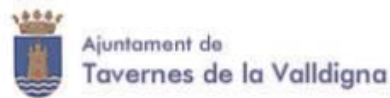


7a+i

Campanya d'Informació pública i Procés de Participació Ciutadana del Pla de Mobilitat Sostenible de Tavernes de la Valldigna



índex

| | |
|--|-------|
| 1. INTRODUCCIÓ | ..... |
| 2. MARC LEGAL | ..... |
| 3. ANTECEDENTS PARTICIPATIUS | ..... |
| 4. OBJECTIUS DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ | ..... |
| 5. CONTINGUT DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ | ..... |
| 6. FASES DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ I TEMES A TRACTAR | ..... |
| 7. AGENTS IMPLICATS I FUNCIONS DELS PARTICIPANTS | ..... |
| 8. ACTIVITATS DE DIFUSIÓ I ACCÉS A LA INFORMACIÓ | ..... |
| 8.1. PRESENTACIÓ DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ | ..... |
| 8.2. LLOC WEB DE PARTICIPACIÓ I XARXES SOCIALS..... | ..... |
| 8.3. MITJANS DE COMUNICACIÓ | ..... |
| 8.4. CAMPANYA DE DIFUSIÓ I PUBLICACIONS DIVULGATIVES | ..... |
| 8.5. CENTRES D'INFORMACIÓ | ..... |
| 9. ACTIVITATS DE PARTICIPACIÓ | ..... |
| 9.1. INTRODUCCIÓ | ..... |
| 9.2. REUNIONS I CONSULTA A L'ADMINISTRACIÓ | ..... |
| 9.3. ACTIVITATS DE CONSULTA AMB QÜESTIONARIS DE PARTICIPACIÓ..... | ..... |
| 9.4. TAULES TEMÀTIQUES DE PARTICIPACIÓ | ..... |
| 9.5. TALLERS DE MOBILITAT ESCOLAR | ..... |
| 9.6. URNES DE PARTICIPACIÓ | ..... |
| 9.7. LLOCS WEB INTERACTIUS I ADREÇA ELECTRÒNICA | ..... |
| 9.8. JORNADES DE CONFERÈNCIES SOBRE MOBILITAT SOSTENIBLE | ..... |
| 10. RESULTATS, AVALUACIÓ DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ I CONCLUSIONS | ..... |
| 10.1. AGRAÏMENTS | ..... |
| 10.2. RESULTATS DELS QÜESTIONARIS DE PARTICIPACIÓ | ..... |
| 10.3. RESULTATS DE LES TAULES TEMÀTIQUES | ..... |
| 10.4. RESULTATS DELS TALLERS DE MOBILITAT ESCOLAR | ..... |



10.5. INCORPORACIÓ D'APORTACIONS DE LES URNES I LLOCS WEB

10.6. JORNADES IDEES I PARAULES EN EL PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE

11. APROBACIÓ DEL PMS I PUBLICITAT

12. INSTRUMENTS DE PARTICIPACIÓ POSTERiors, SEGUIMENT I COMPLIMENT DEL PMS



1. INTRODUCCIÓ

Amb l'aprovació de la Constitució espanyola l'any 1978, s'ha consolidat un sistema democràtic representatiu que garanteix la presa de decisions per part del que coneixem com classe política. No obstant, el sistema electoral no és l'únic canal de participació dels ciutadans en la vida pública. Existeixen altres formes d'intervenir en els assumptes públics, gràcies a l'evolució de la legislació, i que en gran mesura pren les seues bases en la consolidació i reafirmació de la Unió Europea en els darrers anys.

Des que es va començar a divulgar el concepte de Desenvolupament Sostenible, la participació de la societat en el seu conjunt, i de les seues diferents institucions i organitzacions, ha anat guanyant importància en la presa de decisions en la gestió del medi ambient i del territori, tant a l'escala local com a la regional.

Amb l'arribada de la participació efectiva als assumptes relacionats amb l'ordenació del territori els resultats obtinguts en relació a les decisions preses al voltant del territori són molt més encertades, ja que aconseguim:

- Que els objectius i propostes s'ajusten en major mesura a les necessitats reals de la població.
- Disposar d'informació de primera mà, la qual podria no ser detectada per l'equip tècnic designat per al desenvolupament del projecte.
- Crear el context adequat per al diàleg i la resolució de conflictes, la qual cosa permet distribuir i compartir responsabilitats.
- Permetre una major acollida entre la societat implicada (legítima decisions).

La creixent sensibilitat cap a la millora de la qualitat de vida dels ciutadans i cap el desenvolupament sostenible basat, entre altres criteris, en la participació activa d'aquells que menys possibilitats tenen de fer-la, es ve reflectint en el recent marc normatiu de la Comunitat Valenciana: la Llei 11/2008, de 3 de juliol de 2008, de la Generalitat, de Participació Ciutadana.

En aquest context, en el present capítol es defineixen les característiques del procés de participació pública i el marc al que deu ajustar-se llur desenvolupament.

Així doncs, en aquest text es recullen les activitats que es dissenyen per a facilitar l'accés a tota la informació del Pla de Mobilitat Sostenible, (d'ara endavant PMS), i els mecanismes per a conèixer les opinions de la ciutadania en relació a les actuacions que aquest preveu, sempre amb antelació a la presa de decisions. Al mateix temps, estableix la manera en la qual es tindran en compte les percepcions, voluntats i interessos de tots els implicats, mitjançant un procés complex de retroalimentació continua i subjecte als temps legals establerts en cada etapa.

Als primers punts d'aquest apartat, es realitzarà un repàs del marc legislatiu vigent en matèria de participació pública; i serà a partir del tercer apartat, on es parlarà dels objectius del procés de participació. Ací es definirà la seqüència de fases per dur a terme el procés i els temes que es tractaran en cadascuna d'elles, així com la proposta d'agents implicats i les seues funcions, a més, es descriuran les activitats associades a cada fase. Finalment s'establiran els mecanismes per a informar sobre els resultats i la manera en que es té en compte l'opinió del públic. Els resultats de les decisions adoptades s'hauran de fer públiques al final d'aquest procés.



2. MARC LEGAL

La participació a la Llei 6/2011 d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, (d'ara endavant, LMCV).

La LMCV reconeix la necessitat de fomentar els mecanismes de participació que permeten a la ciutadania contribuir en els processos de planificació en relació a la mobilitat. A l'article 17 diu que: Assisteix als ciutadans i a les ciutadanes el dret a conèixer i a participar en la planificació i regulació en matèria de mobilitat i transport, d'acord amb els instruments previstos en la normativa vigent.

Les administracions asseguraran la màxima divulgació i coneixement possible dels documents aprovats provisionalment o definitivament, mitjançant la utilització de tots els procediments que estiguen en la seua mà i especialment per mitjà de la seua difusió a través d'Internet.

La regulació dels processos de participació pública recollida en els texts legals d'àmbit estatal i autonòmic

- Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient.
- Llei 27/2006, de 18 de juliol, per la qual es regulen els drets d'accés a la informació, de participació pública i d'accés a la justícia en matèria de medi ambient (assumeix el Conveni Europeu d'Aarhus i incorpora les Directives 2003/4/CE i 2003/35/CE).
- Llei 11/2008, de 3 de juliol, de participació ciutadana de la Comunitat Valenciana, (d'ara endavant LPCCV).
- Decret 76/2009, de 5 de juny, del Consell, pel qual s'aprova el Reglament de desplegament i execució de la LPCCV.
- Decret 97/2010, d'11 de juny, del Consell, pel qual es regula l'exercici del dret d'accés a la informació ambiental i de participació pública en matèria de medi ambient de la Comunitat Valenciana.

En particular, l'article 16.1 de la Llei 27/2006, de 18 de juliol, per la qual es regulen els drets d'accés a la informació, de participació pública i d'accés a la justícia en matèria de medi ambient, disposa que les Administracions Públiques a l'establir o tramitar els procediments que resulten d'aplicació, vetllaran perquè:

- a. S'informe al públic, mitjançant avisos públics o altres mitjans apropiats, com el electrònics, quan es dispose d'aquests, sobre qualsevol de les propostes de plans, programes o disposicions de caràcter general, o, en el seu cas, de la seua modificació o revisió, i perquè la informació pertinent sobre les esmentades propostes siga intel·ligible i es pose a disposició del públic, tot incloent aquella relativa al dret a la participació en els processos de presa de decisions i a l'administració pública competent, a la que es poden presentar comentaris o formular al·legacions.
- b. El públic tinga dret a expressar observacions i opinions quan estiguen obertes a totes les possibilitats, abans que s'adopten decisions sobre el pla, programa o disposició de caràcter general.
- c. Quan s'adopten eixes decisions, siguen degudament tinguts en compte els resultats de la participació pública.
- d. Una vegada examinades les observacions i opinions expressades pel públic, s'informarà al públic de les decisions adoptades i dels motius i consideracions en que es basen aquestes decisions, incloent la informació relativa al procés de participació pública.

Aquesta mateixa Llei defineix a l'article 2.2 el concepte de "persona interessada", referint-se a:

- Tota persona física o jurídica en la qual concórreguen qualsevol de las circumstàncies previstes a l'article 31 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de Règim Jurídic de les Administracions Públiques i del Procediment Administratiu Comú.
- Les persones jurídiques qualssevol sense ànim de lucre que:
- Tinguen entre les seues finalitats acreditades als estatuts la protecció del medi ambient en general o la d'algun dels seus elements en articular.

- S'haguera constituït legalment amb una antelació mínima de dos anys abans de l'exercici de l'acció i que vinguen exercint de manera activa les actuacions necessàries per tal d'aconseguir les finalitats previstes als seus estatuts.
- Segons els seus estatuts, desenvolupen la seua activitat en un àmbit territorial que resulta afectat per l'actuació, en el seu cas, omissió administrativa.

Al context autonòmic, al Decret 97/2010, d'11 de juny, del Consell, pel qual es regula l'exercici del dret d'accés a la informació ambiental i de participació pública en matèria de medi ambient de la Comunitat Valenciana, s'especifiquen els drets de participació pública en els processos de decisió ambiental. A l'article 19, es diu que l'actuació de les autoritats públiques en la conformació de les polítiques, plans, programes, actes i disposicions de caràcter general ambientals ha d'estar informada per un principi general de participació pública que ha de garantir, en tot cas, la participació real i efectiva del públic en els processos d'elaboració i decisió dels plans.

La disposició tercera diu que la participació pública s'ha d'efectuar conjuntament a l'elaboració del pla o programa.

A efectes d'aplicació fa referència a la LPCCV, i el Decret 76/2009, de 5 de juny, del Consell, pel qual s'aprova el Reglament de desplegament i execució de la LPCCV, el quals tenen per finalitat impulsar la participació de les ciutadanes i els ciutadans en els assumptes públics, la garantia del seu dret a la informació, l'enfortiment del teixit associatiu i la implicació ciutadana en la formulació i l'avaluació de les polítiques públiques, així com impulsar la generació de cultura i hàbits participatius entre la ciutadania.

En aquest Decret, trobem regulats els diferents instruments i mitjans de participació, alguns dels quals, es fan servir en el present procés, com ara: enquestes, pàgines web interactives, sessions de preguntes i fòrums de consulta, entre altres.

Pel que fa a la publicitat posterior a l'aprovació del pla, la LMCV, diu que els Plans municipals de mobilitat seran sotmesos a informació pública en els termes que reglamentàriament estableix la Llei 11/2008, de 3 de juliol, de la Generalitat, de Participació Ciutadana de la Comunitat Valenciana.

Després de la seua aprovació, el pla serà públic i l'administració n'assegurarà la publicitat per mitjà de procediments telemàtics. Igualment establirà un sistema de seguiment dels seus indicadors, i es procedirà a la revisió del pla en el cas que s'dvertisquen desviacions significatives sobre aquestes previsions, quan procedisca, caldrà reformular els objectius inicials o amb motiu de qualsevol altra circumstància que altere significativament el patró de mobilitat.

En aquest sentit, cal fer referència a la figura del Fòrum de Mobilitat, com a entitat encarregada d'assegurar aquest seguiment. A la disposició addicional tercera de la LMCV es parla de la Constitució del Fòrum de Mobilitat en el termini de sis mesos a partir de l'entrada en vigor d'aquesta.

També es diu que "correspon a l'Agència Valenciana de la Mobilitat la realització de totes aquelles accions en relació amb la promoció i la difusió de la mobilitat equilibrada".

La regulació de la participació ciutadana a l'àmbit local

A l'àmbit local de Tavernes de la Valldigna, tenim el Reglament Municipal de Participació Ciutadana, (d'ara endavant, RMPC), aprovat per acord del Ple de 5 novembre 1990 (BOP 83 de 09-04-91) i modificat per acord de Ple de 12 d'agost 2002 (BOP 9 d'11-1-03). Aquesta norma preveu com a principals mecanismes de participació dels ciutadans en la gestió dels assumptes municipals els consells sectorials de participació. A aquest reglament, s'assenyala que l'ajuntament informarà a la població a través de mitjans de comunicació social, publicacions, fullets, bàndols, cartells, taulers d'anuncis, organització d'actes informatius, i que aquest recollirà l'opinió dels veïns i entitats a través de campanyes d'informació, debats, assemblees, reunions, consultes, enquestes, etc. Al mateix temps, podrà recollir l'opinió dels



veïns i veïnes, de les associacions i entitats, a través de campanyes d'informació, debats, assemblees, reunions, consultes, enquestes i sondejos d'opinió.

Recentment, a data de 5 de desembre de 2011, s'aprova l'acord pel qual es modifica el RMPC, per tal d'introduir-hi la figura del Fòrum General de Participació Ciutadana, d'acord amb la LPCCV, la qual, regula els fòrums de consulta a l'article 19. Aquesta modificació introdueix un nou capítol, el Títol V: dels Fòrums de participació ciutadana, amb l'objectiu de debatre i aconseguir conclusions sobre els efectes d'una política pública.

A data de 27 de desembre de 2011, es publica en el Butlletí Oficial de la Província de València, l'Edicte de l'Ajuntament de Tavernes de la Vallidigna sobre informació pública de l'aprovació inicial de la modificació del Reglament Municipal de Participació Ciutadana (introducció d'un nou Títol V).

L'ajuntament, també acordà en el Ple de 2 de juny de 2008, la creació del Consell Sectorial de Sostenibilitat Local i determinació de les regles d'actuació, organització, composició i funcionament, el qual tindrà com a finalitat l'estudi, i en els seu cas, presa en consideració, de les recomanacions emanades del Fòrum de Sostenibilitat Local, com a canalització de la participació ciutadana i de les associacions en matèria de sostenibilitat en el marc de l'Agenda 21 Local.

