzonificación empleada en el presente capítulo del plan de movilidad establece una división espacial de la localidad en varias zonas. Con esta distribución se pretende realizar una matriz de movimientos a partir de las encuestas que nos permita conocer cómo se desplaza la ciudadanía de unos lugares a otros. La zonificación considerada es la siguiente:

- Zona 1: Casco Antiguo / Histórico.
- Zona 2: Centro.
- Zona 3: Zona Norte.
- Zona 4: Zona Sur.
- Zona 5: Entorno de avenida de Iberoamérica.
- Zona 6: Varios. En esta zona se engloban a los habitantes de las aldeas o a las personas cuyas respuestas no permiten ubicarlas en alguna de las anteriores.

Representan zonas funcionales diferenciadas debido a sus condicionantes urbanos, como son el tipo de trama, la tipología edificatoria, las alturas, dotaciones, y la relación con la red básica del viario.

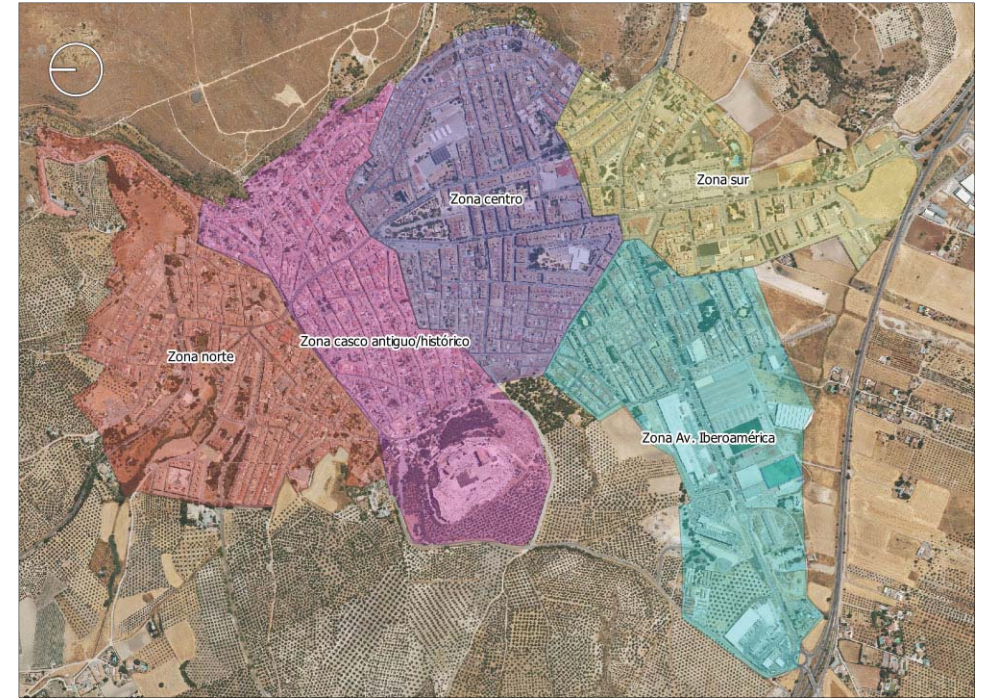


Ilustración 1: Microzonificación de Alcalá la Real. Elaboración propia.

5.2. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD

Para realizar una toma de decisiones adecuada en lo relativo a la movilidad, se debe conocer cómo se distribuye ésta en la ciudad, los índices de movilidad, el reparto modal, los motivos de los desplazamientos, etc. Todos estos datos aportarán información sobre dónde incidir en cada uno de los aspectos para modificar el estado actual hacia una movilidad sostenible acorde con el bienestar de los ciudadanos y la mejor calidad de vida.

Los datos se han obtenido mediante la encuesta de movilidad realizada para este PMUS, cuyo contenido se acompaña en el Anexo 6. Participación ciudadana.

Esta encuesta recoge los datos de los desplazamientos habituales realizados por los encuestados y su frecuencia, haciendo distinción entre:

- A diario
- Varias veces por semana
- Durante el fin de semana
- Ocasionalmente
- Nunca o casi nunca

Para el estudio de la movilidad nos interesan los desplazamientos producidos durante las cuatro primeras frecuencias (a diario, varias veces por semana, fin de semana y ocasionalmente):

A diario

Representa los hábitos con mayor impacto dado su número y frecuencia. Es el principal objetivo sobre el que se debe actuar puesto que estos movimientos son los que motivan los atascos, los ruidos y la contaminación. Al ser hábitos se puede racionalizar su elección, por lo que las conductas inadecuadas, como son la utilización de medios no mecánicos sobre los mecánicos o el transporte colectivo antes que el privado, se pueden modificar

Para homogeneizar un día laborable tipo, tendrá un coeficiente 1.

Varias veces a la semana

Corresponde a hábitos discontinuos, por lo que se trata de forma similar a la frecuencia anterior, con la diferencia de que el motivo del desplazamiento suele ser para aún menor tiempo y, por tanto, es más importante la rapidez del desplazamiento, es decir, el tiempo del desplazamiento en relación al motivo del desplazamiento.

Para homogeneizar un día laborable tipo, tendrá un coeficiente de 0,5.

Durante el fin de semana

Estos desplazamientos se suelen realizar por ocio. La mayor parte de ellos no están planificados de antemano, por lo que se relaja el grado de racionalización del desplazamiento y por otro, se tiende a la comodidad. A la hora de influir sobre ellos, presenta mucha más dificultad. No obstante, se producen sobre días y horarios de menor tráfico.

No se utilizarán para homogeneizar un día laborable tipo.

Ocasionalmente

Estos desplazamientos presentan diversas motivaciones, con mayor y menor racionalidad, por lo que influir sobre ellas es complejo. Presentan escasa importancia ya que el volumen total de desplazamientos se dispersa en el tiempo, pudiendo realizarse una vez a la semana o incluso con menos frecuencia.

Para homogeneizar un día laborable tipo, se le asignará un coeficiente de 0,1.

De esta manera, a partir de la extrapolación de los datos de las encuestas se obtienen los siguientes índices de movilidad homogeneizados:

5.2.1. ÍNDICES DE MOVILIDAD

ÍNDICES DE MOVILIDAD DE ALCALÁ LA REAL	
Habitantes	21.709
Población objetivo (>10 años)	19.939
Familias	8.682
Parque de vehículos	17.909
Movilidad total (viajes a diario)	32.775
Movilidad Mecanizada	15.881
Movilidad No Mecanizada	16.894

ÍNDICES DE MOVILIDAD DE ALCALÁ LA REAL	
Movilidad Unitaria (viajes día/hab)	1,51
Movilidad Familiar (viajes día/familia)	3,78
Movilidad Mecanizada Unitaria (v.día/hab)	0,73
Movilidad No Mecanizada Unitaria (v.día/hab)	0,78

Tabla 1. Índices de movilidad de Alcalá la Real. Fuentes: INE, DGT y datos de encuestas de movilidad. Elaboración propia

Esta lectura general de los datos obtenidos la particularizaremos distinguiendo las distintas frecuencias.

5.2.2. MOVILIDAD MECANIZADA Y NO MECANIZADA

Diferenciamos como mecanizados los modos de transporte que utilizan motor (en coche o motocicleta) de los no mecanizados, es decir, en bicicleta y a pie.

Unos de los principales objetivos del PMUS es fomentar los medios de transporte no mecanizados, y entre los mecanizados, aquellos que sean colectivos como el transporte público.

Su distribución en función de la frecuencia del viaje quedaría de la siguiente forma, teniendo en cuenta que se han valorado sólo los viajes declarados en alguna ocasión, obviando las respuestas en las que se ha indicado que nunca o casi nunca.

	A diario	Varias veces en semana	Sólo en fin de semana	Ocasionalmente	Global homogeneizado
Mecanizados	13.515	4.139	1.520	2.956	15.881
No mecanizados	13.684	4.899	2.956	7.602	16.894
Totales	27.200	9.038	4.477	10.559	32.775

Tabla 2. Distribución y frecuencia de los viajes homogeneizados a partir de la extrapolación de datos procedentes de las encuestas. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia.

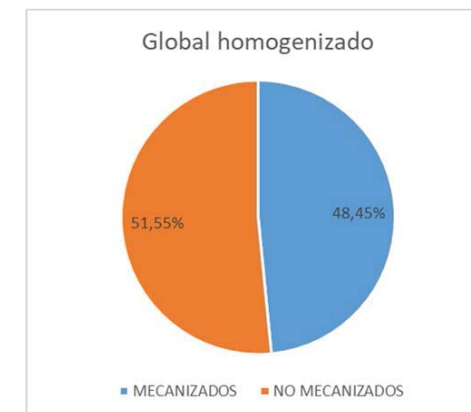


Ilustración 2. Distribución global homogeneizada de desplazamientos por modo

De estos datos se puede concluir que el índice de movilidad unitaria mecanizada (0,73 viajes/día por habitante) es prácticamente igual que el índice de movilidad unitaria no mecanizada (0,78 viajes/día por habitante). Es decir, el 51,55% de los viajes globales son no mecanizados y el 48,45% son mecanizados.

Este dato representa una mala situación en cuanto a la movilidad urbana, especialmente al situarlo en el contexto de ciudades del entorno de los 20.000 habitantes, en las que las distancias de los desplazamientos son cortas. Se observa un abuso de la utilización de los vehículos particulares para los desplazamientos. Es por ello, y por los problemas que se constatan en el tráfico diario y la congestión, que el objetivo a plantear en este PMUS no puede ser otro que mejorar las presentes ratios. Para establecer estrategias, medidas y actuaciones que tiendan a mejorar el estado actual es esencial analizar pormenorizadamente los hábitos de movilidad de la ciudadanía. Para ello, se analizan con detalle los datos aportados en las encuestas de movilidad.

