



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 815008



ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD POR LA IMPLANTACIÓN DE UNA SUPERMANZANA EN EL ÁMBITO DEL PASEO DE LOS ARQUILLOS

Noviembre 2021

Paseo de Sta. María de la cabeza nº6 1C
28045 Madrid
Telf. (34) 91359 70 69
Doymo@doymo.com



Índice

1	Objeto	6
2	Ámbito de estudio	7
3	Características de la vía.....	7
3.1	Sección	7
3.2	Características de la vía	8
4	Situación actual de la movilidad	9
4.1	Circulación peatonal	9
4.2	Circulación ciclista	11
4.3	Automóvil	13
4.4	Velocidades	15
4.5	Sonometría	16
4.6	Encuestas	18
5	Conclusiones	24
6	Anejo 1: Modelo encuesta.....	25

Índice de ilustraciones

Ilustración 1: Paseo de los Arquillos remodelado. Fuente: DOYMO.....	6
Ilustración 2: Localización del ámbito de estudio.....	7
Ilustración 3: Paseo de los Arquillos antes y después de las obras.....	8
Ilustración 4: Secciones consideradas en los contajes de peatones	9
Ilustración 5: Volumen de peatones/hora durante la mañana. Aforo julio 2019 – septiembre 2021.	10
Ilustración 6: Volumen de peatones/hora durante la tarde. Aforo julio 2019 – septiembre 2021.....	11
Ilustración 7: Volumen de bicicletas/hora durante la mañana. Aforo julio 2019 – septiembre 2021.	12
Ilustración 8: Volumen de bicicletas/hora durante la tarde. Aforo julio 2019 – septiembre 2021.....	12
Ilustración 9: Croquis de movimientos contabilizados en los aforos de automóviles en julio de 2019 (arriba) y en septiembre de 2021 (abajo).....	13
Ilustración 10: Volumen de automóviles/ dos horas durante hora punta de mañana. Aforo julio 2019 – septiembre 2021	15
Ilustración 11: Volumen de automóviles/ dos horas durante hora punta de tarde. Aforo julio 2019 – septiembre 2021	15
Ilustración 12: Velocidad promedio en cada una de las calles. Julio 2019 – septiembre 2021.....	16
Ilustración 13: Datos de sonometría en decibelios (dB). julio 2019 - septiembre 2021	17
Ilustración 14: Limitaciones para el nivel de ruido exterior. Fuente: Ordenanza municipal contra el ruido y las vibraciones. Ayuntamiento de Vitoria - Gasteiz.....	17
Ilustración 15: Distribución por franjas de edad de las personas encuestadas.....	18
Ilustración 16: Modo de transporte utilizado el día anterior para desplazarse. julio 2019 (gráfica superior) – septiembre 2021 (gráfica inferior).....	19
Ilustración 17: Valoración de los modos de transporte. julio 2019 (gráfica superior) – septiembre 2021 (gráfica inferior).....	20
Ilustración 18: Donde aparca habitualmente en esta zona. Residentes. julio 2019 (gráfica superior) – septiembre 2021 (gráfica inferior).....	21

Ilustración 19: Donde aparca habitualmente en esta zona. No Residentes. julio 2019
(gráfica superior) – septiembre 2021 (gráfica inferior) 22

Ilustración 20: Razón por la que no utiliza el automóvil con mayor frecuencia. julio 2019
(gráfica superior) – septiembre 2021 (gráfica inferior) 23

1 Objeto

Con el objetivo de reducir los niveles de contaminación (acústica y ambiental) además de ganar espacios peatonales, el Ayuntamiento de Vitoria – Gasteiz, tal y como establece el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, se propuso implantar supermanzanas en diferentes zonas de la ciudad.

Además, a raíz de la pandemia iniciada a principios de 2020 se han precipitado tendencias que habían surgido e iban en crecimiento y que se están consolidado en nuestra sociedad, como el teletrabajo, que han supuesto una reducción de los desplazamientos diarios.

Estos cambios han favorecido nuevas decisiones de urbanismo y movilidad, una oportunidad para repensar la ciudad en pro de un diseño de ciudad con más espacio para el peatón y la bicicleta, con un transporte público más fortalecido.

Por ello la creación de espacios urbanos como las supermanzanas destinadas principalmente a viandantes y bicicletas, tienen todavía más sentido en las ciudades y sobre todo en ámbitos con gran atracción por la oferta comercial y de ocio.

Actuaciones que mejoran la calidad de vida de la ciudadanía respecto a los efectos nocivos de la contaminación además de ganar espacios públicos con una mayor seguridad vial para la movilidad ciclista y peatonal.

Con estos objetivos de base, entre finales de 2019 y el año 2020 (las obras se finalizaron en diciembre) se ha remodelado el ámbito Paseo de Arquillos eliminando el tráfico de paso desviándolo desde Cuesta de San Francisco a la calle Estatuto de Gernika.



Ilustración 1: Paseo de los Arquillos remodelado. Fuente: DOYMO

A través del presente estudio se busca conocer los efectos de esta actuación sobre la movilidad tanto de peatones y bicicletas como de automóviles privados. Al igual que en el estudio previo a las obras, se han tomados datos y realizado encuestas, lo que nos permitirá comparar ambos escenarios.

2 Ámbito de estudio

El ámbito analizado en este estudio es el mismo que se consideró **en el estudio de movilidad realizado en julio de 2019**, el eje Paseo de los Arquillos – Calle San Francisco y su entorno más inmediato. Este se sitúa en pleno casco antiguo de la ciudad junto a la Plaza España y la Plaza de la Virgen Blanca uno de los puntos de mayor atracción de Vitoria/Gasteiz.