3. ANTECEDENTS PARTICIPATIUS

Per al present procés de participació, l'ajuntament de Tavernes de la Vallidigna pretén aprofitar les experiències realitzades en anteriors activitats de participació, com és el cas de l'Agenda 21 Local, en aquells aspectes relacionats amb la mobilitat, i recuperació de l'espai públic urbà.

Agenda 21 Local

A l'octubre de 2006, es va iniciar el procés per a la implantació de l'Agenda 21 Local, com a eina de gestió municipal que mitjançant la democràcia participativa, establiria l'estratègia local cap a la sostenibilitat de Tavernes de la Vallidigna. Un dels punts tractats va ser la sostenibilitat local, on es reconeixia la interdependència del transport, la salut i el medi ambient, i per tant, es plantejaven models de mobilitat més sostenible i de reducció del tràfic.

Amb l'objectiu d'identificar aquells factors i àrees en les quals el municipi de Tavernes de la Vallidigna es podria trobar vulnerable en un futur previsible, es va iniciar un procés de Participació Ciutadana a través de xerrades informatives, i Taules de Treball. Aquestes Taules de treball es van distribuir en quatre temes: 1. Ordenació del territori, biodiversitat i mobilitat. 2. Economia, turisme i seguretat ciutadana. 3. Assumptes socials i salut pública. 4. Cultura, educació, participació i joventut. D'aquest procés podem extreure ja crítiques, opinions i propostes que es discuteixen i que tenen a veure amb la millora de la mobilitat, cohesió social, sostenibilitat econòmica i ambiental, i qualitat de l'espai públic.

A l'apartat 9 del document de Diagnòstic Socioeconòmic Ambiental de l'Agenda 21 Local, es planteja l'Estratègia Municipal Sostenible, on es descriuen les línies estratègiques, que han de guiar les línies d'acció a aplicar entre l'any 2006 i el 2010.

A continuació, incloem algunes de les aportacions participatives de l'anàlisi DAFO, en el marc de l'Agenda Local 21, en relació a la mobilitat sostenible, (a incorporar a les conclusions del procés de participació actual del PMS).

Ja es va detectar com a punts forts del municipi:

- L'activitat turística com a factor bàsic de l'economia

- L'existència d'un Pla d'ordenació del Tràfic

I com a febleses:

- Les barreres arquitectòniques del espais públics
- La manca en tècnic de medi ambient
- El desconeixement de les concentracions de gasos contaminants que incideixen negativament en la qualitat ambiental del municipi
- Manca d'activitats d'educació ambiental

Considerarem que les tendències cap a escenaris negatius o amenaces pel que fa a mobilitat sostenible eren :

- El perill que suposa l'accessibilitat descontrolada amb vehicles als espais naturals.
- La inexistència d'ordenances municipals reguladores d'aspectes ambientals (a excepció de soroll, neteja viària i tractament de residus)
- Nivells elevats de soroll i tràfic dispers que deteriorenen la qualitat de vida dels ciutadans.

I apuntarem com a les oportunitats que ofereix el territori:

- La participació en la Xarxa de Municipis Valencians cap a la Sostenibilitat.
- La creació del Consell de Sostenibilitat Local i Fòrum constituït per les associacions i ciutadania.
- Les possibilitats de desenvolupament dels sectors econòmic, cultural i turístic , relacionats amb l'atractiu cultural i natural del territori.

De les estratègies Municipals Sostenibles que es van formular, aquelles que es relacionen amb la Mobilitat i que per tant hem de tenir en compte són les següents:

Línies estratègiques de caràcter Social:

- L'ús de noves tecnologies com instruments per a promoure la participació ciutadana.
- Eliminació de barreres arquitectòniques (en el cas que ens ocupa, en espai públic urbà, i a la platja)

Línies estratègiques de caràcter Econòmic:

- Potenciar el turisme cap a l'atractiu cultural i natural del municipi.

Línies estratègiques de caràcter Ambiental:

- Ordenació i promoció de la gestió urbana municipal. (Ordenança de Medi Ambient. Tècnic de Medi Ambient. mesuraments de concentracions de gasos. Creació d'una xarxa de parcs i zones verdes.).
- Foment de l'educació i sensibilització ambiental, (en centres educatius, cursos, jornades, etc.)
- Promoció de bones pràctiques.

Algunes de les actuacions més puntuades per a la població i que estan relacionades amb la millora de la mobilitat són les següents:

Accions sobre factors socials:

- Actuacions per a una platja accessible.
- Eliminació de Barreres Arquitectòniques en carrers i edificis municipals.
- Establir en el període festiu de Pasqua, línies de transport des del nucli urbà principal fins la platja, amb preus assequibles, per evitar problemes relacionats amb la conducció i l'alcohol.
- Exigir el compliment de mesures de seguretat al servei municipal de transport escolar.
- Realitzar les reunions mensuals/trimestrals entre tècnics i població en matèria d'accessibilitat.
- Desenvolupar Taules de treball, Fòrum i altres mesures com xerrades, cursos, etc, per donar continuïtat a la Participació Ciutadana.
- Iniciar el procés d'Agenda 21 escolar als centres educatius.



Accions sobre factors econòmics:

- Publicitar les sendes, amb informació de flora i fauna existent.
- Crear vies d'accés alternatives per a eliminar el tràfic pesat del nucli urbà.
- Utilització de materials més duradors per a les voreres.
- Augmentar servei de bus per anar a les platges a l'estiu.

Accions sobre factors ambientals:

- Millora de l'accessibilitat a l'estació de RENFE
- Potenciar la mobilitat sostenible creant carril bici, programes de compartir cotxe, millora del servei del transport públic, etc.
- Millorar l'accessibilitat dels vianants al nucli urbà mitjançant un disseny de prioritat de vianants i el control dels estacionaments dels vehicles.
- Avaluació i estudi d'alternatives per a solucionar la circumval·lació del municipi.
- Inclusió de vies de carril bici en el terme municipal.
- Revisar el Pla d'Ordenació de Tràfic existent, donant major prioritat a la mobilitat de vianants.
- Convocar el Consell Assessor en matèria de Medi Ambient.
- Mesuraments de les concentracions de gasos contaminants que incideixen en la qualitat ambiental del municipi.

Consell Sectorial de Sostenibilitat Local i Fòrum General de Participació Ciutadana

L'Ajuntament de Tavernes de la Valldigna ja ha iniciat el camí cap a la participació efectiva amb la creació, en juny de 2008, del Consell Sectorial de Sostenibilitat Local, com a desenvolupament d'un dels objectius marcats a l'Agenda 21 Local. Aquest Consell deuria ser l'òrgan col·legiat, consultiu i no vinculant, de participació sectorial, la finalitat del qual és estudiar les propostes i recomanacions emanades del fòrum de participació, com a canalització de la participació ciutadana i de les associacions en matèria de sostenibilitat.

I, recentment, en desembre de 2011, ha creat la figura del Fòrum General de Participació Ciutadana, el qual, estarà dividit, a l'efecte de permetre la distribució sectorial de les matèries i els debats, en les taules següents:

- Economia, foment local i comerç.
- Medi Ambient, ordenació del territori i protecció del patrimoni natural.
- Mobilitat, Espai Públic i Tràfic.
- Agricultura.
- Serveis públics (educació, benestar social i sanitat).
- Cultura, esport i joventut.

4. OBJECTIUS DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

Fer copartícpis les ciutadanes i els ciutadans en la planificació de la mobilitat és molt més que un simple requisit establert per la mateixa Llei 2/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana als seus principis generals o, fins i tot, més que el simple subministrament d'informació sobre el procés d'elaboració del Pla de Mobilitat Sostenible a la ciutadania.

Com que es tracta un tema que assoleix aspectes diversos de la vida a la ciutat, el PMS deu ser un instrument per concertar actuacions entre les diferents regidories de l'ajuntament, de manera que aquest treball transversal esdevinga una bona pràctica de funcionament de l'administració i produisca un benefici més enllà del seu propi objecte.

El fet de sumar-se, des de l'inici, al debat entre l'Administració local, càrrecs electes i tècnics municipals, i l'equip redactor del PMS, ha de donar legitimitat al procés amb el convenciment que millorarà la qualitat en la presa de decisions en totes les fases i facilitarà l'execució posterior de les accions més compromeses del Pla.

La participació és un procés delicat que cal plantejar estratègicament i dotar-lo d'una metodologia i d'uns mitjans tècnics i de difusió adequats o, el que és el mateix, destinar-hi una partida pressupostària i/o de recursos humans suficients.

La complexitat, les contradiccions i la variabilitat de la mobilitat fan que no hi haja solucions úniques ni generals per a planificar-la, per la qual cosa és necessari implicar les ciutadanes i els ciutadans a través de fórmules participatives amb les que puguen aportar els seus punts de vista i participar en la presa de decisions.

La redacció d'un pla de mobilitat urbana i sostenible és un fet especialment rellevant tant pels horitzons temporals com per la transversalitat política que implica. Per aquest motiu cal cercar el contacte directe amb la ciutadania per a saber què pensa, quins són les seues inquietuds i quines les seues prioritats.

Per tal d'aconseguir-ho, no n'hi ha prou amb constituir els espais formals de participació, sino que cal creure en la participació per part dels ens promotors, fer-la continuada i estendre-la més enllà de l'aprovació del pla.

En aquest capítol s'explicaran els instruments de participació utilitzats. Per una banda hi ha tota una sèrie de qüestionaris que compleixen un objectiu de recerca d'informació i hàbits de desplaçament de la població. Paral·lelament, es preparen altres eines més flexibles, com fullets d'aportacions, físics o digitals. I al mateix temps, es dissenyen tallers per a aconseguir la implicació directa de la ciutadania, també en la presa de decisions.

Els objectius generals del procés de participació, llavors, seran els següents:

1. Explicar i difondre el PMS i comunicar cadascuna de les mesures a posar en pràctica.
2. Augmentar la transparència de les actuacions de l'administració, implicant la ciutadania interessada.
3. Fer accessible la informació rellevant en matèria de mobilitat a la que fa referència aquest Pla.
4. Fer partícips els ciutadans i ciutadanes en la presa de decisions que afecten als espais públics i serveis de mobilitat que els incumbeixen.
5. Informar del dret a participar i dels instruments, canals i eines per exercir aquest dret.
6. Obtenir informació valuosa per aconseguir una diagnosi més encertada i propera a la realitat dels usuaris directes de la ciutat.
7. Reconèixer el dret a formular observacions i comentaris en aquelles fases de caràcter obert del procediment.
8. Justificar les opcions adoptades i la manera com s'ha desenvolupat el procés de participació.
9. Assegurar que el públic interessat i el públic en general tenen l'oportunitat d'accedir a la informació del Pla de Mobilitat Sostenible, i d'involucrar-se en el procés de participació a través de les activitats proposades.

Els objectius específics:

1. Conèixer l'opinió i generar debat entre els usuaris directes i els experts en diferents matèries al voltant de la mobilitat en l'entorn urbà del municipi, els principals conflictes existents i les possibles solucions.
2. Identificar els problemes que percep la població i contrastar-los amb els detectats per l'equip tècnic.
3. Considerar les propostes de solucions als problemes, aportades per la ciutadania, pels experts i per l'equip tècnic, i tractar-les en sessions de consens dirigides als ciutadans.
4. Assegurar la diversitat de perfils en la participació, per tal de contemplar les diferències que tenim les persones pel que fa a capacitats motores o sensibles, les diferències a nivell econòmic, la diversitat ètnica i cultural, i a més acollir totes les edats de la població.



5. Tractar, a les sessions de taller, els temes de la mobilitat quotidiana obligada així com considerar altres aspectes de la mobilitat vinculats a oci, salut, turisme i economia.
6. Sensibilitzar la població sobre la importància de mantenir una qualitat ambiental i social en els nostres espais urbans i com fer-ho des de la mobilitat sostenible.
7. Posar en marxa una campanya d'informació permanent sobre la necessitat d'una mobilitat més sostenible.

Finalment, s'ha de deixar el camí preparat perquè la participació continue més enllà de la redacció del pla, amb l'objectiu de fer el seguiment d'aquest. Per assolir aquesta missió, es convocarà el Fòrum General de Participació Ciutadana, definit com un espai social, lliure i democràtic, obert i plural, que funcione de manera autònoma i independent dels òrgans municipals.

L'Ajuntament ha de convocar, a més, una Taula específica per al tema de la mobilitat, la qual serà un ens participatiu permanent establert expressament per a la diagnosi dels problemes de mobilitat, la definició d'objectius i proposta d'actuacions, i amb la responsabilitat d'efectuar un seguiment i finalment garantir el desenvolupament del Pla i assoliment dels objectius.

La institucionalització de la participació ciutadana en un ens estable permet aconseguir un doble objectiu:

- Garantir un entrenament i un aprenentatge mutu del procés participatiu per part de polítics, tècnics i de les arts implicades en el procés.
- Garantir la implicació dels participants en el procés, que els ha tingut en compte des de l'inici, i en la seva implementació futura.

La participació és un procés delicat que cal plantejar estratègicament i dotar-lo d'una metodologia i d'uns mitjans tècnics i de difusió adequats. Per tant, en aquest document, s'explicarà quin ha estat el disseny del procés, les eines i els canals d'informació per fer possible la implicació de la ciutadania.

5. CONTINGUT DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

Per tal d'aconseguir els objectius de la participació esmentats al punt anterior, ordenarem el contingut del procés de la següent manera:

- Definició de temes clau i les fases del PMS on la participació ciutadana té la major importància.
- Definició del Públic Interessat que pot participar en el procés i entitats i administracions públiques afectades.
- Definició de les activitats a realitzar, aquelles destinades a la difusió del pla i de com participar, així com el calendari i programa de treball per tal d'assegurar l'intercanvi d'informació i consulta.
- Avaluació del procés de participació pública i informes de resultats.
- Incorporació dels resultats obtinguts en el procés de participació al document del PMS.
- Campanya d'informació. Disseny de la campanya, eines i canals de difusió. Publicitat. Seguiment.

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|--|--|--|--|---|
| DEFINICIÓ DE TEMES CLAU I LES FASES EN LES QUALS ES TRACTEN | PARTICIPANTS EN EL PROCÉS I PÚBLIC INTERESSAT | ACTIVITATS DE DIFUSIÓ I PARTICIPACIÓ | RESULTATS I AVALUACIÓ DEL PROCÉS | INCORPORACIÓ DELS RESULTATS AL PMS | CAMPANYA D'INFORMACIÓ, PUBLICITAT I SEGUIMENT |
| Quins temes es tracten des de la participació i a quina fase del PMS corresponen? | Quin és el públic que es va a involucrar en el procés? | Quin tipus d'activitats es planegen fer i quin grau d'implicació permeten? | Què resultats s'espera obtenir, com es gestionen i com afecten a l'anàlisi global del PMS? | Com s'incorporen els resultats i quines condicions han de complir per a ser incorporats? | Quins seran els instruments de seguiment i de difusió dels resultats? |

taula 5.1. Contingut del document de Participació Pública

6. FASES DEL PLA DE PARTICIPACIÓ I TEMES A TRACTAR

Perquè un pla siga eficaç i viable, cal que la població el senta com a propi, la qual cosa exigeix haver participat en la seua elaboració del Pla en cadascuna de les seues fases, des de la identificació dels problemes, fins l'elecció de les mesures, passant per la discussió dels escenaris i alternatives.