En la siguiente ilustración se muestra el total de los desplazamientos por modos y frecuencias:

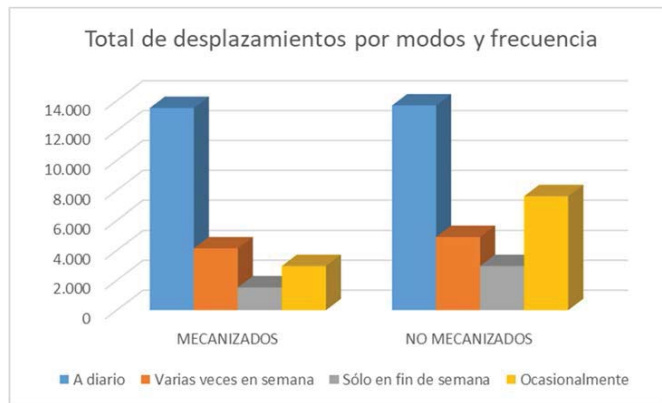


Ilustración 3. Total de desplazamientos por modos y frecuencias. Fuente: Extrapolación de los datos de las encuestas de movilidad. Elaboración propia

En las siguientes gráficas se presenta la distribución del modo de desplazamiento en función de la frecuencia del mismo:



Ilustración 4. Distribución de los desplazamientos diarios por modo



Ilustración 5. Distribución de los desplazamientos realizados varias veces por semana por modo



Ilustración 6. Distribución de los desplazamientos de fin de semana por modo



Ilustración 7. Distribución de los desplazamientos realizados ocasionalmente por modo

Analizando los modos de desplazamientos en función de la frecuencia, se observa que cuanto más habitual es éste, más se utilizan los modos mecanizados. En el caso de los viajes diarios, los que suponen los desplazamientos más habituales de las personas y que están orientados a la realización de las actividades cotidianas, la distribución entre los modos mecanizados y no mecanizados es prácticamente igual (49,69% y 50,31% respectivamente). En el caso de los desplazamientos que se realizan varias veces en semana, ya se aprecia una reducción del uso de vehículos motorizados (45,79%), aumentándose los modos de desplazamiento no mecanizados (54,21%). Para los desplazamientos de tan solo fin de semana, los cuales mayoritariamente están orientados a la realización de actividades de ocio, sí se detecta una tendencia clara hacia el uso de modos no mecanizados, con un 66,04% frente a un 33,96% de desplazamientos mecanizados. Para los viajes ocasionales, la tendencia anterior se incrementa aún más, pasando los porcentajes al 72% y al 28% respectivamente.

Se concluye que, en Alcalá la Real, el uso de medios de transporte motorizados es muy elevado para la realización de las actividades cotidianas, como la asistencia al trabajo, o llevar a los hijos e hijas a los centros educativos. Sin embargo, se aprecia que cuando los desplazamientos son menos habituales, los cuales suelen estar asociados a actividades orientadas al ocio, como las compras o la hostelería, los modos no mecanizados tienen mayor peso.

5.2.3. MOVILIDAD TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO

Dentro de los modos mecanizados, es importante diferenciar entre el transporte privado y el público. Las ventajas del público son varias e importantes de cara a la movilidad, ya que producen una importante reducción del tráfico, la reducción del espacio de aparcamiento, la disminución del ruido y la disminución de la contaminación.

A pesar de los beneficios que en principio tiene este servicio público de transporte, en la localidad de Alcalá la Real no está implantado ningún servicio de transporte público colectivo, por lo que la ciudadanía carece de la opción de poder emplearlo.

5.2.4. DISTRIBUCIÓN DE MODOS

En este apartado se analiza cada modo de transporte independientemente (coche, a pie o bicicleta). En un primer lugar, se analiza la distribución de los modos en los desplazamientos declarados, homogeneizando los resultados conforme a lo explicado en el apartado anterior, en función de su frecuencia.

	A diario	Varias veces en semana	Sólo en fin de semana	Ocasionalmente	Global homogeneizado
Coche	13.515	4.139	1.520	2.956	15.881
A pie	13.093	4.308	1.352	3.717	15.619
Bicicleta	591	591	1.605	3.886	1.276
Totales	27.200	9.038	4.477	10.559	32.775

Tabla 3. Distribución por modos y frecuencia de los viajes homogeneizados a partir de la extrapolación de datos procedentes de las encuestas. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia

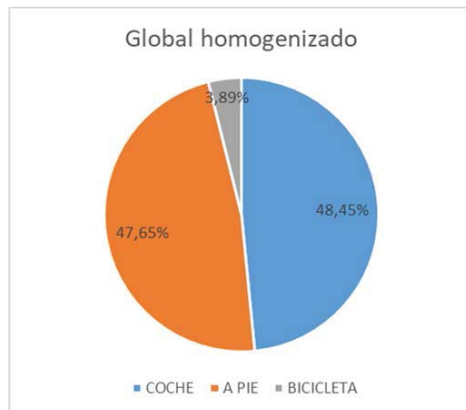


Ilustración 8. Distribución de los desplazamientos global homogeneizada por tipo de modo

Con estos datos, se observa que gran parte de los desplazamientos no mecanizados se corresponden con desplazamientos realizados a pie. Del global homogeneizado de desplazamientos, tan solo el 3,89% se corresponde con el uso de la bicicleta o patinetes. Este dato es negativo, ya que tanto las dimensiones de la localidad como su orografía son favorables al uso de estos vehículos, especialmente en las avenidas, las cuales conectan el núcleo urbano de norte a sur y de este a oeste. En este ámbito se considera que hay mucho margen de mejora, por lo que se deberá tener muy en cuenta en el desarrollo del plan de movilidad.

A continuación, se presenta el reparto de modos en función de la frecuencia de su uso:

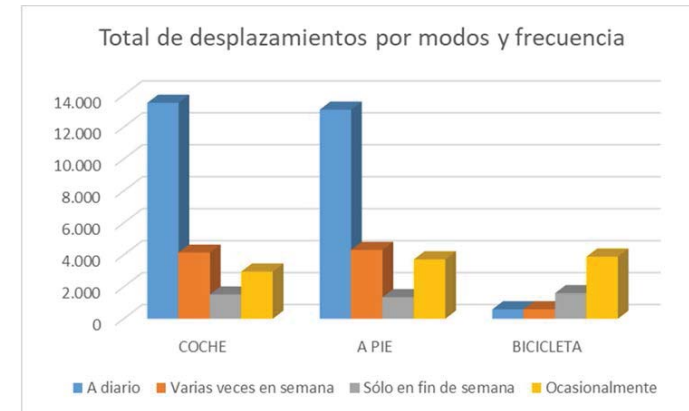


Ilustración 9. Distribución de la frecuencia de uso de cada modo de desplazamiento. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia

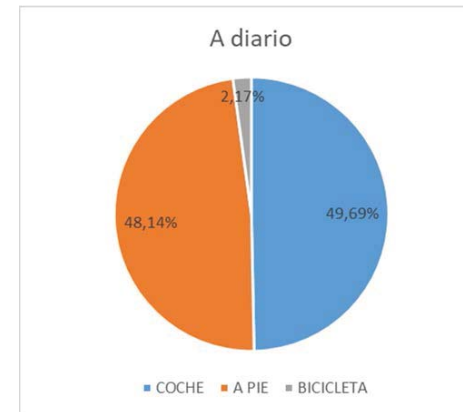


Ilustración 10. Distribución de los desplazamientos diarios por modo

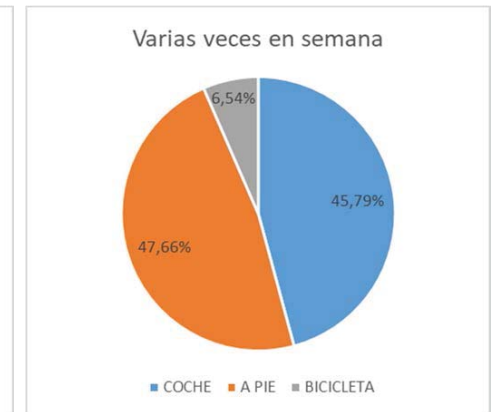


Ilustración 11. Distribución de los desplazamientos realizados varias veces por semana por modo

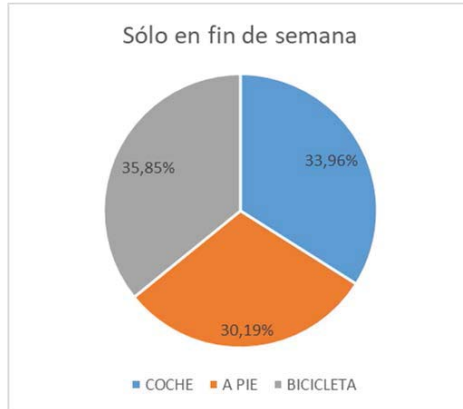


Ilustración 12. Distribución de los desplazamientos de fin de semana por modo

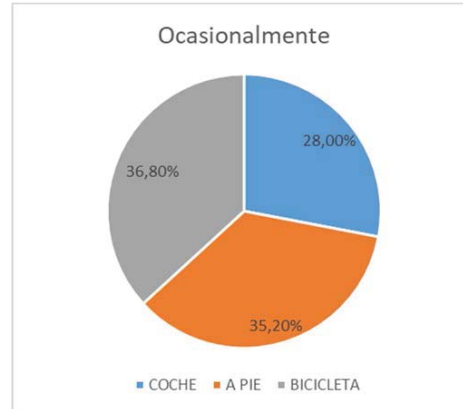


Ilustración 13. Distribución de los desplazamientos realizados ocasionalmente por modo

A la vista de los resultados, el uso de la bicicleta se considera tan solo para los desplazamientos menos habituales. Esto indica que en Alcalá la Real se concibe el uso de este medio de transporte principalmente como actividad de ocio, no como una alternativa real de modo de desplazamiento cotidiano.

Los resultados nos hacen pensar que el uso del coche y el desplazamiento a pie son los modos de desplazamiento principales en Alcalá la Real.