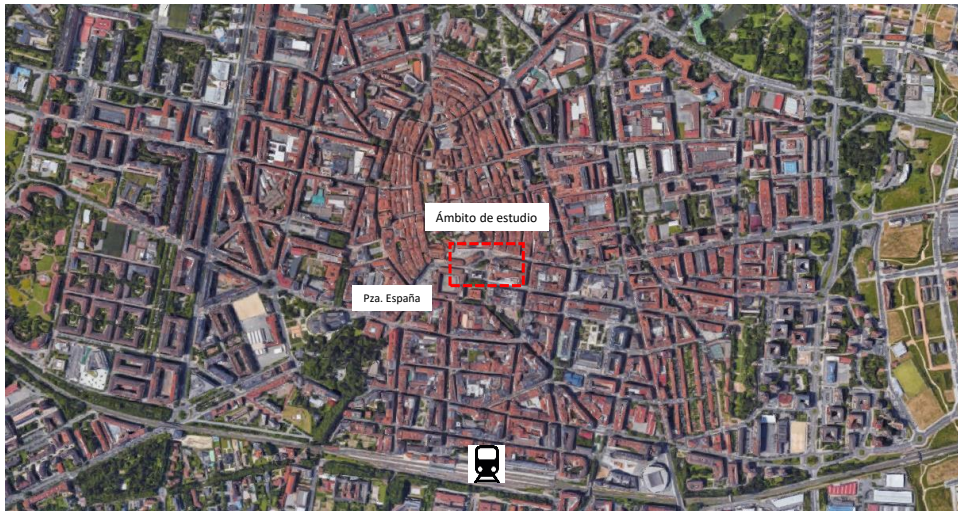


Ilustración 2: Localización del ámbito de estudio

El Paseo de los Arquillos es una vía que separa los barrios del Casco Viejo (norte) y el barrio del Ensanche (sur). El resto de las calles que se ven afectadas por las actuaciones previstas pertenecen a ambos barrios.

3 Características de la vía

3.1 Sección

El ámbito estudiado es el eje Paseo de los Arquillos – Cuesta de San Francisco desde la calle Pintorería hasta la calle Mateo Benigno de Moraza y Estatuto de Gernika.

Esta es una calle de un solo sentido de circulación con un ancho comprendido entre los 4 metros (al principio del eje) y 5 metros en su parte más ancha disponiendo en todo el

recorrido de aceras amplias y en el tramo desde la calle Cuchillería hasta calle Mateo Benigno de Moraza a raíz de las obras se ha convertido en peatonal.

La calle dispone de aparcamiento en cordón y en batería, todos pertenecientes a la zona regulada (OTA) pero con la reordenación ha quedado reducido. En total se han eliminado:

- **Paseo Arquillos.** 9 plazas en cordón y 17 en batería.
- **Estatuto de Gernika.** 12 plazas en batería.



Ilustración 3: Paseo de los Arquillos antes y después de las obras

Respecto a julio de 2019, cuando se hizo el primer estudio de tráfico la principal diferencia en la circulación de automóviles se produce en Paseo de los Arquillos por donde ya no pueden circular ni estacionar y, evidentemente la supresión del giro a izquierda desde Paseo de los Arquillos hacia Estatuto de Gernika.

Ahora la conexión hacia Estatuto de Gernika se realiza desde un nuevo vial situado junto a las escaleras del parque, que la conecta con Cuesta de San Francisco desde la calle Cuchillería. A nivel peatonal, en este punto se han instalado un ascensor y unas escaleras mecánicas que sustituyen a las escaleras que servían de conexión entre ambas calles.

Además, por el tramo de calle de Lehendakari Aguirre tampoco se puede circular por lo que los automóviles procedentes de calle Mateo Benigno de Moraza deben continuar recto hacia Estatuto de Gernika.

3.2 Características de la vía

Esta es una zona muy céntrica en el que se mezcla el uso residencial y de oficinas con una alta oferta de comercios y restauración. Esta combinación de usos genera una elevada movilidad peatonal en un ámbito donde las vías peatonales ya tienen un importante peso razón de peso para la realización de esta actuación.

4 Situación actual de la movilidad

En el estudio elaborado en julio del año 2019 se realizó una recogida de información con 4 puntos de aforos de peatonales, bicicletas y automóviles además de encuestas a transeúntes. Para esta ocasión se han mantenido los mismos puntos, con las variaciones que han sufrido, con aforos el mismo día de la semana (jueves) en las horas punta de mañana y tarde. Las encuestas se hicieron también en viernes, como la vez anterior.

La principal diferencia en cuanto a movilidad es que, en esta ocasión, a diferencia del mes de julio, en septiembre ya están funcionando los centros educativos. Como compensación hay que destacar las variaciones producidas en la movilidad a raíz de la pandemia que han aumentado el teletrabajo y en algunos casos, como suceden en algunas universidades, parte de las clases no presenciales.

4.1 Circulación peatonal

Los datos de peatones se han tomado en dos cruces:

- Paseo de los Arquillos con calle Mateo Benigno de Moraza
- Calle Mateo Benigno de Moraza con calle Estatuto de Gernika

En estos puntos se han marcado las secciones entre fachadas y se han contabilizado todos los peatones que cruzaban en ambas direcciones.



Ilustración 4: Secciones consideradas en los contajes de peatones

Datos aforo julio 2019

Este aforo cubrió un intervalo de **1 hora entre las 10h y las 11h** y otra hora entre las **16h y las 17h** de un día laborable. El resultado del aforo muestra una elevada circulación de peatones/hora. Concretamente es el Paseo de los Arquillos con más de 320 peatones/hora

que junto con las calles Mateo Benigno de Moraza (230 p/h) y Lehendakari Aguirre (244p/h) eran las que concentraban los principales flujos.

Por el contrario, la zona de la calle Estatuto de Gernika registraba un 50% menos de peatones respecto al Paseo de los Arquillos, debido probablemente a que es un paso con escaleras.

Durante la hora de aforo de tarde (16h a 17h) las intensidades bajaron considerablemente, especialmente en la zona de la calle Estatuto de Gernika. La circulación principal se seguía produciendo en el Paseo de los Arquillos (242 peatones/hora).

Datos aforo septiembre 2021

Con la toma de datos en el mismo intervalo de tiempo que en el año 2019, se observa que el Paseo de los Arquillos (284 p/h) junto con las calles Mateo Benigno de Moraza (289 p/h) son las calles que más flujo peatonal concentran, todo y que durante la hora punta de mañana se observa una leve disminución. Concretamente, el total de movimientos en la intersección se han reducido por la mañana un -13,7%.