Llavors, el procés de participació s'estructura en una sèrie d'etapes que corresponen a un desenvolupament lògic que va des de la informació prèvia i difusió del procés, la consulta pública i consens de propostes, l'elaboració del pla d'acció, i finalment el control i seguiment.

FASE 1. INFORMACIÓ PRÈVIA I DIFUSIÓ

Recerca dels antecedents pel que fa a accions participatives i a documents realitzats anteriorment en relació a la mobilitat. Divulgació de la informació existent al voltant dels Plans de Mobilitat Sostenible, explicació de conceptes, sensibilització sobre la importància de la mobilitat sostenible, repercussió, etc. Difusió de l'inici del procés de participació ciutadana, mitjançant diversos mecanismes de comunicació.

FASE 2. CONSULTA PÚBLICA

Es porten a terme les activitats dissenyades per tal d'assegurar l'accés a la informació, les activitats de consulta a tots els agents implicats, i es realitzen les activitats destinades a obtenir les opinions i propostes de la ciutadania i agents implicats. Es fa l'anàlisi dels problemes percebuts per la població en matèria de mobilitat, i relacionada amb la pèrdua de qualitat ambiental i de l'espai públic urbà, de cohesió social i/o sostenibilitat econòmica. Tot seguit es realitza la valoració d'escenaris futurs, i definició d'objectius i estimació de propostes originades des de la participació.

FASE 3. AVALUACIÓ DE LA CONSULTA PÚBLICA I PROPOSTES

Es contrasta l'opinió pública amb els problemes detectats per l'equip tècnic. Es procedeix a la valoració de la viabilitat tècnica de les propostes i finalment a la redacció del document on s'incorporen els suggeriments, observacions i alternatives estudiades i admeses pels tècnics redactors del PMS.

FASE 4. INFORMACIÓ PÚBLICA, CONTROL I SEGUIMENT

Informació pública del document del PMS, que caldrà ser sotmès al control i seguiment dels instruments creats expressament per a aquesta funció, com són el Consell i el Fòrum de la Mobilitat. Una vegada consensuat, es procedirà a la redacció del document definitiu. No obstant aquest seguirà sent revisat anualment pels instruments abans esmentats, tal com diu la Llei 2/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana.



| FASE | OBJECTIU | ACTIVITAT | AGENTS IMPLICATS |
|---|--|--|---|
| 1 INFORMACIÓ PREVIA DIFUSIÓ | · INFORMACIÓ DE DOCUMENTACIÓ PRÈVIA · DIFUSIÓ DE L'INICI DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ · CAMPANYA DE DIFUSIÓ DEL PMS | · Recerca de documentació prèvia · Anunci de l'inici del procés de Participació mitjançant roda de premsa, anuncis en periòdics locals, web i blogs diversos, web oficial de l'Ajuntament de Tavernes de la Vallidigna, bàndol · Creació del lloc web de participació de l'Ajuntament · Penjada de cartells amb la campanya del Pla de Mobilitat Sostenible, convidant a participar · Distribució de fullets de sensibilització sobre la necessitat de reduir la presència del vehicle als carrers i espai públic urbà | · Tècnics municipals. · Polítics electes. · Administració municipal. Ajuntament de Tavernes de la Vallidigna · Mancomunitat de La Vallidigna · Agencia Valenciana de la Mobilitat. Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient · Conselleria d'Educació, Formació i Ocupació · RENFE. Dirección General de Viajeros · Empresas de transport d'autobusos de la zona. |
| 2 CONSULTA PÚBLICA | · PRESENTACIÓ D'ACTIVITATS DE PARTICIPACIÓ. · CONVOCATÒRIA OBERTA A LA CIUTADANIA, ASSOCIACIONS, ENTITATS AFECTADES, ADMINISTRACIONS IMPLICADES · CONSULTA Y PARTICIPACIÓ ACTIVA · DIFUSIÓ CONTÍNUA DE LES ACTIVITATS DE PARTICIPACIÓ I RESULTATS | · Anunci al lloc web municipal · Comunicat de premsa en mitjans locals, periòdics locals, web i blogs diversos, web oficial de notícies de l'ajuntament, web de participació · Consulta a les administracions públiques afectades · Convocatòria via correu i telèfon a associacions i entitats interessades · Creació d'adreça electrònica per al públic, per a suggeriments i confirmació d'assistència als tallers de participació · Realització d'entrevistes, enquestes, qüestionaris, taules de participació, etc. · Qüestionaris i fullets d'aportacions digitals · Tallers de mobilitat infantil · Distribució d'urnes de participació | Tots els agents interessats explicats a l'apartat 3.7 d'aquest capítol. Organismes públics. Grups locals. Individus |
| 3 AVALUACIÓ DE LA CONSULTA PÚBLICA ELABORACIÓ DEL PLA | · INCORPORACIÓ DELS RESULTATS OBTINGUTS DURANT EL PROCÉS AL DOCUMENT DEFINITIU | · Notícies al lloc web de participació · Avaluació de la informació extreta del procés de participació · Valoració de propostes i incorporació al document del PMS · Redacció del document del PMS | Tots els agents interessats explicats a l'apartat 3.7 d'aquest capítol. Organismes públics. Grups locals. Individus |
| 4 INFORMACIÓ PÚBLICA, CONTROL I SEGUIMENT | · INFORMACIÓ PÚBLICA DEL PMS I VALORACIÓ D'AL·LEGACIONS. · REDACCIÓ DOCUMENT DEFINITIU. · EXPOSICIÓ DELS RESULTATS DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ PRÈVIA · CREACIÓ DELS INSTRUMENTS DE CONTROL I SEGUIMENT. | · Informació als mitjans de caràcter local, premsa, llocs web oficials, de l'exposició pública del document · Modificacions extretes de les al·legacions · Redacció de document definitiu del PMS · Exposicions. Xerrades i altres mitjans de divulgació · Exposició de material obtingut durant el procés de participació prèvia · Constitució del Consell de la Mobilitat Sostenible i del Fòrum de General de Participació Ciutadana, Taula de Mobilitat com instruments que vetllaran pel compliment del PMS, i la revisió periòdica per assegurar el compliment d'objectius | Tots els agents interessats explicats a l'apartat 3.7 d'aquest capítol. Organismes públics. Grups locals. Individus Fòrum General de Participació Ciutadana Taula de Mobilitat |

figura 6.1. fases del procés de participació pública



La informació que s'obté durant el procés de participació, s'utilitza per a poder analitzar la situació actual de les possibilitats de mobilitat al municipi, així doncs, les dades es troben incorporades als següents capítols d'aquest document:

Capítol 5 ANÀLISI DE LA DEMANDA. On s'estudia la manera com es mou la gent en el municipi, i els seus hàbits en els desplaçaments quotidians. Entre altres fonts, una eina imprescindible ha estat la realització de les enquestes de mobilitat a diferents tipus d'usuaris.

Capítol 6 EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT, on s'examinen alguns dels aspectes fonamentals quant a les conseqüències dels transport sobre la població de Tavernes de la Valldigna i el conjunt del medi urbà, és a dir, sobre la seguretat viària, els costos del transport i el medi ambient. Es recull la percepció subjectiva de les característiques de la mobilitat actual al municipi.

Capítol 7 DIAGNÒSI PARTICIPADA DE LA MOBILITAT on es fa el diagnòstic del sistema de mobilitat existent, i s'inclouen a més, les conclusions obtingudes des de la participació, identificant els problemes, debilitats i fortaleses.

Capítol 8 PROPOSTES PARTICIPADES D'ACTUACIÓ, s'han incorporat les propostes d'actuació recollides al procés de participació.

Pel que fa al futur després de l'aprovació del PMS, la participació continua amb la tasca de vetllar pel compliment del PMS. Al capítol 9 CAMPANYA DE CONTROL I SEGUIMENT, s'explica que un dels sistemes de seguiment del PMS serà el Fòrum General de Participació Ciutadana.

7. AGENTS IMPLICATS I FUNCIONS DELS PARTICIPANTS

Per a la correcta elaboració del PMS, es requereix la intervenció de distints agents:

- **L'administració**, que és l'agent amb capacitat normativa i econòmica, gestor de les infraestructures i serveis urbans, dotat de una perspectiva d'evolució de la ciutat. Ajuda en la cerca d'informació i deu aconseguir el consens social del pla en les diferents fases, des de la definició d'objectius fins l'aprovació de propostes.
- **L'equip tècnic**, que té la capacitat tècnica sobre els aspectes de desenvolupament territorial, planificació urbana en relació a l'espai públic i ordenació del transport. És l'equip que assessora en les fases prèvies, coordina la informació, realitza una avaluació inicial i una diagnosi, mostra els instruments tècnics disponibles i proposa els escenaris possibles, fins arribar a descriure les propostes.
- **El conjunt de la ciutadania**, com a beneficiari de les actuacions i com a usuari dels serveis i infraestructures, dotat del coneixement real dels problemes del model de mobilitat. Aporta informació per a la diagnosi. Opina sobre aspectes particulars de l'anàlisi, o suggeriments per a les millores. Col·labora en la decisió d'objectius operatius i propostes d'escenaris.

Tots tres realitzen funcions complementàries i intervenen paral·lelament durant la redacció del PMS, encara que la seua tasca transcendeix el període de redacció per a convertir-se en un instrument fonamental de seguiment.

El paper de l'administració

Els agents adequats per a iniciar les primeres trobades amb l'equip tècnic que redacta el PMS, són els tècnics i polítics municipals, que són els agents encarregats o relacionats amb la mobilitat en el municipi. Com a responsables de la gestió diària d'aquest, ells són qui coneixen, o poden identificar millor, la situació de partida i la potencialitat del pla



de mobilitat com a instrument per a modelar una política local de mobilitat sostenible. La seua implicació esdevé essencial, ja que són els responsables de la presa de decisió en el procés planificador.

La mobilitat sostenible no pot deslligar-se de la planificació i ordenació del territori, com no pot deslligar-se de la política medi ambiental o de determinades polítiques de cohesió social, com de promoció econòmica local, etc. Per això cal emfatitzar que, el PMS ha d'implicar no només els membres de l'àrea d'urbanisme, sinó el de bona part de les regidories. Es podria dir que un nombre considerable dels tècnics locals han d'esdevenir correceptors del Pla des de l'inici perquè, en major o menor mesura, totes les àrees (urbanisme, medi ambient, desenvolupament local, sanitat, educació, cultura, etc.) es veuran afectades per les actuacions que es desprendran del Pla.

Aquest procés pot esdevenir una oportunitat de formació aplicada en matèria de mobilitat urbana per als tècnics o policies locals implicats i/o interessats.

La Regidoria de Participació Ciutadana

Recentment s'ha creat la Regidoria de Participació Ciutadana de l'Ajuntament de Tavernes de la Valldigna, la qual ha col·laborat estretament i des de l'inici del procés amb l'equip tècnic que s'encarrega de l'elaboració del document per al PMS. Gràcies a l'existència d'aquesta Regidoria, s'han pogut organitzar una sèrie d'activitats de diferent tipus, i s'ha enriquit el procés amb diversitat de maneres per a debatre, opinar i participar.

A estat fonamental, la comunicació i coordinació amb altres regidories amb temàtiques relacionades, de manera que s'entenien les diferents vessants dels objectius del PMS, les vessants econòmica, social i ambiental.

Els grups interessats i el conjunt de la ciutadania

Tots els agents socials que formen part del públic interessat en el procés de participació pública, són aquells que poden veure's afectats per les decisions que es prenguen en el pla, o que d'alguna manera estiguen relacionats amb l'àmbit urbà on es desenvolupa.

Llavors, per una banda es tindran, com a **grups d'interès**, aquells organismes i agències públiques, autoritats locals, associacions no governamentals, grups acadèmics i científics, que tenen interès local o regional. D'altra banda, es considera **grups del lloc**, a aquells individus, (residents locals, visitants, grups locals) que viuen o treballen a l'àmbit territorial objecte del pla, o que el visiten, en aquest cas també que estuegen i tenen un interès particular en la zona. A més, cal comptar especialment amb col·lectius relacionats amb les necessitats de mobilitat de la gent, des de la mobilitat reduïda fins clubs esportius.

En matèria de participació pública, entre les funcions que assumeix l'òrgan promotor de l'actuació destaquen les següents:

- Dotar dels recursos necessaris per al desenvolupament del procés de participació pública del PMS.
- Assegurar que la ciutadania té les oportunitats adequades per a participar en el procés i ser consultada.
- Garantir que la informació presentada als ciutadans resulta clara, completa, verídica i comprensible.
- Tenir en consideració els punts de vista dels ciutadans.
- Respondre adequadament als comentaris, suggeriments i interessos dels ciutadans.
- Buscar el consens.
- Adoptar les decisions finals.

Pel que fa a les funcions del públic interessat, aquestes són:

- Participar de forma activa en el procés de presa de decisions.

- Adquirir consciència dels distints interessos i visions que conflueixen en el territori i entendre la necessitat de buscar solucions de consens.
- Contribuir, des de la seua perspectiva particular, a millorar i enriquir les propostes.