5.2.5. DISTRIBUCIÓN DE MOTIVOS

Respecto a los motivos que originan los desplazamientos habituales, se puede decir que la mayor parte están relacionados con el trayecto al trabajo (29,99%), seguido de cerca por la realización de compras (27,19%) y por las actividades de ocio (25,90%). Los desplazamientos motivados por cuestiones de salud (9,45%), por estudios (3,97%) y por otros motivos el 3,50% restante, tienen menor peso. No obstante, esta distribución es muy distinta si se particulariza entre los distintos modos.

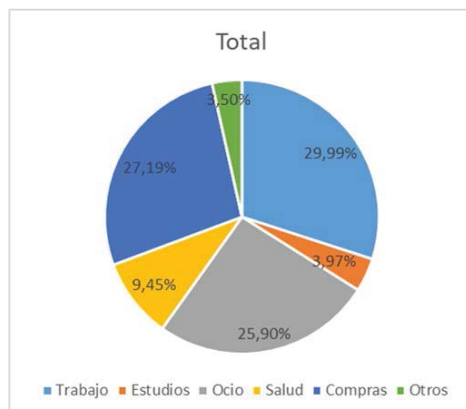


Ilustración 14. Distribución de motivaciones de desplazamientos habituales. Fuente: Encuestas movilidad. Elaboración propia

En una primera comparación, se analiza la diferencia de motivaciones entre los desplazamientos realizados por medios mecanizados y los no mecanizados.

El trabajo es la principal causa de los desplazamientos mecanizados, suponiendo el 41,78% de los mismos, frente al 20,99% de los no mecanizados debidos a la misma causa. En el caso de los desplazamientos no mecanizados, la principal motivación es el ocio, ocupando el 35,19% de los mismos, frente al 13,75% de los mecanizados. En ambos casos, las compras son el segundo motivo, en torno al 27%. El resto de motivaciones son minoritarias.

Ante esta situación, se concluye que son los desplazamientos al trabajo los que originan la mayoría de los desplazamientos en coche, ocasionando la saturación de las vías, especialmente en las horas punta. Sin embargo, el trabajo es el tercer motivo de los desplazamientos a pie. En este sentido se deberán buscar alternativas de desplazamiento hacia los centros de trabajo que se encuentren fuera del casco urbano, fomentando e incentivando de esta manera la reducción del uso de vehículos particulares. Por otro lado, es esencial realizar una labor de concienciación hacia la ciudadanía para inculcar el hábito de realizar los trayectos hacia el trabajo dentro del casco urbano por medios no mecanizados. En este campo hay espacio de mejora.

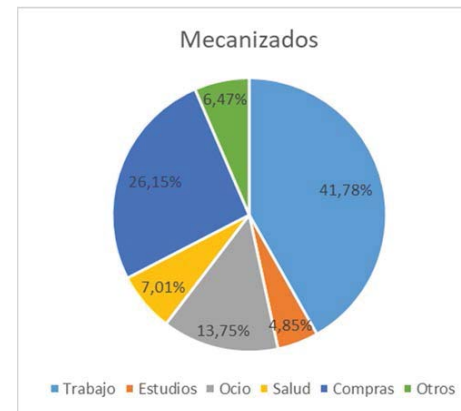


Ilustración 15. Distribución de motivos de desplazamientos mecanizados. Fuente: Encuestas movilidad. Elaboración propia

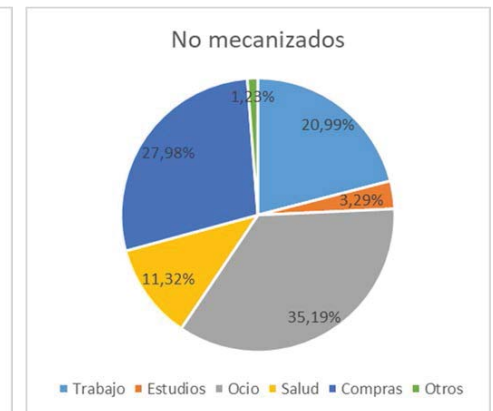


Ilustración 16. Distribución de motivos desplazamientos no mecanizados. Fuente: Encuestas movilidad. Elaboración propia

Como se ha indicado anteriormente, los considerados medios no mecanizados son los desplazamientos en bicicleta y a pie. En este campo destaca especialmente el altísimo porcentaje de usuarios de bicicleta que la consideran una actividad de ocio en sí (70,93%). Este dato, unido a su bajo uso da indicación del largo trabajo que queda por delante para conseguir que este modo contribuya realmente a una movilidad sostenible. Es necesario que el resto de motivaciones se incorporen, y para ello son importantes las políticas de fomento y motivación, así como la dotación de infraestructuras (carriles bici).

También se considera necesario trabajar en la concienciación del aumento de los desplazamientos a pie, especialmente dentro del casco urbano, donde las distancias no son grandes, ya que se aprecia una preferencia por el uso del coche.

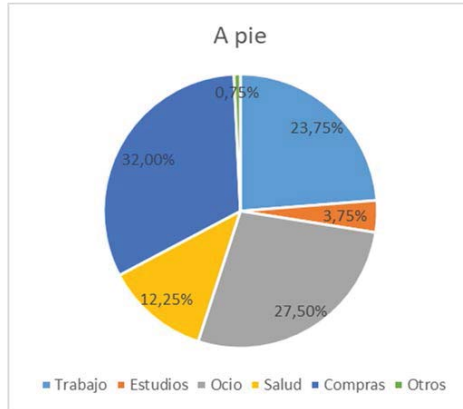


Ilustración 17. Distribución de motivos de desplazamientos a pie. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia

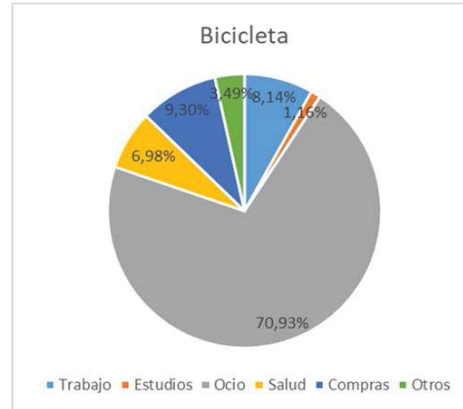


Ilustración 18. Distribución de motivos de desplazamientos en bicicleta. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia

5.2.6. DISTRIBUCIÓN POR GRUPOS POBLACIONALES

Los principales grupos poblacionales que se han considerado son la edad y la actividad. Durante esta toma de datos se ha analizado la actividad ya que, de forma general, la edad tiene correlación con ésta, y se entiende que la motivación está más relacionada con la actividad que con la edad.

En coche

Destaca de esta estadística el alto número de personas que usa el coche a diario en sus desplazamientos (60,38%), que sumados a los que lo hacen varias veces por semana (18,49%), alcanzan cifras muy próximas al 80%, un porcentaje que se considera muy elevado.

Atendiendo a los grupos de actividad en los que se ha dividido a los encuestados, el que más uso diario del coche tiene es el de los trabajadores por cuenta ajena (76,72%) que, sumado a los que utilizan el coche varias veces en semana, alcanza un porcentaje total del 87,07%. Los demás grupos, ordenados en función de la suma de los que usan a diario el coche y de los que lo usan varias veces por semana, son: los trabajadores por cuenta propia (85,29%), los trabajadores de la administración (74,47%), los pensionistas (72,73%), las personas en paro (68,42%), los estudiantes (58,33%) y las personas encargadas del hogar (54,55%). A la vista de estos datos, se observa que todos los grupos de actividad superan ampliamente el 50%, lo que nos da una visión del alto uso que se le da al coche en el municipio.

El colectivo que menor uso hace de este medio de transporte es el de las personas encargadas del hogar, en el que el 36,36% ha respondido que lo utiliza sólo ocasionalmente.

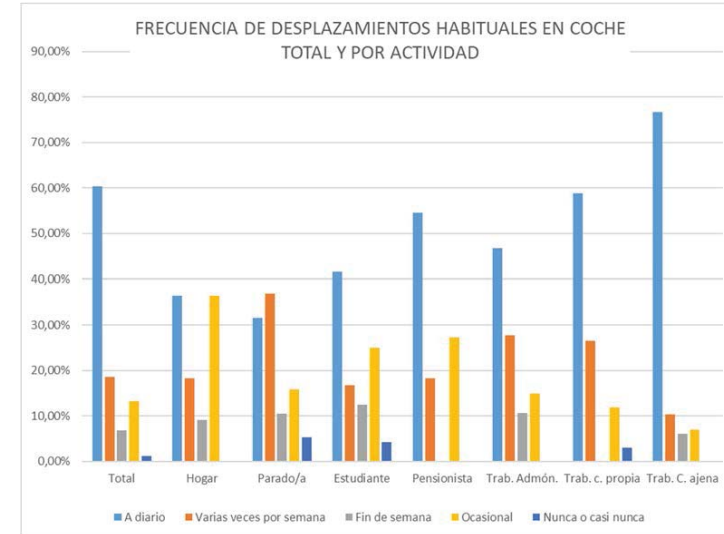


Ilustración 19. Frecuencia de desplazamientos habituales en coche, total y por actividad. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia.