En cambio, durante la hora punta de tarde se observa un fuerte incremento de peatones respecto a los datos de 2019. Mientras el Paseo de los Arquillos se observa un ligero aumento, otros tramos se registran aumentos de hasta un +75%. Esto se refleja en la hora punta de tarde con un aumento del 48,6% del total de los movimientos.

En global, entre las dos puntas se ha registrado un incremento de la movilidad peatonal después de las obras de un 9,8%.



Ilustración 5: Volumen de peatones/hora durante la mañana. Aforo julio 2019 – septiembre 2021.



Ilustración 6: Volumen de peatones/hora durante la tarde. Aforo julio 2019 – septiembre 2021.

4.2 Circulación ciclista

Al igual que en los aforos peatonales la toma de datos del número de ciclistas del ámbito se ha tomado en los mismos cruces:

- Paseo de los Arquillos con calle Mateo Benigno de Moraza
- Calle Mateo Benigno de Moraza con calle Estatuto de Gernika

Datos aforo julio 2019

El tiempo de contaje para este modo fue el mismo que en el aforo peatonal, de una hora en las franjas de mañana y tarde. En este caso el tramo horario escogido fue **entre las 11h y las 12h** y entre las **17h y las 18h** de un día laborable.

El resultado mostró un volumen de circulación de bicicletas muy similar en ambas franjas horarias viéndose claramente que la circulación principal se producía entre Paseo de los Arquillos (ciclocarril) y calle Mateo Benigno de Moraza (carril bici).

Datos aforo septiembre 2021

Siguiendo el mismo patrón que con los aforos anteriores se han obtenido datos que muestra un comportamiento idéntico a la movilidad peatonal. Durante la hora punta de mañana se observa un descenso de la circulación de bicicletas en torno al -22,1%. La calle Mateo Benigno de Moraza (carril bici) continúa siendo de las que más circulación concentra mientras que el Paseo de los Arquillos y su continuación (Lehendakari Aguirre) han registrado una disminución en pro de un aumento significativo en Estatuto de Gernika junto con el nuevo vial de bajada.

Por la tarde, en cambio, se produce una situación inversa, observándose un aumento del flujo de bicicletas en el entorno del 22,4%. Paseo de los Arquillos y calle Mateo Benigno de Moraza (carril bici) siguen siendo las calles con mayor volumen, pero al igual que sucede por la mañana, derivado probablemente de la nueva vía de bajada, esta y la calle Estatuto de Gernika han aumentado considerablemente.



Ilustración 7: Volumen de bicicletas/hora durante la mañana. Aforo julio 2019 – septiembre 2021.



Ilustración 8: Volumen de bicicletas/hora durante la tarde. Aforo julio 2019 – septiembre 2021.

4.3 Automóvil

Por lo que respecta al automóvil la toma de datos se han realizado en los cruces:

- Paseo de los Arquillos – Calle San Francisco con calle Cuchillería
- Paseo de los Arquillos con calle Mateo Benigno de Moraza

A diferencia de los aforos peatonales y de bicis estos se han contabilizado durante dos horas: en la franja de hora punta de mañana (**de 8h a 10h**) y de tarde (**18h a 20h**). Estos dos aforos permiten ver el volumen de automóviles que circulan por el ámbito de estudio. Cabe destacar que se han producido algunas variaciones respecto al estudio del año 2019.



Ilustración 9: Croquis de movimientos contabilizados en los aforos de automóviles en julio de 2019 (arriba) y en septiembre de 2021 (abajo).

Datos aforo julio 2019

Las intensidades más elevadas se registraban en el eje principal, Paseo de los Arquillos – Cuesta de San Francisco, con volúmenes en torno a los **350 automóviles en dos horas por la mañana**, lo que representaba unas intensidades **menores a los 200 veh/hora**. Con estos flujos el eje disponía de capacidad suficiente para absorber la demanda.

La otra vía con mayor demanda en la hora punta de mañana era la calle Mateo Benigno de Moraza con unas intensidades en **dos horas en torno a los 180 automóviles, siendo menos de 100 veh/hora**. La capacidad de la calle era más que suficiente para esta demanda. Además, esta es una vía procedente de un entorno muy pacificado (Plaza de la Virgen Blanca) por lo que es normal que los flujos no sean muy elevados.

El resto de las calles aforadas registraban unos volúmenes todavía menores con intensidades en torno a los **60 – 40 automóviles en 2 hora por la mañana mientras que por la tarde eran todavía menores**. Al ser calles con prioridad para los peatones, el tráfico está muy restringido.

Datos aforo septiembre 2021

Las intensidades más elevadas siguen registrándose en el eje principal, en esta ocasión la Cuesta de San Francisco junto con el nuevo vial de bajada hacia la calle Estatuto de Gernika. Aun así, los volúmenes se han reducido pasando de los **350 automóviles en dos horas a 267 veh/ 2h en la punta de mañana**, un 23,7% menos de automóviles.

La otra vía que presentaba una elevada demanda durante la hora punta de mañana era la calle Mateo Benigno de Moraza con unas intensidades en **dos horas en torno a los 180 automóviles, una intensidad que se ha mantenido idéntica en este punto**.

Respecto al nuevo vial, este no registra intensidades tan altas como las que tenía el Paseo de los Arquillos, derivado de la reducción de tráfico en Cuesta de San Francisco.

En el resto de las calles analizadas, los volúmenes obtenidos continúan siendo igual de bajos que en 2019. Se ha observado alguna disminución, pero los volúmenes son muy similares. Como se indicaba en el apartado anterior, por las características de estas vías de prioridad peatonal, el tráfico está muy restringido.

Durante las horas punta de tarde, curiosamente las intensidades se han mantenido muy similares a las de 2019. En el eje principal, la Cuesta de San Francisco registra 252 veh/2h, solo 4 automóviles más que los contabilizados en el anterior estudio mientras que en la calle Mateo Benigno de Moraza sucede exactamente lo mismo (98 veh/2h en 2019 y 100 veh/2h en 2021).

Las demás calles, como Cuchillería muestran el mismo comportamiento con una bajada considerable de la demanda, muy probablemente debido a que en la hora punta de mañana acceden muchos automóviles de carga y descarga.