L'estructura concreta dels agents que intervenen en el procés de participació pública es recull a la taula 3.7.1. De forma complementària, s'ha elaborat un llistat de contactes de diversos organismes, associacions locals i establiments que recull la figura 3.7.2, i que té caràcter obert, de manera que en qualsevol moment del procés es puguin incorporar aquells grups o individus que mostren interès específic i així ho sol·liciten.

| AGENTS QUE FORMEN PART DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ PÚBLICA | |
|--|--|
| ÒRGANISMES PÚBLICS | |
| · Promotor de l'Estudi | Ajuntament de Tavernes de la Vallidigna |
| · Altres organismes | Mancomunitat de la Vallidigna |
| GRUPS LOCALS | |
| · Associacions veïnals | associacions de caràcter local, grups polítics, sindicats, clubs esportius i demés entitats relacionades la finalitat de les quals estiga vinculat amb les matèries que tracta el PMS. |
| · Associacions empresarials | associacions empresarials de caràcter local l'objecte econòmic de les quals estiga vinculat amb les matèries que tracta el PMS. |
| · Establiments d'ensenyament | centres d'educació infantil, primària, secundària i formació professional |
| INDIVIDUS | |
| · Residents habituals | |
| · Residents temporals | |
| · Treballadors | |
| · Visitants | |

taula 7.1. agents que formen part del procés de participació

Els agents implicats en el procés de participació del present Pla s'han classificat en els grups que es mostren al quadre adjunt.

| | Domicili | web o adreça electrònica |
|---|---|---------------------------------|
| Grup 1 | | |
| ORGANISMES I AGÈNCIES PÚBLIQUES | | |
| I AUTORITATS LOCALS | | |
| Ajuntament de Tavernes de la Vallidigna | Plaça Major, 1 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Mancomunitat de La Vallidigna | Plaça País Valencià, 10 46791 Benifairó de la Vallidigna | www.lavallidigna.es |
| Grup 2 | | |
| ASSOCIACIONS | | |
| Associació de Veïns de Tavernes de la Vallidigna | C/La Barca, 22-6º-12ª 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Associació COEVA-Acció Ecologista Agró | Apartat de correus 94 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Asociación Amas de Casa "Tyrius" | C/ Gabriel Hernández, 51 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Sociedad Democrática de Jubilados y Pensionistas | C/ Gabriel Hernández, 51 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Cultural La Vallidigna | C/ Cervantes, 6 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Associació de Discapacitats de la Vallidigna (ADISVA) | Plaça de l'Església, 2 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Vallidigna Accesible | C/ La Barca, 146 46760 Tavernes de la Vallidigna | vallidigna.accessible@gmail.com |
| Caritas | | |
| ONCE Gandia | | |



| | | |
|---|--|--------------------------------|
| Grup 3 | | |
| ASSOCIACIONS EMPRESARIALS | | |
| Asociación de Vendedores del Mercado municipal de Tavernes de la Vallidigna | Edifici Mercat Municipal 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Associació de comerciants a Tavernes | Sant Agustí, 8 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Associació de comerciants a la platja de Tavernes ACEPLAT | Avda. La Marina, 36 - baix 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Sindicato de la Comunidad de Regantes de las Antiguas Partidas Arrozales | Plaça Major, 12-2º 46760 Tavernes de la Vallidigna | sreccs_tavernes@telefonica.net |
| Federación de Empresarios de La Vallidigna | C/ Doctor Grau, 9 entresòl 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Asociación Valenciana de Agricultores (AVA) | C/ Doctor Grau, 9 entresòl 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Grup 4 | | |
| PARTITS POLÍTICS | | |
| Agrupació Local Partido Popular | Plaça Major, 1 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Agrupació Local Partido Socialista Obrero Español | Plaça Major, 1 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Agrupació Local Esquerra Unida del País Valencià | Plaça Major, 1 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Agrupació Local Bloc Nacionalista Valencià | Plaça Major, 1 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Agrupació Local Iniciativa per Tavernes | Av. la Vallidigna, 15-5º-14ª 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Agrupació Local Alternativa per Tavernes | Av. de la Marina, 36 baix 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Agrupación Local Gent de Tavernes | Av. Gran Via Germanies, 29 baix 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Agrupació Local Esquerra Republicana de Tavernes de la Vallidigna | C/ Ausiàs March, 10-3º 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Agrupació Local Unidad Progreso y Democràcia | | |
| Grup 5 | | |
| ESTABLIMENTS D'ENSENYANÇA | | |
| I.E.S. Jaume II El Just | C/ Camí de la Dula, s/n 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| I.E.S. La Vallidigna | C/ Sant Benet, 249 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| C.P. Alfàndech | C/ Metge Paco Valiente, s/n 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| C.P. Divina Aurora | C/ Jardins, 1 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| C.P. Magraner | C/ Cid Campeador, 2 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| C.P. Sant Miquel | C/ Cantalot, 11 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Col·legi Sant Josep (Patronat) | C/ Sant Josep, 58 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Col·legi Hermanas Doctrina Cristiana | C/ Dolores Rojas, 3 46760 Tavernes de la Vallidigna | |
| Associacions de Mares i Pares d'alumnes (AMPA) | | |
| Grup 6 | | |
| GRUPS I CLUBS ESPORTIUS | | |
| Centre Excursionista Tavernes de la Vallidigna | C/ Sant Pere, 49 46760 Tavernes de la Vallidigna | correu@centreexcursionista.com |
| Club Ciclista La Vallidigna | Av. Vallidigna, 3 46760 Tavernes de la Vallidigna | |

| | | |
|---|--|------------------|
| Club Atletisme La Valldigna | C/ Metge Paco Valiente (Camp d'Esports) 46760 Tavernes de la Valldigna | |
| Grup Muntanya Valldigna | Gabriel Hernández, 51 46760 Tavernes de la Valldigna | grupmv@gmail.com |
| Fundació Sant Jordi per a l'Escoltisme València | C/ Església, 26 46760 Tavernes de la Valldigna | |
| Agrupament Escolta Valldigna | C/ Sant Josep, 58 46760 Tavernes de la Valldigna | |
| CREU ROJA | C/ Nou, 13 46760 Tavernes de la Valldigna | |
| CIUTADANIA INTERESSADA | ciutadans i ciutadanes que han expressat el seu interès en participar activament a les taules temàtiques, i han donat el seu contacte via adreça electrònica, del lloc web o a través dels qüestionaris de consulta. | |

taula 7.2. grups implicats en la participació i llista de contactes

La llista de contactes s'utilitza per a enviar anuncis de les activitats de participació, notificacions d'informació disponible, informes i documents, i per a identificar als membres del públic interessat que puguen ser consultats en temes específics especialitzats.

Tots els organismes, associacions locals i establiments inclosos en l'esmentada llista són contactats inicialment, per a convidar-los a ser part activa en el procés de participació pública.

A més, els organismes, associacions i establiments indicats, i els ciutadans a títol personal, poden realitzar quantes al·legacions i observacions estimen oportunes durant el procés de participació pública, tenen accés al resultat definitiu del procediment en el qual se'ls informa dels motius i consideracions en que es basa l'opció o opcions adoptades, i reben resposta sobre les al·legacions i suggeriments que realitzen.

Els canals de divulgació per avisar els agents implicats de l'anterior llistat han estat la carta via adreça electrònica i la comunicació via telefònica. S'ha fet l'esforç necessari perquè pugueren acudir aquelles associacions especialitzades en aspectes de mobilitat per a totes les persones, mobilitat saludable i millora ambiental.

La resta de la ciutadania ha pogut assabentar-se de l'inici del procés i la possibilitat de participar mitjançant el lloc web de participació de l'Ajuntament de Tavernes de la Valldigna, participa.tavernes.es, creat expressament per promoure la participació ciutadana en el municipi. O bé, a través de la megafonia de l'Ajuntament, els bàndols que anunciaven la realització de tallers i taules temàtiques i la possibilitat de participar amb els qüestionaris e consulta.

En els següents apartats es veurà com es dedica una part de la participació a la mobilitat infantil, i per tant s'ha demanat la col·laboració dels centres educatius del municipi, les associacions de mares i pares d'alumnes, i la participació directa d'alguns grups d'escolars.

8. ACTIVITATS DE DIFUSIÓ I ACCÉS A LA INFORMACIÓ

El PMS no només s'ha d'elaborar i executar, sinó que també s'ha de "vendre" com quelcom atractiu per la ciutadania. Uns dels elements clau per assolir l'èxit en el PMS, com són l'acceptació de la nova cultura de la mobilitat sostenible entre la ciutadania i de les propostes concretes del Pla, requereixen ser treballats amb les modernes tècniques de màrqueting i fent ús dels mitjans de comunicació locals. Per aquesta raó, des de l'inici, s'han de preveure dues estratègies de comunicació específiques i paral·leles, una dirigida als mitjans de comunicació locals i l'altra, a donar a conèixer el pla als ciutadans.



Cal tenir un discurs actiu per tal que, mitjançant campanyes publicitàries es cree un entorn propici envers les propostes del pla i es contribuïska a fomentar el canvi modal cap a mitjans de transport més sostenibles. Aquestes, han de transmetre a la ciutadania els avantatges socials, ambientals i econòmics de moure'ns amb transport públic, a peu o amb bicicleta.

A fi d'accentuar l'efecte pedagògic del Pla, cal mostrar-lo com a eina positiva, atractiva i decisiva per a la millora de la qualitat de vida. Per aquest motiu, s'ha dissenyat una Campanya de publicitat del PMS i de com participar, amb un transfons de divulgació d'hàbits de mobilitat sostenibles. No obstant, l'objectiu principal d'aquesta campanya és cridar a la gent a participar.

Tot seguit, es descriuen les accions escollides per a la divulgació de la informació i la crida a la participació.

8.1. PRESENTACIÓ DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

Per a donar a conèixer el PMS i el procés de Participació Ciutadana vinculat, el dissabte 15 d'octubre de 2011 es va celebrar una roda de premsa en la que s'anunciava l'inici del procés de participació, i les eines que anirien posant-se a disposició de la ciutadania per fer-la efectiva. S'explicava també que l'objectiu del pla era establir estratègies per solucionar els problemes de mobilitat del municipi i recuperar els carrers i espais urbans com a llocs de relacions socials entre les persones.

L'acte el va presidir l'Alcalde Jordi Juan junt a la Regidora de Benestar Social, Participació Ciutadana i Foment Local, Karina Vercher, i la Regidora de Disciplina Urbanística i Medi Ambient, Vanesa Martí. També hi participaren de la taula, l'arquitecte municipal Juan Tormo, com a director del projecte, i l'arquitecta Alejandra Català, com a representant de l'empresa consultora que està elaborant el Pla. A l'altra banda de la taula es trobaven els periodistes representants dels diaris valencians Levante, Las Provincias i del diari local La veu de la Vallidigna.

Es poden consultar les notícies publicades en relació a aquesta roda de premsa en l'apartat de notícies del lloc Web Oficial d'Informació i Notícies de l'Ajuntament de Tavernes de la Vallidigna www.tavernes.es, al web de notícies saforguia.com, a la premsa local La Veu de La Vallidigna i premsa de caràcter regional Las Provincias.

8.2. LLOC WEB DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA I XARXES SOCIALS (participa.tavernes.es)

Una bona eina de difusió i participació és un lloc web específic per al Pla de Mobilitat Sostenible o, en el seu defecte, dedicar-li un apartat propi al web de l'Ajuntament, on la ciutadania tinga a l'abast tota la informació permanent actualitzada i on puga respondre enquestes, participar en grups de discussió, realitzar preguntes als polítics i tècnics en relació al Pla, consultar referències, enllaços amb altres experiències, etc.

Al mateix temps que es crea la Regidoria de Participació Ciutadana, s'inicia el disseny i establiment d'eines per fomentar i permetre la participació. Una eina imprescindible és el lloc web participa.tavernes.es.

Gràcies a aquest espai virtual es facilita l'accés a la informació i es pot donar difusió de tot el procés i la seua evolució. Ací es fa la presentació del pla, s'explica què vol dir la mobilitat sostenible i com pot beneficiar al municipi de Tavernes de la Vallidigna i els seus habitants. La ciutadania pot seguir què s'està fent en tot moment a l'apartat "com marxa". Es poden seguir les últimes "notícies" relacionades. De manera còmoda i senzilla es pot participar des de casa, ja que a l'apartat "com participar" s'expliquen les diferents formes de fer-ho. Una d'elles és la d'omplir els "Qüestionaris" de consulta. A més, es poden emplenar els "Fulllets d'aportacions", que és una manera més lliure i oberta de donar l'opinió. O també es pot interactuar en les xarxes socials Facebook i Twitter.

Posteriorment, aquest serà l'espai on publicar els avanços i resultats del procés i del pla.

El lloc web de l'Ajuntament de Tavernes de la Valldigna té al seu portal d'inici un enllaç al web de participació amb enllaços directes a les xarxes socials. En facebook es disposa de Perfil Personal, més informal, i de Perfil Pàgina, de caràcter institucional. També compta amb un perfil de twitter, Issuu i Vimeo.

Ha resultat força enriquidora la interacció que propicien les xarxes socials, les quals s'han mantingut actives dia a dia des de la seua creació, sumant amics. Cal dir que a data de la redacció d'aquest document ja en són vora 1000 amics, els quals aporten comentaris i suggeriments, o manifesten crítiques que generen debat.

A les xarxes socials la participació es manté activa, i al mateix temps es poden descobrir exemples d'intervencions d'altres municipis relacionades amb la mobilitat sostenible, o enllaçar amb altres webs d'interès. Esdevenen un canal d'informació atractiu, ràpid i directe, a l'abast d'un gran nombre de persones i que arriba molt més lluny dels límits municipals. És una plataforma interactiva, i per tant ofereix informació i alhora que en rep, i al mateix temps compleix una funció pedagògica sobre els models més sostenibles.

A continuació es mostra l'estructura dissenyada per a organitzar la difusió del PMS i participació a través del web:

| participa.tavernes.es | |
|-----------------------|--|
| PRESENTACIÓ | Què és la mobilitat sostenible i com va a desenvolupar-se el PMS a Tavernes de la Valldigna. Com apareix la necessitat de l'aplicació d'aquests plans davant el perjudici ambiental, social i econòmic de l'excés de l'ús del vehicle privat. Avantatges que comporta el canvi de model en els desplaçaments quotidians i la recuperació de l'espai públic. Necessitat de la Participació Ciutadana en l'elaboració del PMS. |
| COM PARTICIPAR | Qüestionaris Urnes físiques Fullet aportacions virtual Adreça electrònica Taules Temàtiques de Participació |
| FULLET D'APORTACIONS | T'agrada que el plans resulten bé? Digues la teua. Fes les aportacions i comentaris que consideres. |
| QÜESTIONARI | Com ens movem, quins són els nostres desplaçaments quotidians. |
| COM MARXA | Conèixer el que s'està realitzant al voltant del procés de participació, activitats que van a fer-se i les que s'han fet, reflexions, resultats, etc. |
| NOTÍCIES | Notícies relacionades amb el PMS o el procés de participació que hagen estat publicades a premsa, webs, etc |
| FACEBOOK | Perfil personal, on la gent opina, incorpora reflexions, fa comentaris, Perfil pàgina. De caràcter institucional. On la gent diu el que li agrada i el que no. |
| TWITTER | On es pot trobar enllaços a pàgines d'interès al voltant de la mobilitat sostenible. |

figura 8.1. estructura de la pàgina web participa.tavernes.es





figura 8.2: pàgina de presentació del procés de participació ciutadana del PMS participa.tavernes.es



figura 8.3. lloc web de la xarxa social facebook/Pla de mobilitat sostenible Tavernes de la Valldigna (pàgina)



figura 8.4. lloc web de la xarxa social twitter/pmstavernes

Creació d'adreça electrònica oberta a que la ciutadania envie les seues opinions i suggeriments

S'ha habilitat una adreça de correu electrònic, participa@tavernes.es, per a gestionar les comunicacions entre els participants del procés assegurant l'intercanvi d'informació.