Para cada grupo de actividad se ha analizado las motivaciones que tienen para el uso del coche:

- El grupo de personas encargadas del hogar se desplaza mayoritariamente por compras (40,00%) y ocio (26,67%). Destaca también el porcentaje de personas que no aduce motivo (20%).
- Los motivos de desplazamiento en coche más habituales entre las personas en paro son por compras (46,43%) y por ocio (21,43%).
- Los estudiantes se desplazan en coche principalmente por motivo de estudios (27,27%), seguido muy de cerca por motivos laborales y compras (24,24% ambos).
- El grupo de pensionistas mayoritariamente se desplaza en coche para realizar compras (37,50%), destacando la cantidad de personas que no han concretado el motivo (25,00%).
- Los trabajadores de la administración realizan sus desplazamientos en coche mayoritariamente para acudir al trabajo (33,80%), seguido muy de cerca por los viajes destinados a la realización de compras (30,99%).
- La mayoría de los viajes realizados por los trabajadores por cuenta propia son por motivos laborales (45,10%).
- Los desplazamientos por motivos laborales destacan especialmente en el grupo de trabajadores por cuenta ajena (61,18%)

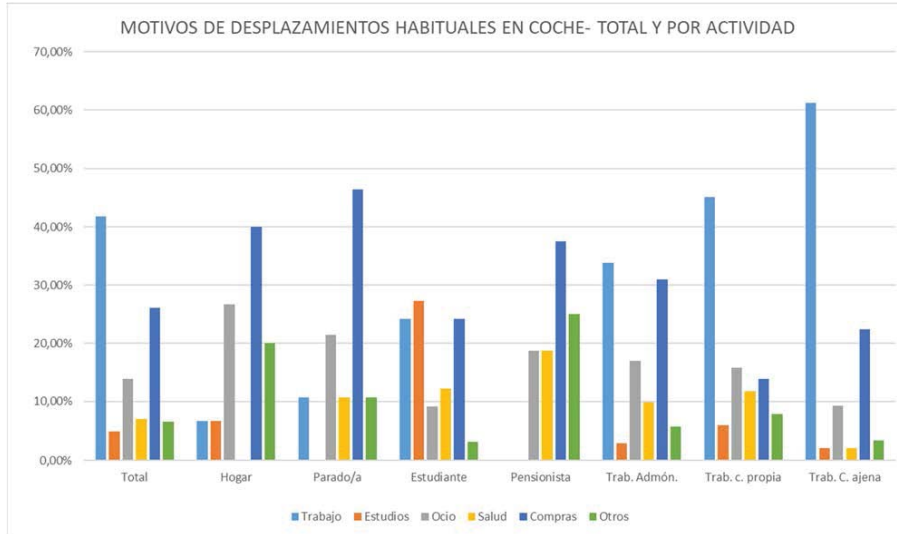


Ilustración 20. Motivos de desplazamiento habituales en coche total y por actividad. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia

Respecto a los tiempos y las distancias de dichos desplazamientos, cabría destacar lo siguiente, teniendo en cuenta que en las distancias se contemplan la ida y la vuelta:

- Los desplazamientos en coche cuyo tiempo de recorrido es menor de 5 minutos suponen el 10,82% del total de las respuestas a este campo obtenidas, con una distancia media de 3,45 km. La mayoría de viajes ocupan entre 5 y 10 minutos (34,70%), suponiendo una distancia media de recorrido de 6,25 km. Los viajes que suponen entre 10 y 20 minutos son el 27,61%, implicando una distancia media de 15,44 km. Por último, aquellos viajes que consumen más de 20 minutos de tiempo son el 26,87%, con distancias medias de 44,60 km.
- De entre las personas encargadas del hogar, sus viajes mayoritariamente son de tiempos superiores a 20 min (40,00%), siendo los desplazamientos menores a 5 min los menos comunes (10,00%). La distancia media de sus desplazamientos es de unos 10,77 km.
- Entre las personas en paro mayoritariamente tienen tiempos de viaje superiores a los 20 minutos (50,00%), no indicando ninguno trayectos con tiempos inferiores a los 5 minutos. La distancia media de los desplazamientos de este grupo es de 25,05 km.
- Entre los estudiantes el tiempo de sus desplazamientos está más repartido. El 38,10% ha indicado tiempos de entre 5 y 10 minutos, el 33,33% ha indicado desplazamientos de más de 20 minutos y el 28,57% ha indicado desplazamientos de entre 10 y 20 minutos. Ninguno de los encuestados de este grupo ha seleccionado viajes inferiores a los 5 minutos. La distancia media de sus desplazamientos es de 27,92 km.
- Entre los pensionistas también se ha elegido mayoritariamente desplazamientos superiores a los 20 minutos (50,00%), no indicando ninguno desplazamientos en coche de menos de 5 minutos. La distancia media de los desplazamientos indicados por este grupo es de 28,10 km.

- De entre los trabajadores en la administración, el 29,79% indica tiempos de desplazamiento de más de 20 minutos, el 27,66% tiempos de entre 5 y 10 minutos, el 23,40% tiempos de entre 10 y 20 minutos y el 19,15% tiempos de menos de 5 minutos. La distancia media de sus desplazamientos es de 21,20 km.
- Entre los trabajadores por cuenta propia, mayoritariamente han indicado tiempos de trayecto de entre 10 y 20 minutos, siendo los que menos los que han indicado trayectos de menos de 5 minutos (11,76%). La distancia media recorrida por los desplazamientos de este grupo es de 16,33 km.
- Por último, el grupo de los trabajadores por cuenta ajena ha indicado trayectos de entre 5 y 10 minutos mayoritariamente (41,07%), con una distancia media de recorrido de 16,30 km.

En bicicleta

El uso de la bicicleta en desplazamientos habituales es muy reducido. Del total de los encuestados, tan solo el 2,69% de los mismos utiliza este medio de transporte a diario, siendo el mismo porcentaje de personal los que han indicado que la utilizan varias veces por semana. Por el contrario, el 87,31% de las personas encuestadas indican que nunca, casi nunca u ocasionalmente usan la bicicleta.

El grupo de actividad que mayor uso hace de la bicicleta es el de los pensionistas, con un 27,27% de los mismos que la utilizan a diario o varias veces a la semana. En ninguno de los otros grupos de actividad se indica su uso en porcentajes superiores al 10%.

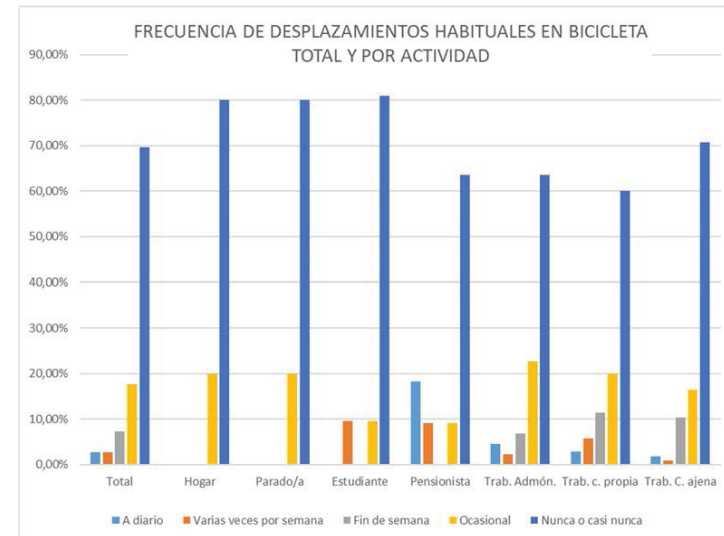


Ilustración 21. Frecuencia de desplazamientos habituales en bicicleta, total y por actividad. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia

Respecto a los motivos, el fundamental es el ocio, que alcanza el 70,93% del total de los encuestados. Para acudir al trabajo tan solo es utilizada por el 8,14%. Por compras es utilizada por el 9,30%, por motivos de salud por el 6,98%, por estudios tan solo el 1,16% y por otros motivos el 3,49%.

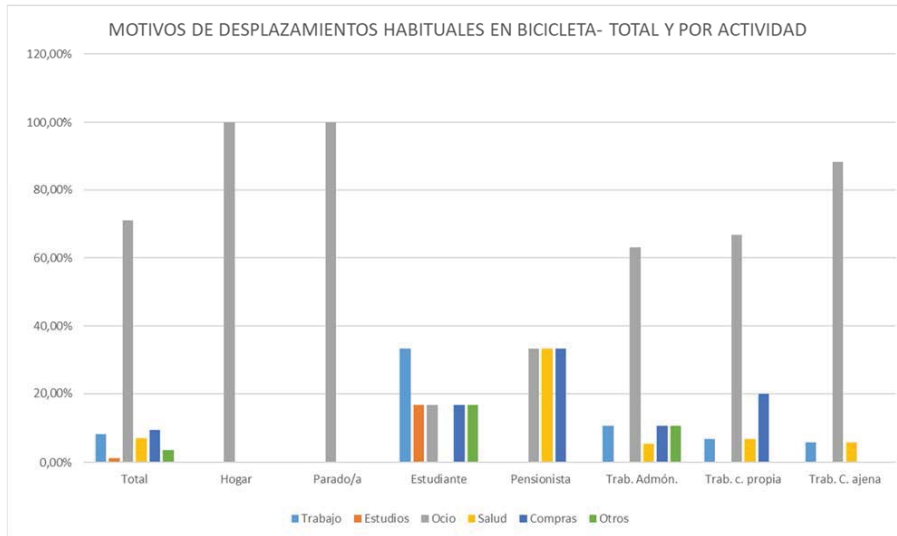


Ilustración 22. Motivos de desplazamiento habituales en bicicleta total y por actividad. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia

En lo que respecta a tiempos y distancias cabe decir:

- El 72,73% de los trayectos suponen un tiempo superior a los 20 minutos, aunque se corresponden a distancias cortas de media, de unos 19,50 km. Este tipo de recorridos pueden cuadrar con trayectos por motivos de ocio.
- El 12,99% de los encuestados indican tiempos de trayecto de entre 10 y 20 minutos, con distancias medias de 8,22 km.
- El 10,39% indica desplazamientos de entre 5 y 10 minutos y distancias de recorrido medias de unos 2,78 km.
- Tan solo el 3,90% indica desplazamientos de menos de 5 minutos, con distancias medias de 2,99 km.
- En ningunas de las franjas de tiempo se aprecia mayor efectividad en cuanto a la distancia de recorrido con respecto al coche. Sin embargo, esta comparación carece de sentido ya que la inmensa mayoría de los encuestados utiliza la bicicleta de forma lúdica, no como modo de transporte.