Ilustración 10: Volumen de automóviles/ dos horas durante hora punta de mañana. Aforo julio 2019 – septiembre 2021



Ilustración 11: Volumen de automóviles/ dos horas durante hora punta de tarde. Aforo julio 2019 – septiembre 2021

4.4 Velocidades

Aparte de los datos obtenidos con los aforos manuales se ha realizado un control de las velocidades en el tramo de la Cuesta de San Francisco igual que en 2019 y en la bajada del nuevo vial. La muestra de velocidades se ha obtenido controlado 300 automóviles entre los dos tramos (el doble que en 2019) durante tres franjas horarias: por la mañana de **8h a 10h**, a mediodía de **12h a 14h** y por la tarde de **17h a 19h**.

En 2019 en ninguna franja se observaba una velocidad media superior a las otras. Las velocidades a lo largo del día se mantenían muy similares en torno a los 23 – 26 km/hora. Durante la recogida de información en 2019 no se registró ningún automóvil que circulara a más de 40 km/h.

Las modificaciones realizadas en el ámbito han supuesto una reducción de la velocidad de un 10,4% en la Cuesta de San Francisco mientras que en el nuevo vial la velocidad es casi un 20% menor a la que se registraba en el Paseo de los Arquillos.

Ámbito	Calle San Francisco			Paseo Arquillos		
Horario	8 a 10	12 a 14	17 a 19	8 a 10	12 a 14	17 a 19
Velocidades	25,2	23,2	25,8	24,4	23,6	25,1
Promedio	24,7			24,4		

Ámbito	Calle San Francisco			Nuevo vial		
Horario	8 a 10	12 a 14	17 a 19	8 a 10	12 a 14	17 a 19
Velocidades	20,7	22,6	23,1	17,9	20,4	20,6
Promedio	22,1			19,6		

Dif. 2019 - 2021	-17,6%	-2,7%	-10,4%	-26,8%	-13,2%	-17,9%
	-10,4%			-19,4%		

Ilustración 12: Velocidad promedio en cada una de las calles. Julio 2019 – septiembre 2021

En general las velocidades en este ámbito ya eran bajas debido a que es un entorno muy pacificado, con muchas calles peatonales y con las vías principales compartiendo espacio con la bicicleta. Las nuevas actuaciones han acentuado todavía más esta sensación lo que ha beneficiado a la seguridad vial.

4.5 Sonometría

Durante los dos días de trabajo de campo también se recogieron datos de sonometría con los que analizar el ruido máximo, mínimo y medio. En este periodo de tiempo se tomaron datos durante 15 min tanto de mañana como de tarde.

Los datos obtenidos en esta nueva recogida de información reflejan **una reducción del ruido de un -14% de promedio** entre las tres calles respecto a los datos de julio de 2019. La disminución del paso de automóviles es un factor importante en esta bajada.

Punto de control	Fecha	Franja	Max (dB)	Min (dB)	Avg (dB)
Estatuto Guernika	04-jul-19	Mañana	71,8	31,7	40,3
		Mañana	68,5	37,7	48,3
		Tarde	65,2	26,1	38,9
	05-jul-19	Mañana	68,7	33,6	42,8
Paseo Arquillos	04-jul-19	Mañana	77,4	0	46,9
		Mañana	74,6	33,1	43,9
		Tarde	74,1	33	42,3
	05-jul-19	Mañana	71,7	31,7	42,9
San Francisco	04-jul-19	Mañana	78,6	0	50,4
		Tarde	70,6	23,7	41,5
	05-jul-19	Mañana	74,5	40,1	46,1

Punto de control	Fecha	Franja	Max (dB)	Min (dB)	Avg (dB)
Estatuto Guernika	23-sep-21	Mañana	53,4	26,4	30,5
		Tarde	55,5	29,3	39,3
	24-sep-21	Mañana	54,3	21,3	35,7
Paseo Arquillos	23-sep-21	Mañana	44,1	31,4	37,2
		Tarde	48	26,9	32,4
	24-sep-21	Mañana	52,8	29,2	38,5
		Tarde	48,6	28,4	36,3
San Francisco	23-sep-21	Mañana	56,5	27,3	34,5
		Tarde	61,2	29,8	38,9
	24-sep-21	Mañana	48,6	28,4	36,3

Ilustración 13: Datos de sonometría en decibelios (dB). julio 2019 - septiembre 2021

Consultado la ordenanza municipal se observa que para un ámbito de estas características considerado de sensibilidad media¹ el ruido medio registrado durante las horas de mañana y tarde está dentro de los límites permitidos.

Tipo de Área	Mañana (19/23 horas)	Tarde (19/22 horas)	Noche (22/07 horas)
Sensibilidad Baja	65 dB-A	65 dB-A	65 dB-A
Sensibilidad Media	55 dB-A (3)	55 dB-A (3)	45 dB-A (3)
Sensibilidad Alta	45 dB-A (3)	45 dB-A (3)	40 dB-A (3)

Ilustración 14: Limitaciones para el nivel de ruido exterior. Fuente: Ordenanza municipal contra el ruido y las vibraciones. Ayuntamiento de Vitoria - Gasteiz

¹ Área definida por todo el suelo destinado a la edificación de uso residencial y otros usos que coexisten con él con un régimen de compatibilidad definido por las diferentes Ordenanzas de aplicación.

4.6 Encuestas

El trabajo de campo se ha completado con una serie de encuestas realizadas el viernes 24 de septiembre a los peatones de la zona para conocer sus hábitos de movilidad. La muestra total ha sido de 124 encuestas. Según los datos de las encuestas el 65% de las personas encuestadas reside de la zona (un 5% más que en la anterior muestra).

Respecto a la edad de las personas encuestadas en esta ocasión la franja mayoritaria es de 26 a 35 (23,5% de las personas encuestadas) mientras que en 2019 predominó la franja de los 46 a 55 años.