8.3. MITJANS DE COMUNICACIÓ

Comunicació telefònica i mitjançant correu electrònic

A l'inici de la fase de consulta es va establir contacte telefònic amb tots els agents implicats en el procés de participació inclosos al llistat de contactes i un posterior enviament mitjançant correu electrònic, per a convidar-los a participar en les diferents Taules Temàtiques de Participació.

Mitjans de comunicació local i comarcal

S'ha distribuït una nota de premsa des del gabinet d'alcaldia als mitjans de comunicació d'àmbit local amb el propòsit de difondre a tota la població l'inici de l'elaboració del PMS i el Procés de Participació vinculat, així com els instruments de consulta previstos.

Les notícies publicades van des de la roda de premsa de l'inici del procés fins la realització de taules i tallers de participació infantil.

Alguns dels mitjans de comunicació han estat els següents:



- Web Oficial de l'Ajuntament de Tavernes de la Vallidigna
- Webs i blogs diversos d'àmbit local i comarcal. Safor informatiu
- Premsa regional: Las Provincias, Levante
- Premsa local: La Veu de la Vallidigna
- Bàndol municipal, servei de megafonia de l'Ajuntament. La megafonia es va realitzar per a anunciar la celebració de les taules temàtiques, un bàndol per a cadascuna d'elles el dia anterior a la seua realització

Tot seguit es mostren algunes d'aquestes notícies, les quals es poden consultar al lloc web participa@tavernes.es.



figura 8.5. publicació notícia roda de premsa inici del procés de participació, al web de notícies de l'Ajuntament de Tavernes de la Vallidigna i a Las Provincias



figura 8.6. publicació notícies sobre la celebració de les taules temàtiques a la premsa local La Veu de la Vallidigna



figura 8.7. publicació de les valoracions de la primera taula de mobilitat sostenible al web de notícies de l'Ajuntament



figura 8.8. publicació notícies sobre el PMS a la premsa comarcal Safor Informatiu



figura 8.9. Publicació de l'activitat de taller amb alumnes de 4t de primària al periòdic LEVANTE

Tanmateix, caldrà vetllar per tal de difondre el procés del Pla de Mobilitat Sostenible fent arribar la informació també als grups socials no usuaris d'internet, així com recollir-ne l'aportació al Pla per altres mitjans, com ara poden ser anuncis i encartament de fullets informatius en la premsa local, falques i anuncia a la ràdio local, enviament per correu postal, entrevistes i enquestes presencials, etc.

8.4. CAMPANYA DE DIFUSIÓ I PUBLICACIONS DIVULGATIVES

Uns dels elements clau per assolir l'èxit del Pla de Mobilitat Sostenible, com són l'acceptació de la nova cultura de la mobilitat sostenible entre la ciutadania i de les propostes concretes del Pla, requereixen ser treballats amb modernes tècniques de màrqueting i fent ús dels mitjans de comunicació locals a l'abast. Per aquesta raó, des de l'inici del procés, s'ha d'elaborar una estratègia de comunicació específica per a donar a conèixer el Pla a les ciutadanes i als ciutadans.

Campanya de difusió informativa del PMS i del procés de participació pública

Per a difondre el Pla i el procés de Participació entre el major nombre de ciutadans possible es va dissenyar una campanya de publicitat del PMS. L'objectiu era la introducció del concepte de mobilitat sostenible entre la població, a més de divulgar els mitjans de com participar, i finalment, sensibilitzar la gent cap a hàbits més saludables i que comporten major qualitat de vida urbana.

El disseny s'ha realitzat per a tots els canals de difusió: lloc web, cartells, fullet d'aportacions, fullet per a cotxes, urnes de participació, jornades, etc.

El contingut de la campanya tracta d'arribar al major nombre de gent, des de menuts fins ancians, ja que les frases són senzilles i amb un vocabulari quotidià. Cada frase tracta algun dels aspectes recollits en els objectius del PMS, com ara: reduir despesa energètica i emissions dels vehicles a motor, promoció dels desplaçaments amb transport col·lectiu, foment de la mobilitat saludable amb l'ús de la bicicleta i recuperació de l'espai públic urbà per a les persones.



Cartells: es reparteixen per espais públics, edificis públics, Ajuntament, panells d'informació reservats de l'Ajuntament i també es van repartir pels comerços del municipi.

Les frases dels cartells en són 5, i són les següents:

- “al meu poble sense el meu cotxe”
- “apostem per un servei d'autobús efectiu i puntual”
- “pedalejant arribe a tots llocs i guanye en salut”
- “haga frío o calor en bicicleta se va mejor”
- “volem jugar al carrer i anar a peu a l'escola”



figura 8.10. cartells campanya difusió PMS

Fulletlets cotxes: es reparteixen pels cotxes aparcats amb la intenció de transmetre el missatge que compartir cotxe és una idea que ens ajuda econòmicament i ambientalment, i que de vegades podem deixar el cotxe a casa i desplaçar-nos d'altres maneres. Les frases d'aquests fulletlets en són 4 i són les següents:

- “per anar a treballar comparteix cotxe, estalvia diners i gasos contaminants”
- “al meu poble sense el meu cotxe”
- “pedalejant arribe a tots llocs i guanye en salut”
- “haga frío o calor en bicicleta se va mejor”



fotos 8.11. fullet de divulgació per a cotxes

Urnes de Participació: es distribueixen per diferents edificis públics del municipi: Ajuntament, Biblioteca, Centre Social Braç Treballador, Centre Social Dolores Rojas, Mercat Municipal, Casa de la Música, IES La Valldigna, CEIP Alfàndec i CEIP Divina Aurora. Recullen opinions, suggeriments, crítiques i propostes. És al mateix temps eina de difusió i instrument de participació.

Fulletts d'aportacions: es distribueixen junt a les urnes per a deixar els comentaris, suggeriments i propostes que la gent estime, al voltant del tema de la mobilitat.



foto 8.12. urna de participació a l'Ajuntament



foto .8.13. urna de participació a la biblioteca



foto 8.14. urna de participació al mercat



foto 8.15. urna de participació al CEIP Alfàndec



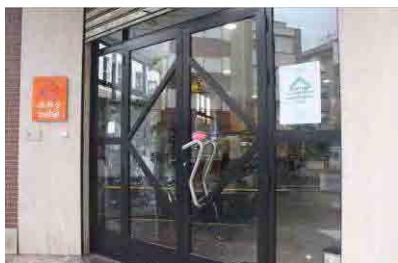
foto 8.16. urna de participació al CEIP Divina Aurora



foto 8.17. urna de participació al IES La Valldigna



fotos 8.18. cartells de difusió del PMS a les parades d'autobús



fotos 8.19. cartells de difusió del PMS distribuïts pels comerços i entitats del municipi





fotos 8.20. cartells de difusió del PMS distribuïts pels comerços i entitats del municipi

8.5. CENTRES D'INFORMACIÓ

Tots els documents del Pla es poden consultar en suport paper en la seu de l'Ajuntament i a la Biblioteca municipal.

Es va disposar de còpies en paper dels qüestionaris en els següents centres, on la ciutadania pot anar a informar-se sobre el PMS i el seu procés de participació.

- Ajuntament de Tavernes de la Valldigna (edifici consistorial)
 horari d'atenció al públic: De dilluns a divendres, de 10 a 15 hores.
 Adreça postal: Plaça Major nº1. 46760 Tavernes de la Valldigna.
 telèfon: 962824015
 a/e: participa@tavernes.org
- Biblioteca de Tavernes de la Valldigna
 horari d'atenció al públic: De dilluns a divendres, de 10 a 14 hores i de 17 a 20 hores.
 Adreça postal: Passeig de Lepant s/n. 46760 Tavernes de la Valldigna.
 telèfon: 962823176
 a/e: biblioteca@tavernes.org
- Centre Social Braç Treballador
 horari d'atenció al públic: de 10,30 a 14.hores,
 Adreça postal: Calvari, 87. 46760 Tavernes de la Valldigna.
 telèfon: 962821142

9. ACTIVITATS DE PARTICIPACIÓ

9.1 INTRODUCCIÓ

L'organització del procés participatiu és complexa, l'èxit dependrà, a més, del grau d'implicació de l'administració, dels polítics i tècnics municipals. L'equip tècnic redactor del Pla assumirà la funció d'organització, coordinació i d'assessorament en l'elaboració de les activitats programades, realitzant tasques de caràcter tècnic i també pedagògic de simplificació de la informació que permeta una participació activa de persones no expertes.

Els mecanismes de participació dissenyats tenen dues vessants simultànies, una és donar a conèixer els continguts del Pla a través d'activitats de subministrament i accés a la informació, i l'altra atendre a les opinions, suggeriments i

al·legacions del públic en general i dels agents interessats a través de les activitats i instruments de participació i de consulta que a continuació es descriuran.

Llavors per tal de garantir l'eficàcia del procés les activitats que es dissenyen atendran als següents propòsits :

- **Informar** i donar a conèixer el PMS.
- **Consultar** a l'Administració pública, experts sobre temes específics i a la població implicada sobre els problemes de la mobilitat i les oportunitats del territori per incorporar millores.
- **Conscienciar** sobre els valors dels principis de la mobilitat sostenible en les seues vessants ambiental, econòmica i social.
- **Comunicar** en tot moment com evoluciona el procés i com es pot participar, i les decisions que finalment s'hagen pres.

Activitats de participació proposades

- Reunions i entrevistes a entitats, associacions i individus
- Qüestionaris de consulta sobre mobilitat quotidiana
- Taules temàtiques
- Tallers sobre mobilitat escolar
- Urnes de Participació
- Participació via lloc web i xarxes socials

La metodologia de treball va des de l'organització de tallers, reunions i debats, entrevistes, o reunions temàtiques, en les quals es recullen les inquietuds dels grups sectorials existents a la localitat.

El conjunt de reunions introductòries al procés de desenvolupament del Pla ha de considerar de manera primordial la recollida d'informació i la gestió dels aspectes conflictius entre les parts assistents.

Els qüestionaris són necessaris per a la recollida de dades que s'empren directament en el diagnòstic del Pla. Aquests qüestionaris es dividiran en diferents models, en funció del tipus d'informació es pretén obtenir.

Es proposa la realització de reunions temàtiques, on es reflexione sobre temes específics relacionats amb la mobilitat del municipi, i es plantegen els escenaris futurs desitjats.

Els tallers destinats a xiquets i xiquetes entre 9 i 14 anys, analitzaran els desplaçaments quotidians per acudir al centre educatiu.

9.2. REUNIONS I CONSULTA A L'ADMINISTRACIÓ LOCAL

Es concertaren sessions de treball amb l'Ajuntament i l'equip redactor del document amb l'objectiu d'explicar la versió preliminar del Pla de Participació i recavar tota la informació i els suggeriments que estimaren oportuns.

Les reunions concertades amb polítics i tècnics municipals, tractaven de temes com ara: la creació del lloc web, els canals de difusió que hauria de posar a disposició l'administració, els edificis de serveis públics on distribuir informació, etc. Ha estat fonamental la coordinació entre les diferents àrees de l'Ajuntament per a treballar d'una manera transversal, ja que els aspectes de la mobilitat sostenible acullen qüestions d'urbanisme, medi ambient, salut, esport, turisme, economia, educació, cultura, i evidentment, la participació ciutadana.

S'han celebrat les següents reunions:

- Reunió amb alcaldia, regidors i tècnics per iniciar el procés de participació
- Reunió amb cultura per tractar els temes de jornades i difusió pedagògica



- Reunió amb regidories d'urbanisme, medi ambient i participació ciutadana, per coordinar activitats
- Reunió amb responsables de difusió, informàtica i webs de l'ajuntament
- Reunió amb tècnic d'educació, regidora d'educació, i els directors de tots els centres d'educació per anunciar la participació en matèria de mobilitat escolar, i la necessitat d'implicació dels centres, personal docent i AMPA
- Reunió amb els responsables dels tres centres educatius per organitzar els taller de mobilitat escolar
- Reunió amb la policia local per tractar sobre la percepció de seguretat, problemes amb el tràfic, infraccions, accidentalitat etc. Per altra banda es pretén incorporar els conceptes de mobilitat sostenible a les sessions de seguretat vial destinades a menors, que la policia realitza a les escoles
- Reunió amb representants d'associacions de comerciants. (ACEPLAT, Associació de Comerciants i Empresaris de la Platja de Tavernes).

9.3. QÜESTIONARIS DE PARTICIPACIÓ PÚBLICA

Són un instrument estadístic que ens permet obtenir informació sobre com i perquè es mou la població, a la vegada que representen eines d'anàlisi de les tendències per a la planificació de la mobilitat. A partir de les dades que ens proporcionen, es poden analitzar els patrons de mobilitat en funció de les característiques de la població i dels diferents territoris. El gruix dels qüestionaris, en general, el constitueix la descripció de la mobilitat quotidiana segons els següents aspectes:

- Motiu del desplaçament
- Mode de transport
- Origen i destinació, es a dir distribució espacial
- Distribució horària dels desplaçaments
- Característiques de l'entorn urbà que els envolta o que suporta aquests desplaçaments

Aquests serien els aspectes comuns als diferents models de qüestionari, però cada tipus recull preguntes que analitzen la problemàtica particular del nucli, principal o de la platja, o del mitja de transport estudiat.

Es plantegen, a més, models destinats a entorns específics atraients de fluxos de mobilitat i que estan caracteritzats pels condicionants particulars de les activitats que desenvolupen, com ara polígons industrials, comerços i centres educatius.

Paral·lelament també es recull una dimensió més subjectiva, en què es volen conèixer les percepcions, les predisposicions i les valoracions dels ciutadans vers alguns dels elements que conflueixen en la mobilitat.

Models de qüestionaris

Els models de qüestionari dissenyats són els següents:

- **Qüestionari de mobilitat.** Estudia, en funció dels diversos tipus d'usuaris i els seus hàbits de mobilitat qüotidiana, la fluïdesa dels desplaçaments a peu, amb bicicleta, amb vehicle privat i transport públic actuals, les afeccions del vehicle privat sobre l'espai públic, així com l'enllaç de Tavernes poble amb la platja i amb l'estació de tren, entre altres.
- **Qüestionari de mobilitat al nucli de la Platja.** Estudia especialment el nucli de la platja, ja que aquest rep un ús intens i concentrat a l'estiu que ocasiona problemes de congestió en alguns punts. Aquests problemes poden ocasionar molèsties i repercutir negativament en la qualitat de vida de les persones que hi viuen o visiten la platja. També es dona, sobre tot a l'estiu, un flux continu de vehicles entre nucli d'interior i la platja, que dificulta qualsevol alternativa de desplaçament distinta al vehicle privat. Llavors planteja qüestions sobre la fluïdesa dels desplaçaments amb bicicleta, a peu, amb vehicle privat i transport públic actuals, així com l'enllaç del nucli de la

platja amb l'estació i amb Tavernes poble. A més, identificarà les afeccions sobre l'espai públic per l'ocupació de vehicles, sobre tot, en època estival.