A pie

El modo de desplazamiento a pie es muy habitual. El 57,84% indica este modo como medio de desplazamiento diario y el 19,03% varias veces por semana. En principio, dado el tamaño y orografía del municipio, es un medio ideal para la mayor parte de los desplazamientos urbanos. Sin embargo, se ha observado cómo existe un importante número de desplazamientos que se realizan en coche dentro de este ámbito. De hecho, el porcentaje de encuestados que indican que utilizan el coche a diario o varias veces en semana es algo superior que el de los que indican que se desplazan a pie.

Entre los grupos de actividad que menos usan este modo destaca el de los pensionistas, los cuales aseguran que se desplazan caminando solo ocasionalmente el 41,67%. Los otros grupos que destacan en este sentido son los trabajadores por cuenta propia y los trabajadores por cuenta ajenas, los cuales aseguran que se desplazan a pie ocasionalmente el 25,71% y el 20,17% respectivamente.

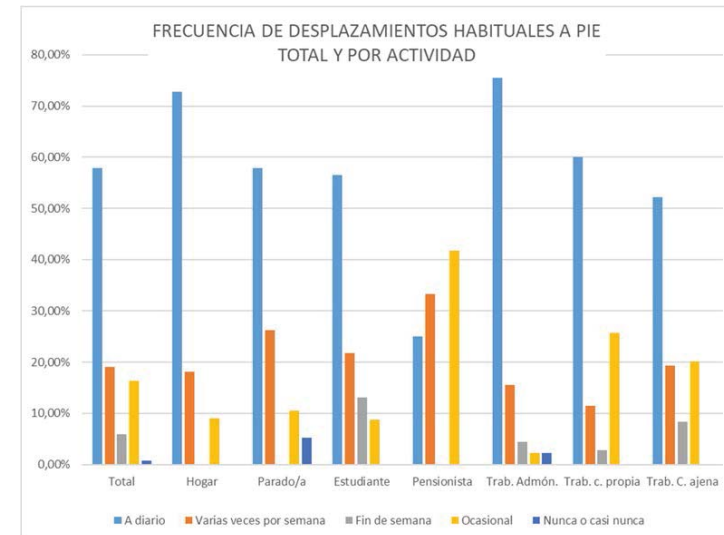


Ilustración 23. Frecuencia de desplazamientos habituales a pie, total y por actividad. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia

Respecto a la motivación de dichos desplazamientos se puede decir:

- La mayor motivación para los desplazamientos a pie es las compras, con un 32%. Esta motivación destaca principalmente entre las personas encargadas del hogar, con un 57,14% de ellas que aducen este motivo. En el resto de grupos de población este motivo está en torno al 30%.
- La segunda motivación es el ocio, destacando especialmente en el grupo de los pensionistas (38,46%).
- El trabajo es la tercera motivación, siendo de tan solo el 23,75% del total. Destaca la poca proporción de los trabajadores por cuenta ajena que usan este modo de desplazamiento (19,44%), en contraste con los trabajadores de la Administración, los cuales se desplazan caminando por trabajo el 45,95%. Esta gran diferencia se puede deber a que la mayoría de puestos de trabajo por cuenta ajena se localizan en los polígonos industriales ubicados a las afueras de la localidad mientras que los edificios públicos se ubican en el casco urbano.
- El grupo de estudiantes lo emplea fundamentalmente para el ocio y las compras (ambos 29,41%). Es destacable que tan solo un 17,65% de este grupo lo use para ir a los centros educativos, siendo diez puntos más los que indicaban que se desplazaban por este motivo en coche.

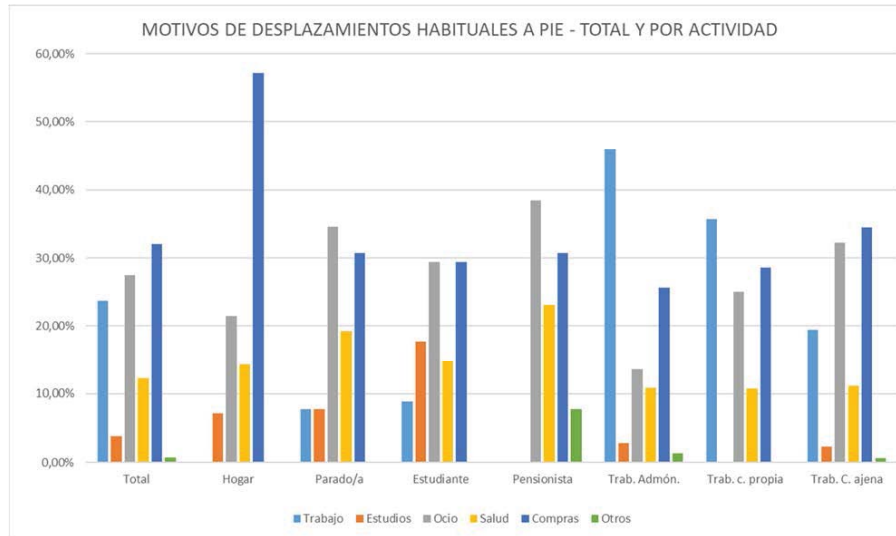


Ilustración 24. Motivos de desplazamiento habituales a pie total y por actividad. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia

Con respecto al tiempo y distancia, de los desplazamientos a pie se destaca lo siguiente:

- La mayoría de los desplazamientos a pie son de duración inferior a 20 minutos (63,95%), indicando el resto tiempos superiores. La distancia media recorrida en los desplazamientos más largos es de 5,66 km.
- Los recorridos de menos de 5 minutos suponen el 6,59%, los de entre 5 y 10 minutos el 31,40% y los de entre 10 y 20 minutos el 25,97%. Las distancias medias de recorrido son 1,44, 2,58 y 3,23 km respectivamente.
- Los desplazamientos a pie de hasta media hora, los cuales no suponen un esfuerzo físico elevado pueden sustituir perfectamente a los trayectos más cortos realizados en coche.

5.2.7. DIFICULTADES EN LA MOVILIDAD

Con el objetivo de identificar los motivos que llevan a la ciudadanía a adoptar los hábitos de desplazamiento identificados con las encuestas y pulsar su opinión sobre el estado de la movilidad, se plantearon una serie de cuestiones relativas a la materia.

Motivos por los que no se realizan más trayectos a pie

Indagando en los motivos indicados por la gente por la que no realizan más desplazamientos a pie, se constata que aproximadamente el 55% de las personas encuestadas no indican criterios objetivos y claros:

- El 15,53% de los encuestados indica que las calles de Alcalá la Real no están acondicionadas para el peatón. En este sentido se ha analizado el viario de la ciudad en el desarrollo del diagnóstico, pudiendo cumplir esta situación las calles del casco antiguo, aunque no el resto del núcleo.

- El 12,50% aduce falta de tiempo. Esta cuestión es relativa ya que se ha comprobado que los desplazamientos dentro del núcleo requieren el mismo tiempo en coche que caminando, incluso siendo superior a veces para una misma distancia debido a las demoras por búsqueda de aparcamiento.
- El 10,61% indica que por el esfuerzo físico que requiere. Caminar es una actividad que para la que se requiere un estado de forma normal, no suponiendo un sobre esfuerzo.
- El 7,95% ha indicado que porque no le gusta. Este criterio es totalmente subjetivo.
- Minoritariamente también se han indicado como criterios poco objetivos "por la climatología", "por comodidad", "por costumbre", "por falta de atractivo en el entorno", "por no necesitarlo", "por el COVID19".

De los motivos que sí se pueden considerar objetivos, se han obtenido las siguientes respuestas:

- El 16,67% ha indicado que por la distancia del desplazamiento. Aunque este motivo puede parecer objetivo, ya que habría que analizar verdaderamente si estas distancias realmente hacen inviable la realización del desplazamiento a pie o se debe a la falta de concienciación o motivación.
- El 7,95% aduce a motivos de inseguridad. Este aspecto se puede incrementar durante las horas nocturnas.
- El 4,55% indica que por necesidad de transportar cargas elevadas.
- Otro 4,55% indica la necesidad del vehículo para el trabajo.
- Un 3,41% aduce a problemas por movilidad reducida. En este sentido será esencial proponer mejoras en el viario de manera que se generen itinerarios accesibles y seguros en todo el núcleo.

Es destacable que tan solo el 6,06% de los encuestados asegura que suele hacer todos sus desplazamientos a pie, un porcentaje muy bajo teniendo en cuenta las dimensiones de la localidad.

Si hablamos por grupos de edad, se destaca lo siguiente:

- Del grupo de los más jóvenes, de 10 a 19 años, no se pueden extraer conclusiones, ya que tan solo tres de los encuestados pertenecen a este grupo.
- En las franjas de edad de 20 a 29 y de 30 a 39 las respuestas son muy similares. Por la distancia a la que se desplazan es el motivo más destacado (22,92% y 20,93% respectivamente). Esto puede deberse a que un número importante de esta población trabaja en los polígonos industriales, siendo inviable este desplazamiento a pie. El segundo motivo en ambas franjas es la consideración que las calles de Alcalá la Real no están acondicionadas (18,75% y 17,44% respectivamente) y el tercero por el esfuerzo físico que requiere (10,42% y 9,30%). Llama mucho la atención estos motivos en estas franjas de edad, ya que el estado físico de la gente joven es mayoritariamente óptimo, por lo que no deberían ser un impedimento.
- Entre las personas de 40 a 49 años mayoritariamente se indica como motivo la falta de tiempo (21,92%), probablemente debido a las obligaciones laborales y familiares.
- En la franja de 50 a 64 años las respuestas han estado más repartidas, sobresaliendo los motivos de distancia de desplazamiento (15,22%), falta de acondicionamiento de las calles y el esfuerzo físico (13,04% ambos), falta de tiempo y tener movilidad reducida (10,87% ambos).
- De personas mayores de 65 años se han obtenido tan solo 8 respuestas, por lo que los datos no son concluyentes.