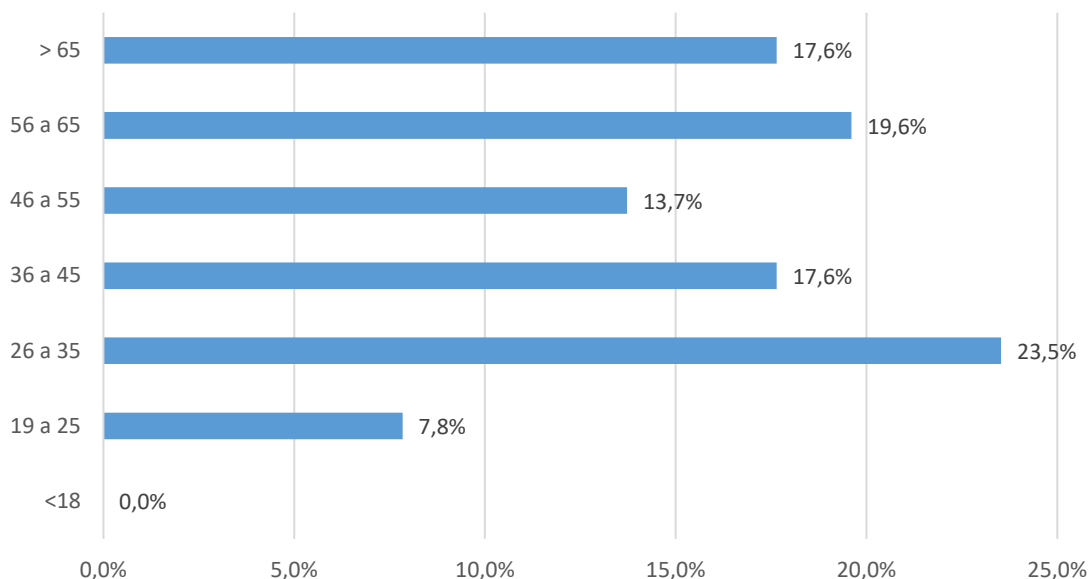


Ilustración 15: Distribución por franjas de edad de las personas encuestadas

En el reparto modal obtenido de las personas encuestadas, destaca que el modo más utilizado son los desplazamientos a pie con un 55,8% lo que supone un aumento del 8,5% respecto al 2019 (47,3%). Otro dato para destacar es la reducción en el uso del automóvil particular que ha pasado de un 20,7% en las primeras encuestas a solo un 11,7% en los datos de este año. Este pone de manifiesto que la estructura de las calles (peatonales) ayudan a que la movilidad a pie se priorice sobre los modos motorizados.

Otros modos más sostenibles como el autobús urbano, aunque con un menor uso también ha registrado un aumento pasando del 7,1% del 2019 al 10,6% en 2021. La bicicleta por el contrario mantiene el mismo porcentaje de usos en ambas encuestas, el 13%.

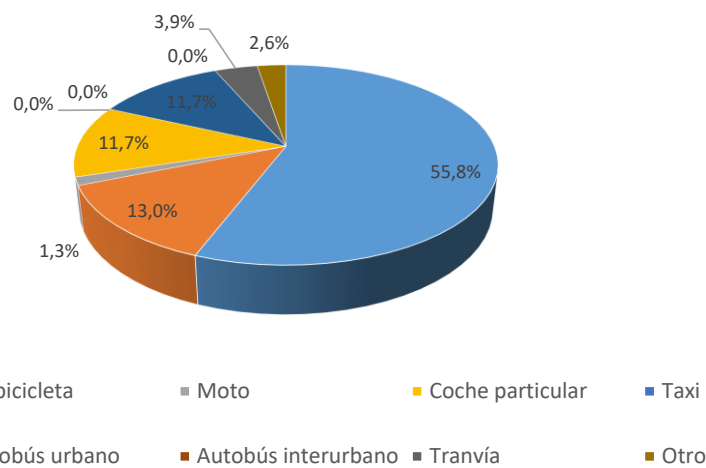
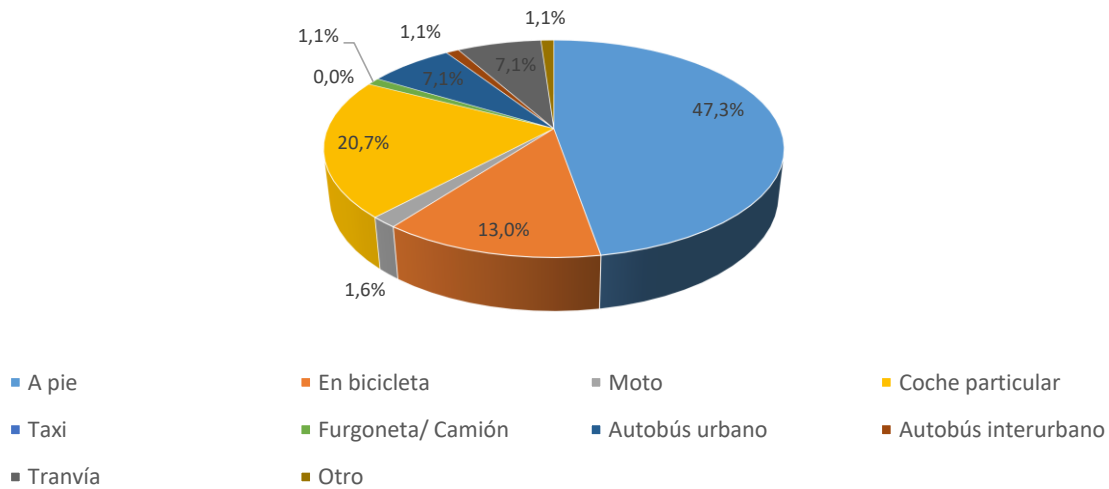


Ilustración 16: Modo de transporte utilizado el día anterior para desplazarse. julio 2019 (gráfica superior) – septiembre 2021 (gráfica inferior)

A diferencia de lo sucedido en el año 2019 esta vez no todos los modos de transporte han obtenido un aprobado al ser valorados, concretamente el taxi ha obtenido una puntuación del 4,17.

Los medios más sostenibles como la bicicleta y la movilidad a pie siguen teniendo altas puntuaciones aunque cabe destacar que mientras que la bicicleta a registrado una mejora la valoración de a pie ha bajado ligeramente.