- **Qüestionari per als usuaris d'autobús.** Estudia els trajectes més habituals del usuaris de l'autobús i la percepció sobre l'eficiència del servei.
- **Qüestionari pels usuaris de tren.** Estudia els trajectes més habituals del usuaris de tren, i en concret cerca informació del mitjà que utilitzen per arribar a l'estació. Es tanteja la diversitat d'opcions d'enllaç entre els nuclis urbans i l'estació de tren i la percepció dels usuaris sobre els serveis actuals.
- **Qüestionari per als usuaris dels polígons industrials.** Entenent que els polígons són espais que a diari generen nombrosos desplaçaments dels seus treballadors, l'objectiu és conèixer els hàbits i mitjans de transport que se solen utilitzar. Paral·lelament es tanteja la predisposició dels treballadors per a utilitzar altres tipus de mitjans de transport més sostenibles.
- **Qüestionari per als comerços.** El col·lectiu de comerciants representa un sector que pot veure's afectat pels problemes de mobilitat en els carrers i beneficiat, al mateix temps, amb les propostes que es puguen generar en el Pla de Mobilitat. Per la seua situació a peu de carrer, els comerços tenen una implicació i influència directa en el que passa en les voreres, i per tant els afecta el fet que un carrer siga per a vianants, que tinga o no aparcament, que tinga pas de vehicles, etc. És per això, que necessitem el seu punt de vista en aquest procés participatiu, per identificar problemes i cercar propostes sobre el disseny d'un espai públic de qualitat.
- **Qüestionari per als centres educatius.** Els centres de formació són equipaments que generen mobilitat. És a dir, en determinats moments de cada dia lectiu, centenars de persones es concentren a l'entorn de les escoles i instituts, ja siga per portar a terme les seves activitats en aquests centres o per acompanyar els xiquets, les xiquetes i joves que hi estudien. Amb aquest qüestionari es pretén obtenir una informació relacionada amb els hàbits dels alumnes que acudeixen diàriament al centre escolar o institut. Així com detectar els problemes que puguen produir un mal disseny o ordenació dels vials, carrers i places de l'entorn del centre.

Tots els models es poden veure en l'APÈNDIX 3.4 QÜESTIONARI PER A LA CONSULTA DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ PÚBLICA, d'aquest capítol.

Distribució dels qüestionaris

El qüestionari general de mobilitat ha estat a disposició del públic en format digital al lloc web de participació de l'Ajuntament participa.tavernes.es, i en format paper als següents edificis públics: Ajuntament, Biblioteca municipal i Centre Social Braç treballador. També s'ha enviat via correu electrònic a qui així ho ha sol·licitat.

El qüestionari per al nucli de la platja s'ha realitzat en format d'entrevista, durant els mesos de juliol i agost, que són els de més afluència de gent. Per a l'entrevista pels carrers del nucli de la platja es demanava a la gent si disposava de deu minuts per contestar unes preguntes i s'explicava que eren per al Pla de Mobilitat Sostenible de Tavernes de la Valldigna, i s'aclaria què volia dir mobilitat sostenible i l'objectiu de l'aplicació del Pla.

Una vegada finalitzat el període d'entrevistes, si algú ha sol·licitat emplenar el qüestionari de la platja, aquest s'ha fet arribar físicament en paper, o digitalment mitjançant correu electrònic.

Per als qüestionaris d'usuaris del transport públic col·lectiu s'ha establert contacte previ amb l'empresa d'autobusos La Marina Gandiense, i amb Renfe per tal d'obtenir permís per a realitzar les enquestes als seus usuaris. S'han realitzat entrevistes als usuaris d'autobús durant el trajecte a sobre d'aquest vehicle i a les parades. Les preguntes als usuaris de tren s'han fet al recinte de l'estació. Una vegada finalitzat el període d'entrevistes, si algú ha sol·licitat



emplenar el qüestionari d'autobús i/o tren, aquest s'ha fet arribar físicament en paper, o digitalment mitjançant correu electrònic.

Per a poder realitzar qüestionaris a usuaris de polígons industrials, s'ha contactat prèviament amb diverses empreses dels diferents polígons industrials existents al municipi. S'ha explicat la necessitat de la seua col·laboració per a aconseguir una informació més real dels hàbits de desplaçament i la percepció que es té de la qualitat dels espais públics d'aquests polígons.

Els comerços han rebut el qüestionari en format paper, previ anunci als presidents de les associacions de comerciants de la necessitat de la seua col·laboració.

De la mateixa manera s'ha procedit amb els qüestionaris per als centres educatius, avisant prèviament els directores de cada centre, primer en una xerrada durant un consell escolar i després amb una carta via correu electrònic.

9.4. TAULES TEMÀTIQUES DE PARTICIPACIÓ

L'organització d'unes Jornades de taules temàtiques es planteja per a crear un espai on debatre aspectes del poble relacionats amb la mobilitat. Com que tothom té la necessitat de desplaçar-se d'un lloc a altre en molts moments de la seua vida, tots podem donar la nostra opinió i podem imaginar alternatives millors. Eixa variabilitat de la mobilitat fa que no hi haja solucions úniques ni generals per a planificar-la, per la qual cosa és necessari implicar les ciutadanes i els ciutadans a través de fórmules participatives amb les que puguen aportar els seus punts de vista i intervenir en la presa de decisions. Aquestes taules tractaran temes que d'alguna manera o altra ens afecten a totes i tots els que habitem o treballem a Tavernes.

Llavors es va convocar a participar en aquestes taules a les associacions del municipi, a tècnics, entitats, organismes i col·lectius que estigueren relacionats amb els temes indicats. També es va convidar a totes les persones que tingueren ganes d'implicar-se. La gent, a títol individual, podia sol·licitar-ho enviant un correu a l'adreça participa@tavernes.es.

Organització de les taules

La primera: TAULA DE MOBILITAT PER A TOTES LES PERSONES
dimecres 23 de novembre, a la Casa de Cultura, amb un horari establert entre les 18.00 i les 21.00 h,

Es pretenia tractar sobre com el disseny de la ciutat i el seu espai públic afecta als qui la vivim, des de que som menuts fins que ens fem vells. Totes les persones necessitem desplaçar-nos per als nostres quefers diaris, i no sempre ho podem fer d'una manera còmoda i segura. Sovint trobem persones que per la seua edat, per problemes de salut, perquè tenen alguna de les seues capacitats sensibles afectades o la seua mobilitat és reduïda, no poden moure's amb independència. El disseny de la ciutat, de l'espai públic i de la seua xarxa de transport, ha d'acollir i cobrir les necessitats de totes i tots i millorar-ne la seua qualitat de vida. Ha de ser un espai d'oportunitats per a tothom, sense excepcions.

La segona: TAULA DE MOBILITAT SALUDABLE I ESPORTS
dilluns 28 de novembre, a la Casa de Cultura, amb un horari establert entre les 18.00 i les 21.00 h,

El tema era ara reflexionar sobre el fet que moure'ns de forma més sostenible no és només bo per al medi ambient, és bo per a la nostra salut. Poder anar caminant a treballar, a dia d'avui, es pot considerar gairebé un luxe, però, si ho podem fer, estem beneficiant la nostra forma física. Igualment saludable és poder anar amb bicicleta, tant per als nostres desplaçaments quotidians com per a fer esport. A més, podem considerar que l'esport ha passat a formar part de les nostres vivències habituals, contribuint al nostre benestar personal. Parlarem doncs, de les grans possibilitats

de rutes d'oci, per anar a peu i amb bicicleta, que el territori de la Valldigna ofereix. Un dels objectius d'aquest Pla és el de promoure aquests tipus de desplaçaments més sostenibles, els quals resulten beneficiosos per a tothom i de moltes maneres: no contaminen, no suposen una despesa energètica, són econòmics i accessibles a un gran nombre de població.

La tercera: TAULA DE MOBILITAT GEOGRÀFICA, ECONOMIA I TURISME SOSTENIBLE
dimarts 29 de novembre, al Centre Social Braç Treballador, entre les 18.00 i les 21.00 h.

El territori de la Valldigna és ple de possibilitats per al temps lliure i l'oci, ja que tenim un paisatge ple de recursos que poden potenciar un turisme relacionat amb rutes de senderisme i ciclisme, per a recórrer el territori des de la muntanya fins la mar. Aquesta mobilitat alternativa vinculada al temps d'oci ha de tenir el seu espai de debat en el procés del Pla, ja que, cada vegada més gent opta per aquestes activitats de turisme sostenible. L'aposta per una adequació de la xarxa de camins rurals, pot millorar l'oferta turística, i al mateix temps, és també positiu per als habitants de Tavernes, que poden disposar d'itineraris per a esport, passeig i rutes alternatives per als seus desplaçaments. Millorar les connexions dels serveis de transport públic pot fer que un gran nombre de persones opte per Tavernes com a destinació de vacances. Cada vegada més volem oblidar-nos del cotxe i dels problemes del trànsit durant els nostres dies de descans. Potenciar l'ús de la bicicleta a la platja segur que ens comporta molts beneficis.

D'altra banda no oblidem que a la platja hi ha gent que hi viu tot l'any, i que té els mateixos drets que la resta de persones que habiten al municipi. A la taula veurem com el fet de millorar la mobilitat afecta al desenvolupament econòmic d'un territori. Pensem també, en com millorar l'accessibilitat al transport públic perquè totes les persones vagin al seu lloc de treball o fer els seus quefers diaris, compres, gestions, etc. Reflexionarem sobre l'estrès que produeix sobre les persones, la congestió del tràfic i l'accidentalitat, i valorarem la gran despesa econòmica i ambiental que suposa suportar un gran nombre de vehicles privats movent-se tots els dies per un territori. Tractarem especialment, com l'activitat comercial dels nuclis urbans, poble i platja, es veuen influenciades per la intensitat de trànsit que puguen tenir els carrers o per la dimensió de les voreres, l'existència o absència de zones d'aparcament, zones de càrrega i descàrrega, etc. I com és de beneficiós per a tothom un disseny d'espai públic adequat i atractiu.

9.5. TALLERS DE MOBILITAT ESCOLAR

Mobilitat quotidiana generada pels centres educatius

Segons la guia del Bicicleta Club de Catalunya "Amb bici a l'institut", Projecte pedagògic per a secundària, els centres de formació són equipaments que generen mobilitat. És a dir, en determinats moments de cada dia lectiu, centenars de persones es concentren a l'entorn de les escoles i instituts, ja siga per portar a terme les seves activitats en aquests centres o per acompanyar els xiquets, les xiquetes i joves que hi estudien.

El mitjà de transport que trie cada persona, per tant, influeix de manera decisiva en les condicions ambientals i de seguretat viària dels voltants del centre, ja que una mobilitat majoritàriament basada en el vehicle a motor privat -cotxes i motocicletes- genera uns impactes molt superiors als que es generen si els hàbits de desplaçament que fa una part important de la població escolar es basen en mitjans més sostenibles -a peu, amb bicicleta o transport públic col·lectiu.

Una mobilitat amb cotxe produeix, a més, una sensació d'inseguretat molt més gran, sobretot pel fet que la concentració de vehicles sol coincidir amb les presses dels seus conductors per arribar aviat a la feina. D'aquesta manera s'activa un cercle viciós que provoca que molts pares i mares no deixen que els seus fills i filles es desplacen amb bicicleta o a peu a l'escola per por al risc d'accident.



Trencar aquest cercle viciós és complex, ja que requereix canviar els hàbits de mobilitat, principalment els dels pares i mares. Modificar pautes de comportament és sempre la dificultat més gran a l'hora d'avançar cap a un model d'organització social més sostenible.

A més d'això, cal tenir en compte que quan el cotxe ja ha envaït de manera majoritària un espai determinat, retornar a una situació de partida sense cotxes o implantar un model de mobilitat basat en l'ús de mitjans de transport sostenible és molt difícil. Conscienciar les persones que es desplacen amb cotxe dels impactes que produeix la seva opció de transport topa amb factors com la manca de percepció del problema, la comoditat suposada del vehicle privat enfront de la resta d'alternatives o les presses del moment. A això se li suma moltes vegades el fet que els responsables de l'espai públic tenen com a prioritat gestionar el trànsit enlloc de gestionar la mobilitat global. En aquest sentit, les autoritats municipals són un dels primers agents que han de reciclar les seves actituds i polítiques d'actuació en matèria de mobilitat, i planificar la via pública en funció de les necessitats col·lectives i no les d'un grup.

El suport del centre educatiu

El centre de formació, certament, no té competències sobre la gestió de l'espai públic o del trànsit i, en la majoria de casos, tampoc té la possibilitat de modificar els hàbits dels pares, però sí que pot participar activament en impulsar un model de mobilitat en el seu entorn immediat que siga més eficient, segur i de qualitat.

Per fer-ho, cal que l'equip rector del centre perceba la mobilitat dels menuts i joves com una qüestió de salut pública, de seguretat viària i de benestar col·lectiu a fi que s'implique en sensibilitzar el col·lectiu de professors i alumnes, implantar mesures que fomenten la mobilitat sostenible i la bicicleta, i millorar les condicions de l'espai públic adjacent.

L'organització dels tallers de mobilitat escolar

La mobilitat dels xiquets i xiquetes de Tavernes de la Valldigna, que fins fa poques dècades era semblant a la dels seus pares, avui gairebé ha desaparegut, mentre la dels adults ha augmentat moltíssim. Els i les menors són vianants purs, no tenen altra alternativa, i demanen poder eixir de casa, moure's pels carrers i utilitzar les places sense que els seus pares tinguen por.

Emmarcat en el procés de participació del Pla de Mobilitat Sostenible, es plantejaven una sèrie de tallers de participació infantil on tractar la mobilitat dels menors, vinculada als seus desplaçaments quotidians.

Davant la impossibilitat de realitzar tallers en tots els centres, escollim aquells que representen la problemàtica general que es done en la mobilitat infantil del municipi. O aquells que tinguen dificultats específiques per al desplaçament dels i de les alumnes, bé per la ubicació del centre, el disseny de l'entorn, l'existència de vies de tràfic intens, etc.