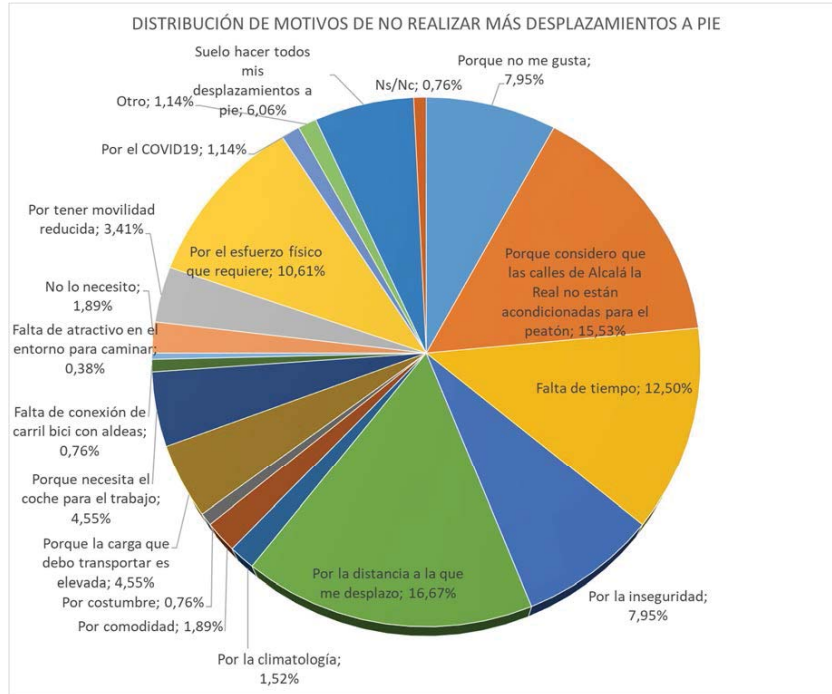


Ilustración 25. Distribución de motivos por los que no se realizan más desplazamientos a pie. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia

Motivos por los que no se realizan más trayectos en bicicleta

Es muy interesante también conocer la opinión de la población sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte. Esta es una forma de desplazarse que lleva mucho tiempo implantada en países de nuestro entorno. También en España, poco a poco, se está consolidando su uso. A raíz de esto, las administraciones están dando pasos para su desarrollo mediante planes de inversiones que favorezcan la construcción de carriles habilitados para su uso y la implantación de servicios de alquiler municipal de bicicletas, como en Sevilla, donde se está demostrando muy eficaz, siendo uno de los modos de transporte más competitivos para los desplazamientos dentro del núcleo urbano.

La orografía de Alcalá la Real permitiría el uso de este sistema, especialmente en toda la zona de expansión del municipio, siendo más complicado su uso en los barrios del casco antiguo, debido a las grandes pendientes de sus calles. No obstante, la mayoría de los centros atractores de la población se ubican fuera del casco antiguo, por lo que, en principio, el uso de la bicicleta como medio de transporte sería propicio.

Sin embargo, con los datos obtenidos de las encuestas que se han analizado hasta ahora se concluye que el uso de la bicicleta es totalmente residual en la población de Alcalá la Real, considerándose, por la mayor parte de sus usuarios, una actividad de ocio.

Del análisis por franjas de edad de las respuestas de los encuestados respecto a la causa por la que no se desplazan en bicicleta, se excluyen los grupos de 10 a 19 años y al de mayores de 65 por tener muy pocas respuestas.

En el caso de la bicicleta, son seis los principales motivos por los que no existe motivación para su uso, agrupando en ellos casi al 90% de los encuestados:

- “Porque no me gusta” es el principal motivo que han indicado el 20,76% de los encuestados. Es una apreciación totalmente subjetiva, que depende de cada persona. Probablemente se deba a que una parte importante de la población no sepa montar en bici. Es uno de los principales motivos en todas las franjas de edad, especialmente a partir de los de 40 años.
- La inseguridad es el segundo motivo más relevante, indicado por el 20,07%. Alcalá la Real no tiene itinerarios ciclistas en su casco urbano que fomente su uso, obligando a los ciclistas a circular por la calzada. Esta circulación por vías con tráficos tan elevados como se ha estudiado en el apartado correspondiente genera sensación de inseguridad. Este es el principal motivo de las franjas de entre 30 a 49 años.
- La no disponibilidad de aparcamientos en la vía pública es lo que desincentiva al 14,53% de los encuestados. En el caso de la franja de 20 a 29 años, este motivo supone más de 5 puntos de diferencia con respecto al de la inseguridad, con un 21,05% frente a un 15,79%.
- La lejanía de los destinos habituales también ha sido indicada por el 14,53%. Probablemente este motivo haya sido aducido por personal empleado en los polígonos industriales. Estos polígonos no se encuentran lejos del núcleo urbano, aunque se carece de vías habilitadas para ciclistas, lo que probablemente desincentive el uso.
- El no poseer una bicicleta es el motivo que ha indicado el 9,34%.
- El mismo porcentaje ha indicado por el esfuerzo físico que requiere. En este caso, este porcentaje se encuentra por debajo del 10% en todas las franjas de edad hasta los mayores de 50 años, donde se dispara a casi el 20%. En este caso probablemente se deba a la poca motivación o concienciación de la población de más avanzada edad, ya que es una actividad que requiere tan solo una capacidad física normal.

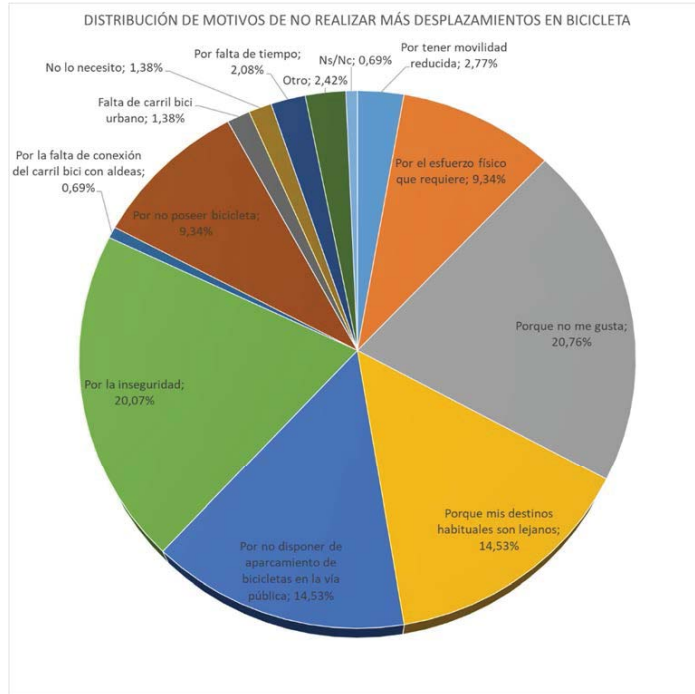


Ilustración 26. Distribución de motivos por los que no se realizan más desplazamientos en bicicleta. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia

5.3. MATRIZ DE MOVILIDAD

La matriz de movilidad expresa el conjunto de desplazamientos teniendo en cuenta su origen y destino. Para su composición se pretendía usar los datos suministrados por las encuestas, en las que se preguntaban las siguientes cuestiones:

- Desplazamientos habituales en coche (origen y destino)
- Desplazamientos habituales en bici (origen y destino)
- Desplazamientos habituales a pie (origen y destino)

A partir de la matriz se pretendía también realizar los correspondientes planos que expresasen el volumen de desplazamientos que existe entre las zonas indicadas en la microzonificación, indicándose el modo de transporte.

Para recabar estos datos, en las encuestas, realizadas a través de la página web del Ayuntamiento, los campos de origen y destino eran abiertos, es decir, cada persona podía responder libremente, sin opciones a elegir. Con este planteamiento se pretendía obtener datos muy particularizados para cada persona. Tras el análisis de los datos aportados por las personas encuestadas se ha visto que el resultado finalmente ha sido el contrario. La mayoría de las respuestas son ambiguas y poco concretas. Un ejemplo habitual que se ha detectado es determinar como origen "casa" y como destino "trabajo", sin más detalle, por lo que nos ha sido imposible determinar las distintas zonas.

Por lo descrito anteriormente, se carecen de datos para presentar la matriz de movilidad.

5.4. GENERACIÓN O ATRACCIÓN

La movilidad de la ciudad viene dada por el origen y el destino de los desplazamientos. Los orígenes responden a la capacidad de generación de desplazamientos de determinados puntos o zonas, mientras que los destinos responden a la capacidad atractora de otros puntos y zonas.

5.4.1. CENTROS GENERADORES

Los centros generadores de movilidad son aquellos que se configuran como origen de la misma. Habitualmente se trata de las zonas residenciales. Para su determinación a priori bastaría con indicar la densidad de población para determinarlo, siendo esto válido fundamentalmente para los desplazamientos "obligatorios", principalmente hacia el trabajo y los estudios.

No obstante, en función de la distribución de las dotaciones, equipamientos y usos terciarios existentes en las zonas residenciales puede provocar que estas zonas también se constituyan como zonas de destino.

Los centros generadores de desplazamientos en el municipio de Alcalá la Real son, principalmente, el propio casco urbano de Alcalá la Real, y las aldeas del municipio, especialmente las más pobladas.

5.4.2. CENTROS ATRACTORES

En el Plano 4.1. Ejes vertebradores y centros de atracción se han representado los principales centros de atracción existentes en el núcleo urbano. También es importante tener en cuenta los centros atractores externos al casco urbano. Éstos principalmente se corresponden con los polígonos industriales.

Los principales centros atractores identificados se indican a continuación.

Centros atractores en el casco urbano:

- Zona 1. Casco Antiguo / Histórico:
 - Monumentos y edificios catalogados el casco antiguo (fortaleza de La Mota, Palacio Abacial, edificios catalogados)
 - Teatro Martínez Montañés.
 - Centro de Salud Alcalá la Real Norte.
 - Ayuntamiento.
 - Escuela Infantil pública Martínez Montañés.
 - Escuela Infantil pública Nuestra Señora del Rosario.
 - Colegio concertado Cristo Rey.
 - Edificios religiosos.
- Zona 2. Centro:
 - Biblioteca municipal.
 - Colegio concertado Sagrada Familia.
 - Instituto Público de Educación Secundaria Alfonso XI.
 - Juzgados de primera instancia.