Las puntuaciones que más llaman la atención son la bajada del Tranvía (de 7,63 a 6,18) y la subida que registra la moto (6,04 a 7,30).

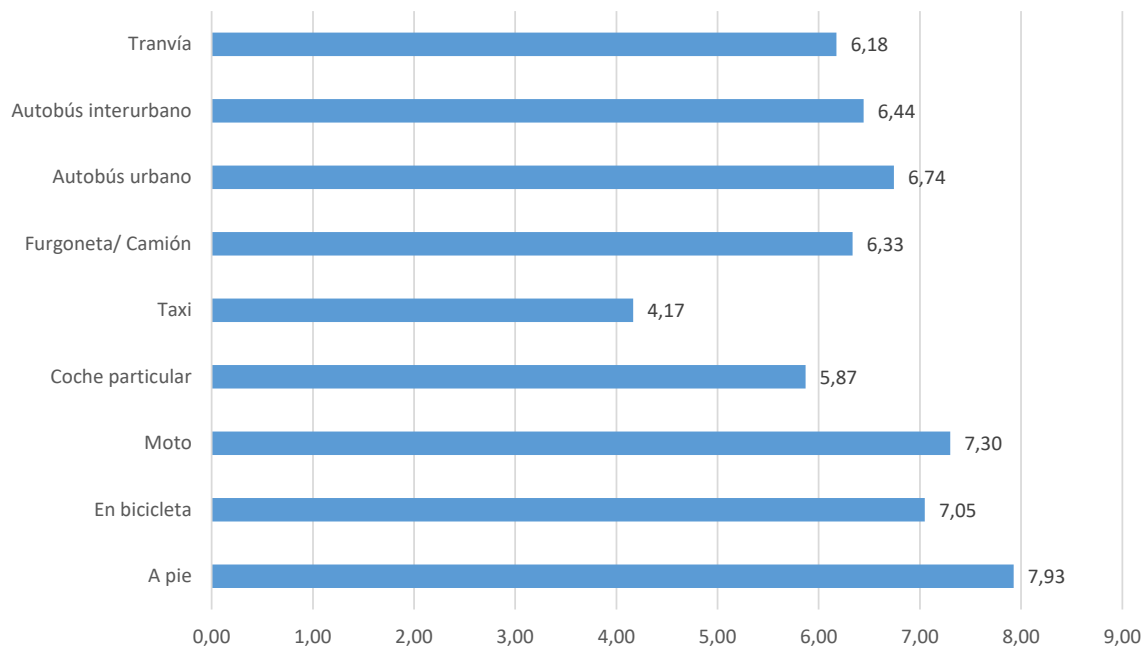
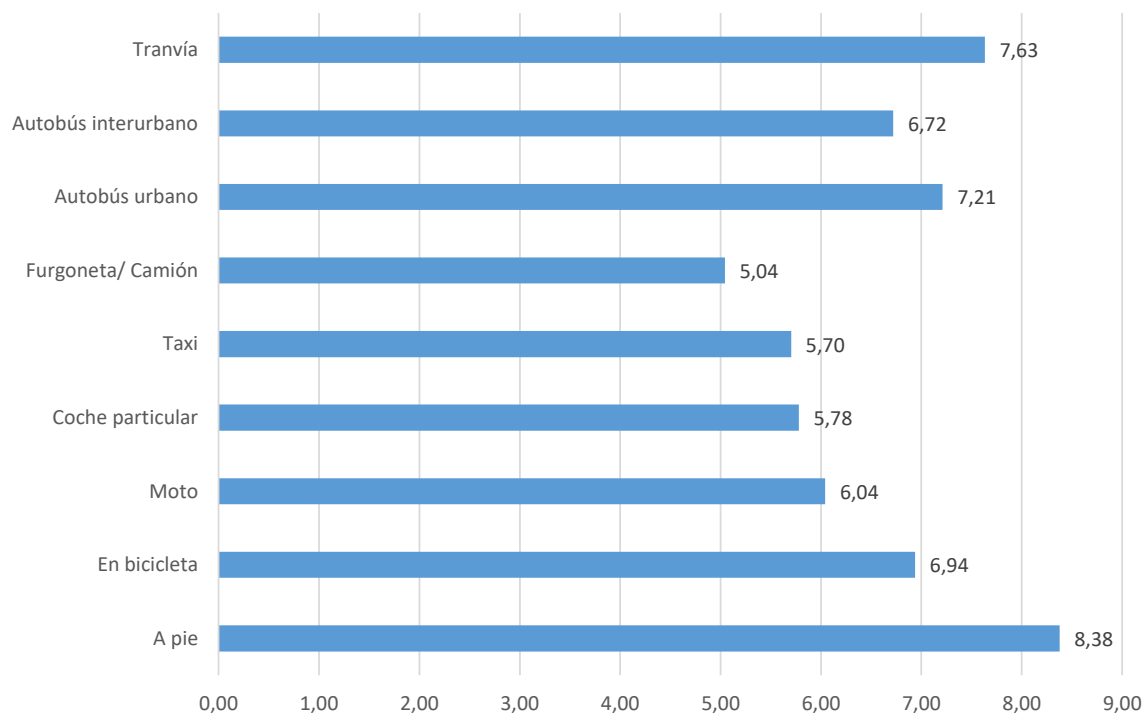


Ilustración 17: Valoración de los modos de transporte. julio 2019 (gráfica superior) – septiembre 2021 (gráfica inferior)

Respecto al aparcamiento, en el caso de las personas residentes encuestadas, el 41,3% lo hace en aparcamiento propio un volumen casi idéntico a 2019 que fue del 40,6%,

mientras que un 13% lo hace en la calle en las zonas de estacionamiento regulado, una reducción próxima al 8%.