Des de l'anàlisi previ, proposem els següents centres:

- IES LA VALLDIGNA: per la ubicació en un extrem de la trama urbana, en una zona poc consolidada, amb poc serveis. Un entorn de magatzems, antigues fàbriques, noves construccions, construccions d'habitatges de protecció oficial, camps de cultiu, etc. S'escull també pel fet de rebre alumnes de distintes edats que utilitzen diversos mitjans de desplaçament. Edats compreses entre els 12 anys (que encara és una edat on poden aparèixer problemes d'autonomia en els seus desplaçaments), fins els 18 anys on ja poden conduir un cotxe, i passant per edats que poden portar bicicleta o ciclomotor. A més, arriben autobusos que porten alumnes d'altres municipis i pot haver casos de vehicles de pares que porten els fills.

- CEIP ALFÂNDECH. Per la proximitat de la carretera cv-50. Ubicat en un extrem de la trama urbana, inserit en un entorn d'equipaments de caràcter esportius, i conseqüentment, un centre poc envoltat d'edificis d'habitatges,
- CEIP DIVINA AURORA. Per la ubicació en un extrem de la trama urbana, en una part del poble d'orografia abrupta i carrers estrets. Inserit en una trama urbana amb signes de degradació dels habitatges i percepció d'inseguretat.

La informació a extreure del taller

- ANÀLISI DE LA MOBILITAT DEL CENTRE ESCOLAR. Caldrà conèixer la forma que tenen els menors per a accedir al col·legi, la distància a la que viuen o com els agradaria moure's, són dades importants i necessàries per tal d'orientar el projecte i poder dissenyar un pla acord a cada realitat urbana. Conèixer com es mou també el personal docent i no docent. Resulta un aspecte important, ja que permet tenir una foto fixa i actualitzada de l'accés als centres i és a més una eina per a conèixer les opinions i les actituds sobre aspectes vinculats a la mobilitat
- DIAGNÒSTIC DE L'ESPAI URBÀ. Estudi de les qualitats dels vials i espais urbans que envolten el centre i dels carrers que utilitzen per acudir al centre. Detecció de problemes, de qualitats positives i negatives, i propostes per a millorar el paisatge urbà i les rutes escolars. Aquest pas té per objecte detectar els problemes i les oportunitats que ofereix l'espai de l'entorn dels col·legis per a propiciar l'autonomia infantil. És complexa, però, si es fa bé, pot comportar un canvi en la forma de mirar la ciutat.

El cas del municipi de Tavernes de la Valldigna, no és un cas extrem, encara conserva bones costums, malgrat que els darrers anys la presència del vehicle privat s'estén provocant els impactes esmentats. A més, el planejament ha de contemplar aquesta sostenibilitat en els desplaçaments, sobretot la dels menors.

Eines i activitats per a la participació infantil i juvenil

- ELABORACIÓ DE MAPES: mapes cognitius, mapes de Gulliver, aranyes de mobilitat, etc. Mapes on els i les alumnes marquen problemes, com per exemple encreuaments perillosos, manca de voreres segures, i es detecten també punts que resulten agradables, còmodes, que funcionen bé, ja que serviran de referències per a ajudar a definir criteris i a proposar solucions.

Mapes de Gulliver: com en la història de Gulliver, els xiquets i xiquetes poden veure la seua ciutat a una escala poc habitual. Sobre una reproducció a escala de l'entorn que volem estudiar, els participants poden passejar i anar dibuixant, anotant idees, fent suggeriments, detectant problemes. Reconeixent llocs i intercanviant missatges. Traçant itineraris i fent propostes. Els tècnics poden extreure informació desconeguda i interessant sobre els llaços que uneixen a l'individu amb l'espai fred i abstracte dels plànols.

Aranyes de mobilitat: Mapes que reflecteixen els itineraris dels estudiants, destacant les rutes més utilitzades que són les que sumen més viatges. Es tracta d'anar indicant amb números quants alumnes utilitzen eixe tram de carrer. Una vegada realitzada la suma, es pot resoldre el plànol amb diferents intensitats de colors, destacant els trams que sumen més viatges.

- ANÀLISI DE L'ENTORN DEL CENTRE, identificant elements de mobiliari, estat del paviment, etc.
- QÜESTIONARIS O PREGUNTES COMPTADES A MÀ ALÇADA (aquestes darreres poden donar unes xifres interessants a tenir en compte i al mateix temps poden generar debat entre els xiquets).



9.6.URNES DE PARTICIPACIÓ

Es van repartir diverses urnes de participació per diferents edificis públics de Tavernes. En elles es podien dipositar fullets on expressar les opinions i propostes al voltant de la mobilitat i la qualitat de l'espai públic en el municipi, pensant en contribuir en el procés d'elaboració del Pla de Mobilitat Sostenible. Al fullet hi havia també una breu explicació del que suposa el Pla per al que encara no ho coneguera. Aquest format de participació era el més flexible, on es podia fer una aportació imaginativa deixant una frase enginyosa, exposar una opinió seriosa o amb un toc d'humor, manifestar un desig vers la mobilitat o bé compartir una crítica constructiva, entre altres.

Les urnes de participació es trobaven distribuïdes en diferents edificis públics del municipi, a l'Ajuntament, a la Biblioteca municipal, al Centre Social Braç Treballador, al Centre Social Dolores Rojas, a la Casa de la Música i al Mercat municipal, també a tres centres escolars: IES La Vallidigna, CEIP Alfàndech, i CEIP Divina Aurora.

Així, les persones a les quals els resulta complicat l'accés a internet, i tenien interès en participar, ho podien fer de la manera tradicional, amb llapis i paper. Per a aquells que eren més internautes, existia el fullet d'aportacions del lloc web participa.tavernes.es.

9.7.LLOC WEB INTERACTIU, XARXES SOCIALS I ADREÇA ELECTRÒNICA

L'estructura del lloc web està explicada a l'apartat 3.8 ACTIVITATS DE DIFUSIÓ I ACCÉS A LA INFORMACIÓ d'aquest capítol, ja que es tracta d'una eina de difusió i alhora de participació.

Llavors es mostra, a continuació, l'espai del lloc web destinat a la Participació:

Com participar

Per tal de definir el futur model de mobilitat i espai públic a Tavernes, és imprescindible conèixer la realitat actual de la nostra ciutat, una realitat que ha de tenir en compte les diferents visions i percepcions de la ciutadania, de l'equip de govern, dels tècnics municipals, de la xarxa associativa i de la resta de sectors relacionats.

Trobareu en diferents punts de la ciutat o fent clic ací, un fullet d'aportacions convidant-vos a contribuir amb la vostra pròpia frase (seriosa, enginyosa, humorística, institucional, poètica, etc.) a la campanya de difusió del Pla. Podreu també deixar les vostres opinions i propostes, com a persones que viviu, treballeu o estiuengeu a Tavernes.

A més podreu emplenar a l'Ajuntament, a la Biblioteca Municipal, al Centre Social Braç Treballador o a l'Oficina de Turisme de la platja l'enquesta de mobilitat en format paper o en format digital fent clic ací. Amb aquesta enquesta volem conèixer els diferents perfils dels desplaçaments en un dia laborable o en un dia festiu, qüestions sobre el transport públic, l'ús del vehicle privat, l'ús de la bicicleta i la qualitat de l'espai públic, entre altres, a banda de saber la vostra opinió sobre una sèrie de futures propostes.

L'ús de la ciutat varia notablement segons les raons dels nostres desplaçaments. Per tal de recollir les diferents necessitats, valoracions i suggeriments del conjunt de persones que es mouen per Tavernes, es plantegen diferents grups de treball per a reflexionar sobre temes específics, com ara l'accessibilitat i igualtat d'oportunitats, la influència de la gent major i de la memòria col·lectiva sobre la transformació de l'espai públic, la mobilitat saludable i l'esport, l'economia i el turisme, els itineraris escolars segurs, etc. La idea és aprofundir en el debat i elaborar proposicions que puguen ser incorporades al Pla de Mobilitat Sostenible de Tavernes.

Les reunions se celebraran a partir del mes de novembre, una vegada contactats els diferents sectors, agents, associacions i col·lectius afectats del nostre municipi. Els particulars que a través de l'Ajuntament o via correu electrònic participa@tavernes.es hagen manifestat el seu interès a participar-hi, rebran també la invitació pertinent.

En relació als grups de treball establerts definitivament es podran plantejar diferents activitats paral·leles al procés de participació del Pla, com per exemple xerrades, exposicions, cicles de cinema, lectures poètiques, pedalades o passejades crítiques.

No oblideu que hem habilitat un compte de Facebook i altre de Twitter amb l'ànim de divulgar el Pla i mantenir-vos informats del procés de participació. Les xarxes socials poden ser un excel·lent canal de comunicació per a identificar problemàtiques relacionades amb la mobilitat i debatre iniciatives que milloren la vida a la nostra ciutat.

9.8. JORNADES DE CONFERÈNCIES SOBRE MOBILITAT SOSTENIBLE

Arran de l'elaboració del PMS, s'han organitzant unes jornades obertes a tot el públic interessat que permeta el debat i la reflexió propositiva entorn al present i futur de la mobilitat al municipi.

Si es parteix de la premissa que el ciutadà és el destinatari final de l'acció pública, resulta innegable que, el factor pedagògic envers la ciutadania és de capital importància.

Els aspectes comunicatius i divulgatius també han de protagonitzar el procés de planificació local. Cal demostrar com aquest treball de planificació i la posterior execució d'actuacions ajuda a millorar la qualitat de vida de tothom.

Per això es poden dissenyar cicles de conferències o taules redones de tècnics especialistes en matèries relacionades amb la mobilitat sostenible. Entre altres, els temes a tractar són: l'evolució de l'espai públic a Tavernes en els darrers anys, experiències en mobilitat en altres entorns propers, salut pública, l'ús de la bicicleta, accessibilitat, cohesió social, contaminació atmosfèrica, etc.

Aquestes jornades s'entenen, per una banda com a instrument de participació i debat, i per altra, estan concebudes com una de les mesures de conscienciació a llarg termini del PMS destinades a divulgació i sensibilització cap a models de mobilitat més sostenibles.

10. RESULTATS, AVALUACIÓ DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ I CONCLUSIONS

10.1. AGRAÏMENTS

L'equip de tècnics agraïx a l'Ajuntament la implicació en tot el procés i sobre tot a la Regidoria de Participació, principal suport perquè les activitats de participació es pogueren dur a terme. Agraïm als tècnics i personal administratiu de l'Ajuntament i a la policia local, la col·laboració en la recollida de dades, aportació d'informació i participació en algunes de les taules temàtiques.

L'Ajuntament de Tavernes de la Valldigna, a través de la seua oficina tècnica i de l'empresa consultora Siete arquitectura más ingeniería s.l., vol agrair la implicació dels ciutadans que han participat, be actuant en representació dels agents implicats o be a títol personal, durant el desenvolupament del Pla de Participació Pública del PMS.

Agraïm l'atenció prestada per part de comerciants, presidents d'associacions de comerciants, les empreses dels diferents polígons industrials, als representants de les AMPA dels centres educatius i als directors dels centres educatius.

A l'empresa de transports La Marina Gandiense i a Renfe, per permetre'ns realitzar les enquestes en les seues instal·lacions.



Al tècnic d'educació i Regidora de cultura i educació, als directors i personal docent dels centres educatius que han permès i han ajudat a que els tallers sobre mobilitat escolar es pogueren realitzar. I, especialment, als alumnes dels tres centres que han participat en aquests tallers.

Agraïm l'esforç de les persones que han acudit a totes les taules temàtiques pel seu interès en el procés i la il·lusió transmesa, representants de l'administració local, representants dels diferents grups polítics, a tècnics i experts, i a totes les associacions i entitats que han participat en les diferents sessions de taules.

Gràcies a la seua implicació el document quedarà enriquit amb les seues aportacions.

A pesar d'haver aconseguit quotes de participació que superen les expectatives respecte a estudis anteriors en relació al nombre i qualitat de les respostes, encara queda un llarg camí per arribar al nivell de participació desitjat i convenient, amb l'objectiu d'arribar a una proposta final de planejament amb un major nivell de consens, millorada i matisada.

En futurs processos de participació, l'Ajuntament optarà entre un repertori de tècniques amb diferent grau d'implicació i diferents nivells d'informació aportada. S'intentarà d'aquesta manera arribar a un major nombre de persones que representen interessos i sectors diversos.

10.2. RESULTATS DELS QÜESTIONARIS DE PARTICIPACIÓ

Els qüestionaris són un instrument estadístic que ens permet obtenir informació sobre com i perquè es mou la població, a la vegada que representen eines d'anàlisi de les tendències per a la planificació de la mobilitat. A partir de les dades que ens proporcionen, es poden analitzar els patrons de mobilitat en funció de les característiques de la població i dels diferents territoris.

10.2.1 Qüestionari de Mobilitat

El qüestionari de mobilitat s'ha dissenyat amb l'objectiu de conèixer els hàbits de la població a l'hora de realitzar els desplaçaments, tant en un dia feiner, que es consideren desplaçaments prioritaris, com també durant el cap de setmana. S'analitzen les relacions territorials que s'estableixen a partir dels orígens i les destinacions dels desplaçaments, així com el motiu i el mode de transport. Al mateix temps, es tracta de tantejar la valoració que fa la població sobre les infraestructures actuals de transport públic i sobre l'adequació dels vials per a la circulació amb bicicleta, per avaluar-ne la demanda actual respecte aquests modes de transport, i així, estimar les futures actuacions.

S'ha considerat adient incorporar qüestions al voltant de la qualitat i característiques de l'espai públic urbà del municipi, perquè la població done la seua opinió, i poder detectar on apareixen problemes i on calen intervencions de millora.

Finalment, el qüestionari recull una sèrie de propostes que s'exposen perquè la gent mostre el seu acord o desacord amb la possible mesura.

Distribució dels qüestionaris

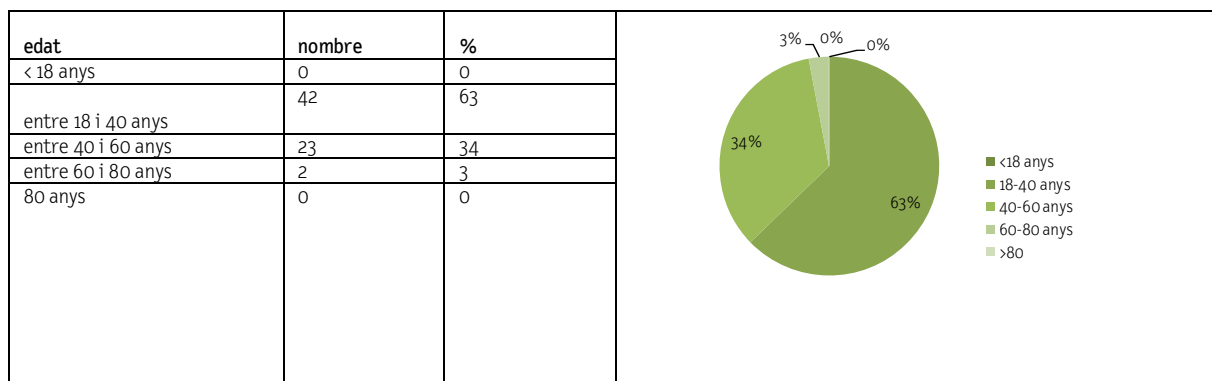
El qüestionari s'ha dissenyat perquè puga recollir-se en format imprès en el edifici de l'Ajuntament, o emplenar-se digitalment a través del lloc web participa.tavernes.es. No obstant, totes aquelles persones que han manifestat el seu interès en participar i han demanat rebre el qüestionari, se'ls ha enviat a la seua adreça electrònica per poder imprimir-lo i ser dipositat després en les dependències municipals.