- Centro Municipal de Deporte y Salud.
- Cuartel de la Guardia Civil y comisaría de Policía Local.
- Pequeños y medianos comercios.
- Hostelería.
- Zona 3. Zona Norte:
 - Edificios religiosos.
 - Oficinas del Ayuntamiento.
- Zona 4. Zona Sur:
 - Residencia de ancianos.
 - Centro de salud.
 - Recinto ferial.
 - Estación de autobuses.
 - Pistas polideportivas El Coto.
 - Oficina de empleo pública.
 - Casa municipal de la música.
 - Colegios Públicos Alonso Alcalá y José Garnica Salazar.
 - Instituto Público Antonio de Mendoza.
- Zona 5. Entorno de la avenida de Iberoamérica:
 - Hospital de Alta Resolución.
 - Cementerio.
 - Centro Polideportivo Municipal.
 - Zonas industriales.
 - Grandes superficies comerciales.

Centros atractores próximos al casco urbano:

- Polígono Industrial El Retamar, junto a la N-432.
- Polígono Industrial Fuente Granada, junto a la N-432, próximo al anterior.
- Polígono Industrial El Chaparral, junto al núcleo urbano de la aldea de Santa Ana.
- Polígono Industrial Llanos de Mazuelos, junto a la carretera A-403.

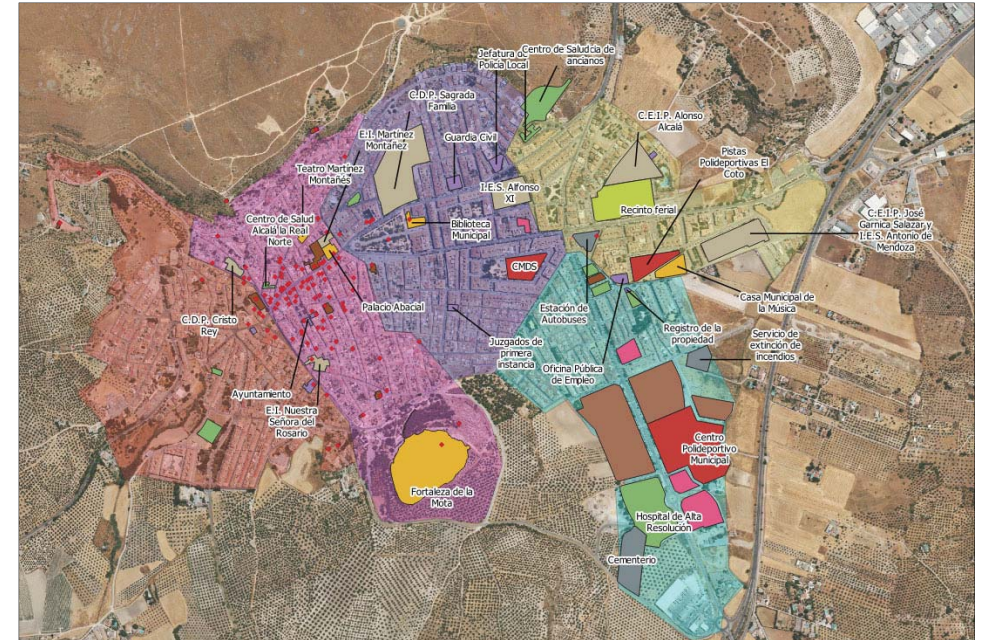


Ilustración 27. Centros atractores en el núcleo urbano de Alcalá la Real.

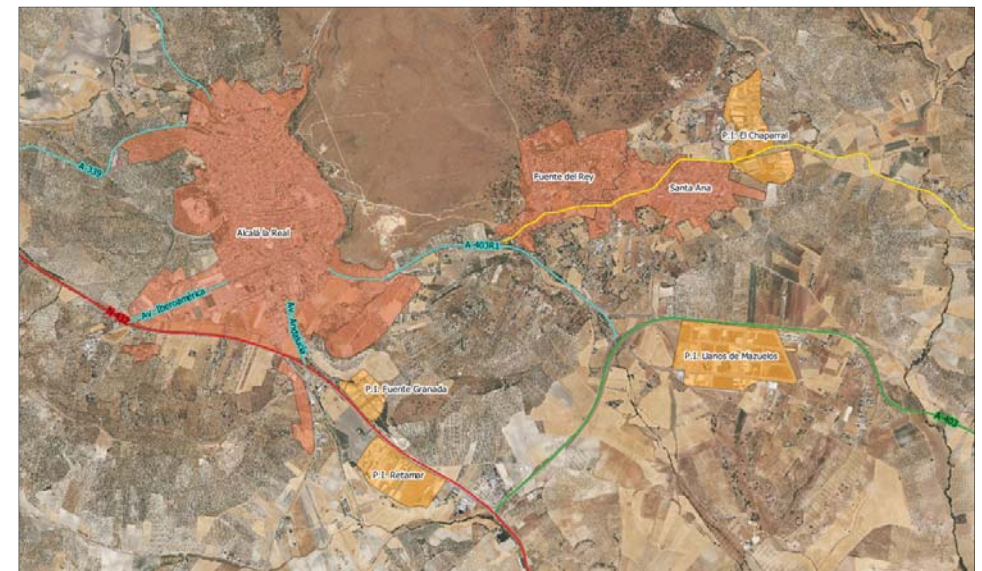


Ilustración 28. Centros atractores externos al núcleo urbano.

5.5. OPINIONES RECABADAS EN LAS ENCUESTAS

Con el objetivo de conocer la opinión de la ciudadanía con respecto a cuestiones que tienen que ver con la movilidad, se incluyeron en las encuestas una serie de preguntas relacionadas con la temática. También se habilitó un espacio para que se realizaran las sugerencias que considerasen.

El resultado de las opiniones recabadas se describe en el anexo correspondiente a la participación ciudadana, discriminando entre géneros y por franjas de edad. En el anexo también se presentan las tablas y gráficos de cada una de las cuestiones. En este apartado lo que se presenta es un resumen de los resultados globales, mostrando simplemente la opinión del total de los encuestados:

	Sí	No
¿Cree usted necesaria la creación de nuevas zonas azules?	23,44 %	76,56 %

	Muy mala	Mala	Buena	Muy buena
¿Qué opinión le merece la situación del aparcamiento en la vía pública?	23,28 %	54,20 %	22,14 %	0,38 %
¿Qué opinión le merece la situación del aparcamiento en su zona de residencia?	20,15 %	27,38 %	38,02 %	14,45 %
¿Qué opinión le merece la situación del espacio para el peatón?	11,28 %	28,57 %	55,64 %	4,51 %
¿Qué opinión le merece la situación de accesibilidad de los acerados?	8,46 %	27,31%	57,69 %	6,54 %
¿Qué opinión le merece la situación del tráfico y la seguridad vial?	10,71 %	44,44 %	42,46 %	2,38 %
¿Qué opinión le merece las facilidades del uso de la bicicleta?	30,12 %	52,90 %	14,29 %	2,70 %
¿Qué opinión le merece la situación del ruido y la contaminación del tráfico?	22,52 %	48,85 %	27,48 %	1,15 %
¿Qué opinión le merece la situación de los caminos escolares?	13,03 %	32,95 %	45,98 %	8,05 %

	Nada necesario	Algo necesario	Necesario	Muy necesario
¿Cómo de necesario ve actuar en la creación de aparcamientos públicos?	11,11 %	21,84 %	25,67 %	41,38 %
¿Cómo de necesario ve actuar en la creación de aparcamiento en zonas residenciales?	22,22 %	35,25 %	26,05 %	16,48 %
¿Cómo de necesario ve actuar en la ampliación / creación de zonas de aparcamiento regulado?	57,85 %	24,90 %	9,96 %	7,28 %
¿Cómo de necesario ve actuar en la peatonalización del centro histórico?	21,09 %	28,91 %	18,75 %	31,25 %
¿Cómo de necesario ve actuar en la mejora de la seguridad vial?	6,20 %	28,68 %	42,25 %	22,87 %
¿Cómo de necesario ve actuar sobre el ruido y el tráfico?	7,36 %	31,40 %	25,58 %	35,66 %
¿Cómo de necesario ve la creación de un servicio de autobús urbano?	30,38 %	28,46 %	20,77 %	20,38 %
¿Cómo de necesario ve actuar sobre el fomento del uso de la bicicleta?	12,21 %	19,08 %	31,68 %	37,02 %
¿Cómo de necesario ve actuar mediante la restricción del uso de vehículos en el centro?	28,13 %	28,13 %	25,78 %	17,97 %
¿Cómo de necesario ve actuar mediante la mejora y ampliación de acerados?	11,49 %	27,97 %	30,65 %	29,89 %

Todas las sugerencias propuestas por las personas encuestadas se pueden consultar en el anexo de participación ciudadana. Para sintetizar todas ellas, se han agrupado en función del tipo de reivindicación. De esta manera, resulta más sencillo detectar aquellas mejoras o propuestas más demandadas por la ciudadanía.