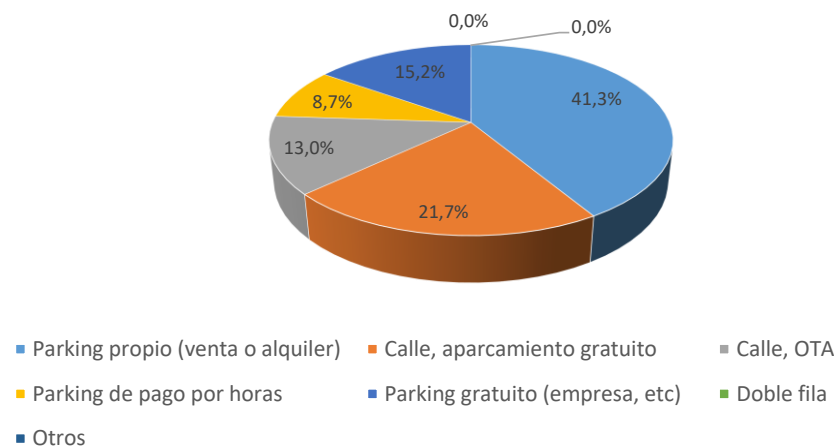
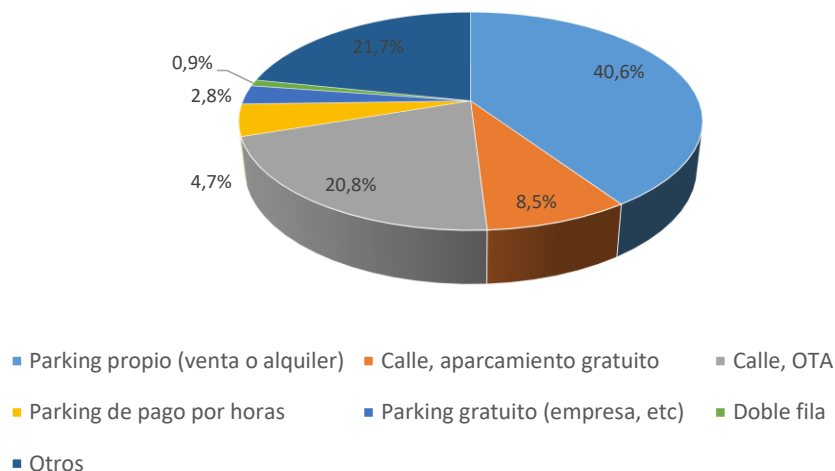
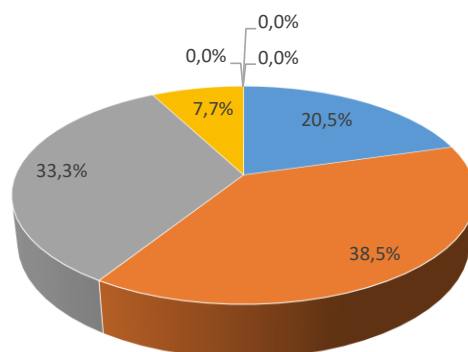


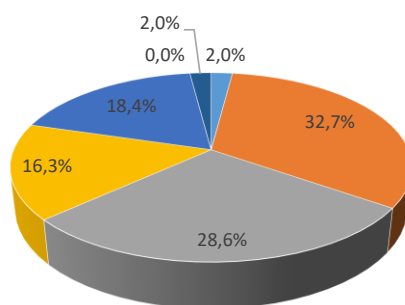
Ilustración 18: Donde aparca habitualmente en esta zona. Residentes. julio 2019 (gráfica superior) – septiembre 2021 (gráfica inferior)

En relación con los no residentes que acceden en automóvil, sigue destacando como el 32,7% cuando vienen a esta zona, estacionan en la calle de forma gratuita, lo que suponen aparcar a cierta distancia del casco viejo, ya que las calles más próximas son OTA. Cabe destacar que este dato se ha reducido alrededor del -6%

Respecto al número de personas que se han desplazado allí y estacionan en la zona regulada también ha disminuido cerca de un -5%



- A- Parking propio (venta o alquiler)
 - C-Calle, OTA
 - E-Parking gratuito (empresa, etc)
 - G-Otros ...utiliza siempre el coche
- B- Calle, aparcamiento gratuito
 - D-Parking de pago por horas
 - F-Doble fila



- Parking propio (venta o alquiler)
 - Parking de pago por horas
 - Otros
- Calle, aparcamiento gratuito
 - Parking gratuito (empresa, etc)
- Calle, OTA
 - Doble fila

Ilustración 19: Donde aparca habitualmente en esta zona. No Residentes. julio 2019 (gráfica superior) – septiembre 2021 (gráfica inferior)

La principal razón que dan las personas encuestadas por la que no utilizan más el automóvil continúa siendo la “dificultad de aparcar”, razón que ha registrado un aumento (del 23,1% al 25,7%). Esta razón se ha visto reforzada por la pérdida de plazas de aparcamiento en este ámbito concreto. La segunda razón con más peso es la “cercanía al lugar de destino”, en este caso el hecho de que el 65% de las personas encuestadas sean personas residentes en la zona influye directamente en la respuesta.