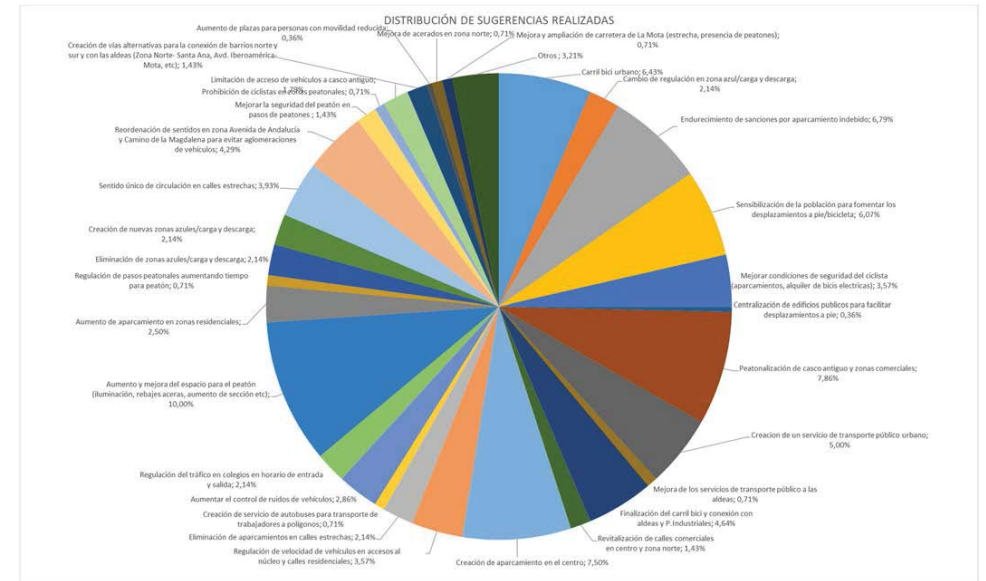


Ilustración 29. Distribución de sugerencias realizadas. Fuente: Encuestas de movilidad. Elaboración propia

5.6. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

Del análisis de la información recabada obtenemos un conjunto de conclusiones que darán soporte a las medidas que constituyen el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcalá la Real. A continuación, se recopilan los aspectos fundamentales obtenidos de dichos datos, la determinación de fortalezas y debilidades, así como de oportunidades y amenazas, y por último las conclusiones a las que llegamos tras el análisis.

5.6.1. ASPECTOS FUNDAMENTALES

Los aspectos fundamentales a tener en cuenta para determinar qué medidas llevar a cabo son los siguientes:

- La movilidad mecanizada representa en Alcalá la Real la mitad del total de los desplazamientos.
- Tanto los modos de desplazamiento por medios mecanizados como no mecanizados tienen el mismo porcentaje de uso diario. Sin embargo, para los desplazamientos menos habituales, los medios mecanizados tienen menos peso que los no mecanizados.
- El uso de la bicicleta es residual, siendo utilizada de forma tan solo ocasional. Es concebida principalmente como una actividad de ocio.
- El coche es utilizado como modo de transporte principalmente para la asistencia al trabajo. Por el contrario, los desplazamientos a pie son concebidos mayoritariamente para actividades de ocio o compras.

- La mayoría de los motivos por los que no se realizan más desplazamientos a pie se corresponden principalmente con criterios subjetivos, lo que denota que existe falta de concienciación y motivación por parte de la ciudadanía. Un porcentaje destacable ha indicado que por falta de seguridad, no considerándose este motivo subjetivo.
- No existe en el núcleo de Alcalá la Real infraestructuras destinadas al uso de la bicicleta o patinetes eléctricos, lo que genera inseguridad y desmotivación para su uso por un número importante de personas.
- Los principales centros de trabajo se encuentran fuera del núcleo urbano, en los polígonos industriales, constituyendo los principales focos atractores para un número importante de trabajadores y trabajadoras.
- El resto de focos atractores se ubican dentro del casco urbano.
- Se han recogido opiniones y sugerencias de la ciudadanía, que se deberán tener en cuenta para el planteamiento de estrategias y soluciones en el plan de movilidad.

5.6.2. FORTALEZAS Y DEBILIDADES

Los diversos aspectos que forman parte de la realidad analizada referida a los aspectos energéticos y medioambientales afectados por la movilidad constituyen elementos favorecedores de las posibles estrategias de consecución de los objetivos, a los cuales denominamos FORTALEZAS, o barreras que dificultan la consecución de estos objetivos, en cuyo caso los denominamos DEBILIDADES. Los más destacados son:

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Las distancias dentro del casco urbano son pequeñas, siendo el tiempo del trayecto más largo posible de 30 min. Aproximadamente, marchando a pie. • La orografía de la mayor parte del municipio es propicia para fomentar los desplazamientos por medios no mecanizados. • En la zona centro, y muy próximo al casco antiguo, existe un aparcamiento público subterráneo de tamaño considerable. • Parte de la ciudadanía es partidaria de fomentar la movilidad sostenible. 	<ul style="list-style-type: none"> • La zona norte del municipio se conecta con la zona sur por la Carrera de las Mercedes, generándose un cuello de botella en dicha calle y provocando un tráfico muy elevado y retenciones en hora punta. • Algunas zonas de la localidad están urbanizadas en ladera, lo que genera calles con pendientes muy elevadas. Esto se da en algunas zonas del casco antiguo y de la zona norte. • Se aprecia muy poca concienciación por parte de la ciudadanía con respecto a una movilidad sostenible, abusando del uso del coche para trayectos cortos. • Los principales centros de trabajo y, por tanto, los que generan mayor flujo de trabajadores, se encuentran fuera del casco urbano. • El aparcamiento público apenas es utilizado por la ciudadanía. • La actual ordenación del tráfico provoca sobresaturación de los viales y atascos. • No existe una red para ciclistas y, por tanto, apenas se usa la bicicleta o patinetes eléctricos como medio de desplazamiento.

5.6.3. OPORTUNIDADES Y AMENAZAS

Los diferentes aspectos que forman parte de la realidad analizada referida a los aspectos energéticos y medioambientales afectados por la movilidad de Alcalá la Real son elementos o medios oportunos para conseguir los objetivos de movilidad, por lo que los denominamos OPORTUNIDADES, mientras que otros aspectos que suponen una posible causa de riesgo o perjuicio para su consecución, denominándolas AMENAZAS. Los más destacados son:

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Cada vez existe más conciencia por parte de la ciudadanía sobre la necesidad de la lucha contra el cambio climático. • Cada vez se está imponiendo más los modos de vida sanos como hábito y ocio. • La climatología existente en Alcalá la Real es favorable a los desplazamientos a pie, bicicleta o patinetes. • La movilidad sostenible contemplada en la agenda urbana es un eje fundamental de las políticas a desarrollar con los Fondos Europeos para la Recuperación y Resiliencia. • Alto grado de desarrollo tecnológico de patinetes o bicicletas eléctricas, siendo sistemas muy implantados en otras ciudades. • La pandemia de Covid-19 ha fomentado la implantación del teletrabajo, lo que repercute en un volumen inferior de desplazamientos. 	<ul style="list-style-type: none"> • En contextos de crisis económicas, la sostenibilidad pasa a segundo plano. • Movimientos negacionistas del cambio climático, que ralentizan la concienciación de la población. • Falta de armonización de las medidas de movilidad urbana sostenible entre distintas ciudades. • Exceso de dependencia de las subvenciones para el desarrollo de medidas de movilidad sostenible.

5.6.4. CONCLUSIONES

Tras analizar los datos de movilidad obtenidos a través de las encuestas, se concluye que en Alcalá la Real es necesaria una planificación amplia y ambiciosa que fomente su sostenibilidad. El abuso de vehículos de combustión, como el coche, y la falta de infraestructuras y servicios que faciliten el uso de medios de transporte alternativos como la bicicleta o patinetes provocan una movilidad caótica en el municipio.

Para mejorar la movilidad y racionalizar los desplazamientos, se considera esencial plantear las siguientes medidas:

- Primar la movilidad peatonal sobre la motorizada, mediante el aumento del espacio del peatón y la mejora de los acerados de los viales, su accesibilidad y seguridad y la mejora de la señalización de caminos escolares, actuando sobre los obstáculos existentes (mobiliario urbano, estacionamiento indebido de vehículos, etc) y dotando al entorno de atractivo que incentive que, tanto los habitantes del núcleo como los visitantes elijan este modo de transporte. Sería necesario además actuar mediante la reorganización del tráfico en calles estrechas de plataforma única que actualmente cuentan con doble sentido y aparcamientos, lo que hace imposible la circulación del peatón por las aceras.

- Se considera fundamental incentivar y promover el uso de la bicicleta y el patinete en el núcleo. Para ello, es necesaria la implantación de infraestructuras que fomenten su uso. Por un lado, se deben crear carriles o zonas ciclistas urbanas de forma que se genere una red eficaz que conecte los barrios de la ciudad con los centros atractores. También es esencial crear vías ciclistas que conecten el núcleo con los polígonos industriales y con los núcleos de Fuente del Rey y Santa Ana. Aparejada a esta red de vías ciclistas, se deben instalar zonas de aparcamiento de bicicletas e, incluso, estudiar la implantación de un servicio de alquiler de bicicletas municipal.
- Se debe realizar un estudio sobre la peatonalización de las calles del casco antiguo, prestando especial interés a la Carrera de las Mercedes. Para ello, es importante plantear itinerarios alternativos para los vehículos a motor que conecten la zona norte con la zona sur.
- Realizar una campaña de concienciación sobre la movilidad sostenible destinada a los alumnos de primaria, con actividades orientadas a la educación sobre la seguridad vial para los peatones y ciclistas. Realizar también campañas de aprendizaje y fomento de la bicicleta para personas mayores.
- Creación de itinerarios peatonales urbanos que conecten las principales zonas turísticas del núcleo (Fortaleza de la Mota, Convento de Capuchinos, el Pilar de los Álamos, el Ayuntamiento, etc.). Mediante estos itinerarios, se incentivará el desarrollo del Casco Histórico conectándolo de manera sostenible con el principal reclamo turístico de la localidad, el Conjunto Monumental de la Fortaleza de la Mota.
- Identificación de un itinerario sostenible cicloturista que conecte las sendas peatonales propuestas en el Casco Histórico de la ciudad y el Conjunto Monumental de la Fortaleza de la Mota y el Parque Periurbano de los Llanos.
- Fomentar la movilidad sostenible entre las zonas que concentran los alojamientos de turismo rural en el municipio con el núcleo urbano de Alcalá la Real mediante la señalización de senderos cicloturistas. Se conseguiría incentivar el interés turístico del municipio conectando las zonas rurales con el centro del turismo local.
- Fomentar a través de los centros deportivos municipales la concienciación sobre un estilo de vida saludable, orientado a la reducción del uso del coche en favor de los medios de transporte saludables.