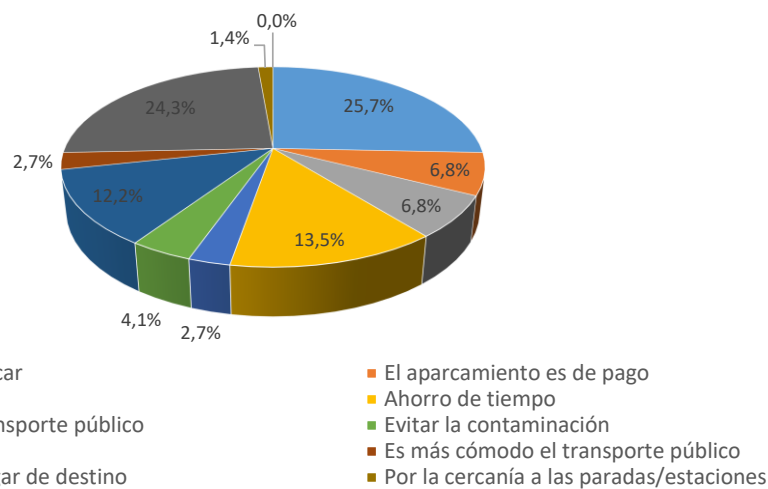
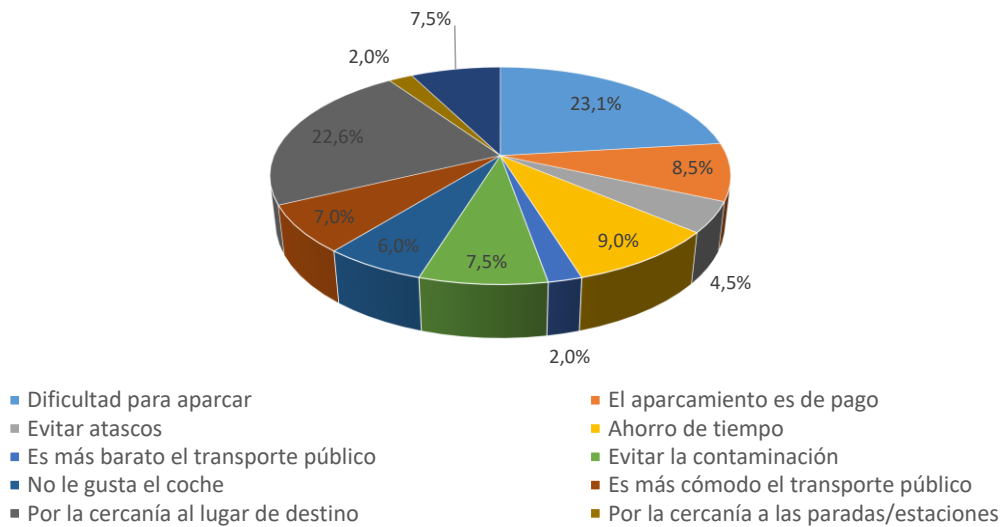


Ilustración 20: Razón por la que no utiliza el automóvil con mayor frecuencia. julio 2019 (gráfica superior) – septiembre 2021 (gráfica inferior)

A diferencia de lo sucedido en el año 2019, el número de personas encuestadas que sabían lo que es una supermanzana ha aumentado considerablemente pasando del 51,3% al 78,4%. Lo que demuestra que la información transmitida por el ayuntamiento y los medios de comunicación ha hecho efecto sobre la población.

A diferencia de lo que paso en la anterior recogida de información la puntuación media como propuesta se ha reducido ligeramente hasta el 6,05 (en 2019 era del 6,33), mientras que el grado de aceptación sí que ha aumentado consiguiendo una nota del 7,21, lo que supone 1,36 puntos más que en 2019.

Esto pone de manifiesto que la ciudadanía ha asimilado los beneficios que se generan con esta actuación respecto a la mejora de la seguridad vial y la reducción de la contaminación acústica.

5 Conclusiones

Los datos obtenidos a través de los aforos y las encuestas ponen de manifiesto que la actuación realizada ha sido un éxito desde el punto de vista de su incidencia en el sistema de movilidad y en la percepción de la ciudadanía. Aunque el número de bicicletas ha mostrado unos números idénticos a los de 2019, **el volumen de peatones ha crecido en el entorno del 10%**.

Además, el número de automóviles, si bien es cierto que durante la tarde las intensidades eran muy similares en ambos años, **en la hora punta de mañana se ha producido un descenso del -22%**.

Otro de los aspectos que muestran la mejora de la seguridad vial en la zona es la reducción de las velocidades **que han bajado más de un -10% en la Cuesta de San Francisco y en el nuevo vial casi un -20% menores a las que se registraban en el Paseo de los Arquillos**.

En relación con la contaminación acústica, la reducción del paso de automóviles y el aumento de peatones ha sido beneficioso, ya que se ha reducido una media del -14% en las tres calles del ámbito donde se tomaron datos.

Por último, hay que destacar que tal y como muestran las encuestas los desplazamientos en bicicleta se mantienen mientras que la movilidad a pie ha registrado un importante **aumento con un 55,8% lo que supone un +8,5% respecto al 2019 (47,3%)**.

6 Anejo 1: Modelo encuesta

1.- ¿Medios de transporte que utilizó <u>ayer</u> para realizar sus desplazamientos?		2.-Valoración de estos medios de transporte. Escala de 1 a 10 (siendo 1 la valoración más baja y 10 la más alta)?		3.- ¿Dispone normalmente de vehículo, aunque no sea propio (coche de empresa, de algún familiar, etc)?			5.- ¿Podría indicarnos la razón por la que no utiliza el coche con mayor frecuencia? (No leer)	
Modo de transporte:	Nº de veces	Modo de transporte:	Valoración	4.- ¿Y dónde suele aparcar en esta zona?			Razones:	
A) A pie		A) A pie (itinerarios peatonales)		1. Sí 2. No			Dificultad para aparcar	
B) En bicicleta		B) En bicicleta (red ciclista)		4.- ¿Y dónde suele aparcar en esta zona?			El aparcamiento es de pago	
C) Moto		C) Moto		Lugar:	Residencia	Desplazamiento	Evitar atascos	
D) Coche particular		D) Coche particular		Parking propio (venta o alquiler)			Ahorro de tiempo	
E) Taxi		E) Taxi		Calle, aparcamiento gratuito			Es más barato el transporte público	
F) Furgoneta/ Camión		F) Furgoneta/ Camión		Calle, OTA			Evitar la contaminación	
G) Autobús urbano		G) Autobús urbano		Parking de pago por horas			No le gusta el coche	
H) Autobús interurbano		H) Autobús interurbano		Parking gratuito (empresa, etc)			Es más cómodo el transporte público	
I) Tranvía		I) Tranvía		Doble fila			Por la cercanía al lugar de destino	
J) Otro (citar)				Otros ...			Por la cercanía a las paradas/estaciones	
6.- ¿Sabe lo que es una supermanza		8.- ¿Sabe que esta zona (Medico Tornay/Paseo de los Arquillos) se convertirá en una supermanzana (peatonalización)?		10.- ¿Reside en esta zona?			12.- Edad	
1. Sí		1. Sí		1. Sí				
2. No		2. No		2. No				
7.- ¿Le parece que es una buena medida (1 en nada, 10 mucho)?		9.- ¿Me puede decir el grado de aceptación de la medida (0 es muy negativa, 10 muy positiva)?		11.- Sexo				
				Masculino				
				Femenino				