S'han recollit un total de 73 qüestionaris, dels quals 17 han estat emplenats en paper i 56 mitjançant l'enquesta digital. Aquestes darreres 56 són les que han estat completades via web, ja que s'han enregistrat 92 entrades al model digital de qüestionari però no totes han s'han arribat a completar.

Perfils de les persones entrevistades

Les edats en que s'ha obtingut més representació estan compreses entre els 18 i els 60 anys, llavors, està representada una fracció important de gent en edat de treballar o estudiar, o de desenvolupar altres tasques relacionades amb la llar o l'atenció a majors i infants, i que, per tant, té la necessitat de moure's diàriament.

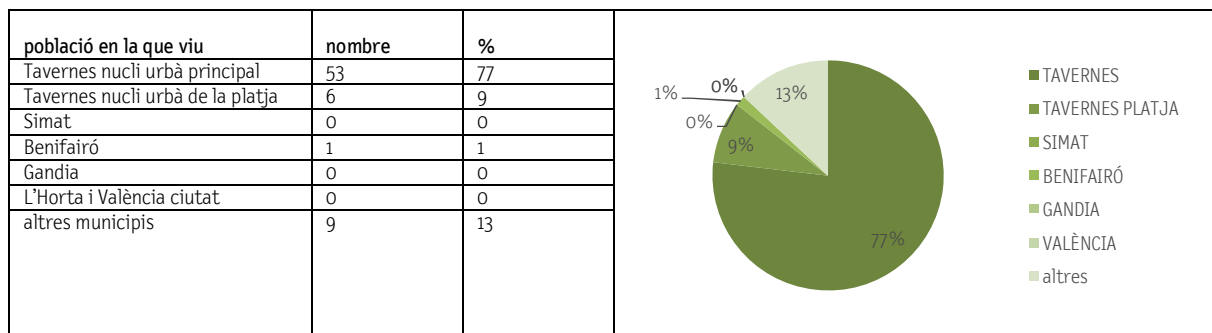




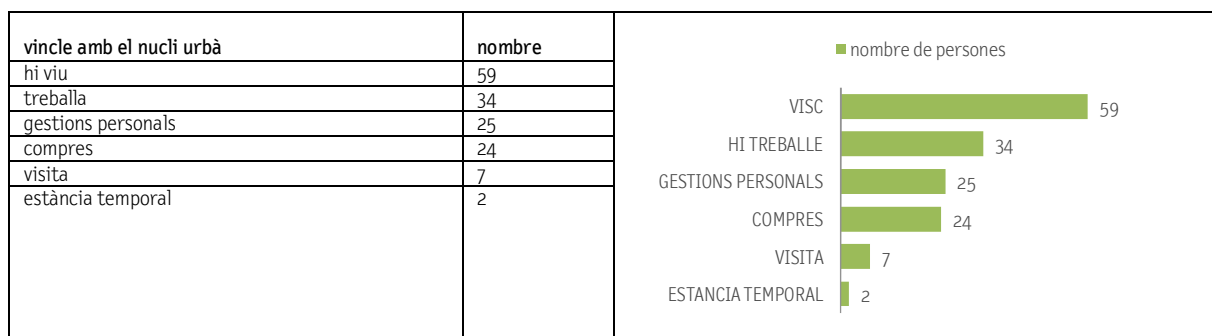
La mostra he estat equilibrada quant a sexes, ja que ha estat el mateix percentatge d'homes que de dones.

| sexe | % |
|------|----|
| home | 50 |
| dona | 50 |

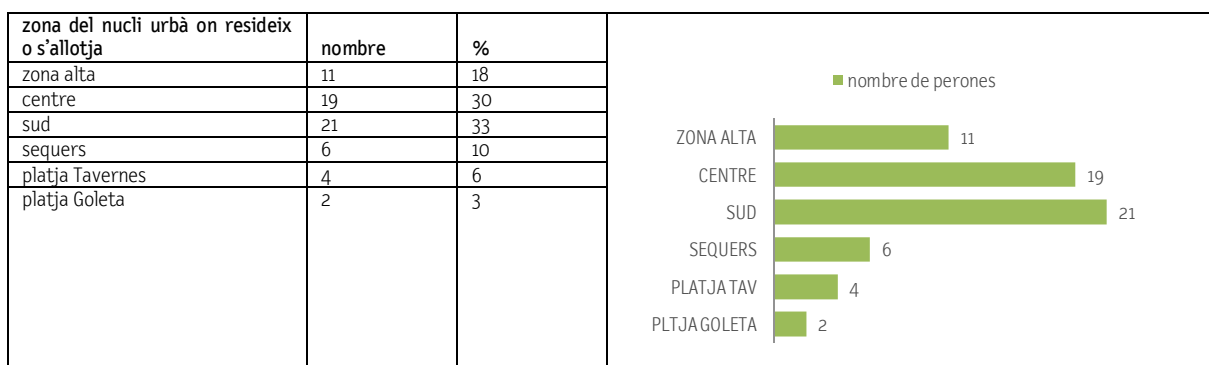
Cabia esperar un major nombre de respostes d'habitants del municipi i així ha estat. Es pot observar com hi ha un percentatge del 14% de persones que, sense ser residents, es desplacen de manera habitual fins al municipi.



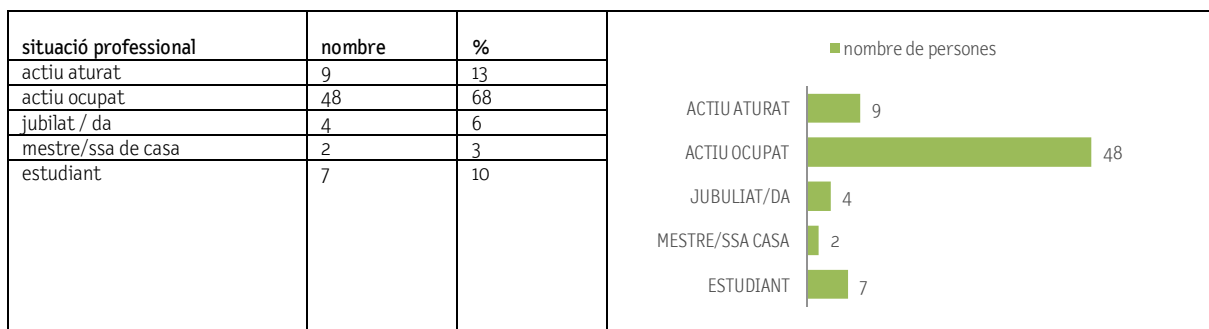
A més dels residents, hi ha persones que acudeixen a Tavernes per a treballar, per a gestions personals, compres o per a visitar algun familiar.



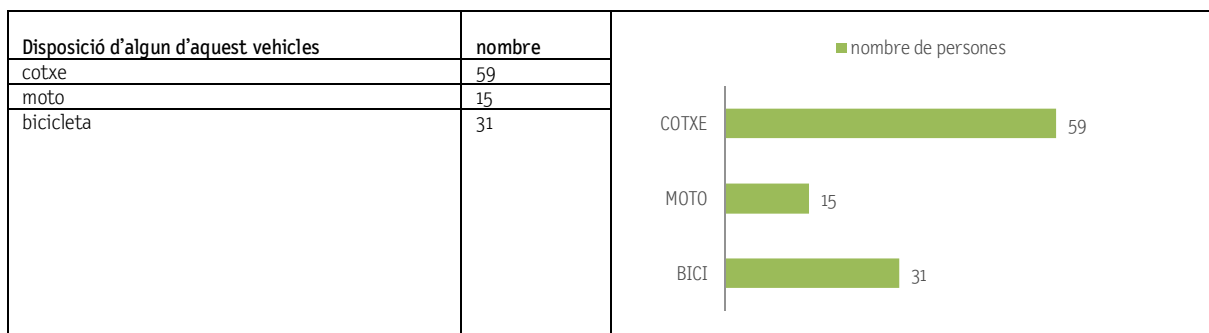
De la gent que viu al municipi, la majoria resideix a la zona centre i sud del nucli urbà principal. Des d'aquestes zones, eixiran el major nombre de desplaçaments.



La mostra s'equilibra en dos grups, entre persones que treballen fora de casa i que necessiten desplaçar-se per realitzar el treball, i les que sent persones aturades, jubilades, mestresses de casa o estudiants, necessiten desplaçar-se per fer altres tasques importants per a la seua vida quotidiana, gestions personals, treball de la llar, ocupar-se de l'atenció a altres persones, estudiar o buscar feina.



Quasi un 90% de les persones que han contestat disposen de cotxe, i més del 90% tenen carnet de conduir.



A la pregunta de quants majors de 18 anys i quants menors viuen a casa, els resultats mostren que gran part de les persones que han contestat viuen en cases on la majoria són majors de 18 anys, (s'han comptat 139 majors de 18 anys

front a 53 menors). Només la tercera part ha dit que viu en cases on hi ha un menor, i resulta una porció molt inferior als que han contestat que a casa viuen 2 menors ó més.

Després s'ha preguntat quants cotxes i motos tenen a casa. El resultat ha estat un total de 102 cotxes i 18 motos. Dels quals 59 cotxes aparquen en plaça privada, i 16 motos aparquen en plaça privada. Llavors, un 42% aparquen en plaça privada mentre que el 58% aparcarà en carrer i espai públic urbà. Les motos solen tindre plaça privada.

Comparant els 139 adults amb els 102 cotxes i 18 motos, s'explica que molts majors de 18 anys, en edat de conduir, disposen de vehicle. El 73% dels adults disposen de cotxe. El 86% del total d'adults disposen de vehicle motoritzat.

Finalment, quan es pregunta per la disponibilitat d'aparcament reservat al lloc de treball, obtenim que més del 70% de la mostra no disposa de places d'aparcament gratuïtes i reservades per als treballadors.

Sobre els desplaçaments en dies feiners

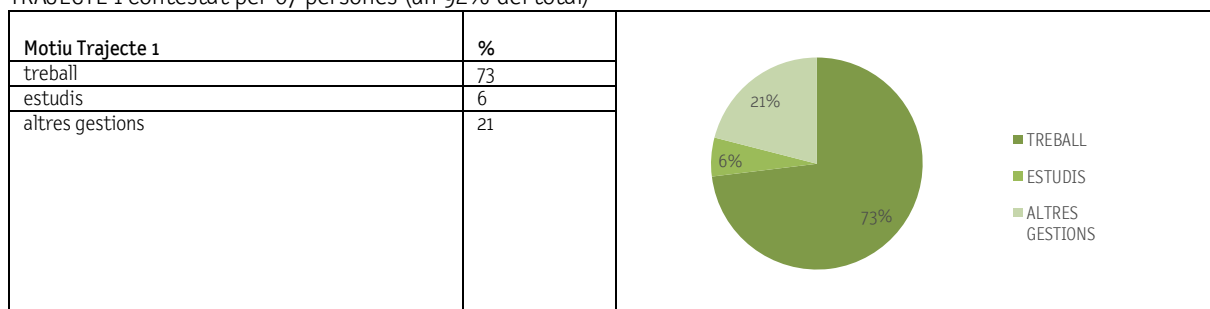
Entenem el desplaçament com el trajecte que es fa des d'un origen fins a una destinació per qualsevol motiu fent servir un o més modes de transport.

S'ha preguntat pels diversos trajectes que cada persona realitza en un dia feiner, per extreure així una mitjana de desplaçaments per persona/dia. El resultat ha estat de 3 desplaçaments per persona /dia. Aquesta dada planteja la hipòtesi que sovint s'aprofiten els trajectes per a realitzar tasques diverses, de manera que en el camí d'anar a treballar o de tornar es realitzen compres i altres gestions.

Considerarem els dos primers trajectes com els generats per la mobilitat obligada.

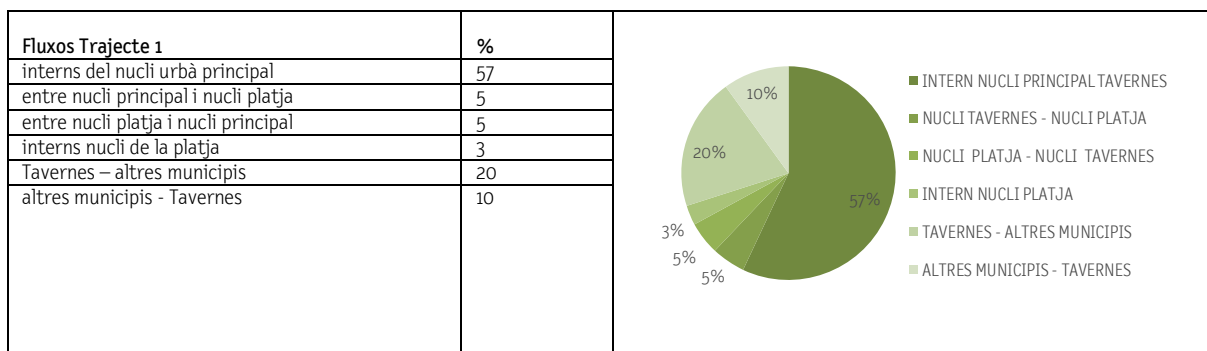
En aquesta recerca de dades, es considera mobilitat obligada tota aquella que implica la necessitat de desplaçament que una persona ha de realitzar per a poder desenvolupar la seua vida quotidiana amb normalitat. Per tant es consideren els desplaçaments deguts al treball i als estudis, tot i que el PMS considera d'igual importància tots aquells desplaçaments per a gestions i treball de la llar, que malgrat no ser una tasca remunerada, es considera també treball. Així també, considera els desplaçaments per a la cura de la salut, l'atenció a majors i infants, etc. El PMS aplica la perspectiva de gènere al reconèixer que aquestes tasques són igual d'importants a l'hora del desenvolupament normal de les persones.

TRAJECTE 1 contestat per 67 persones (un 92% del total)



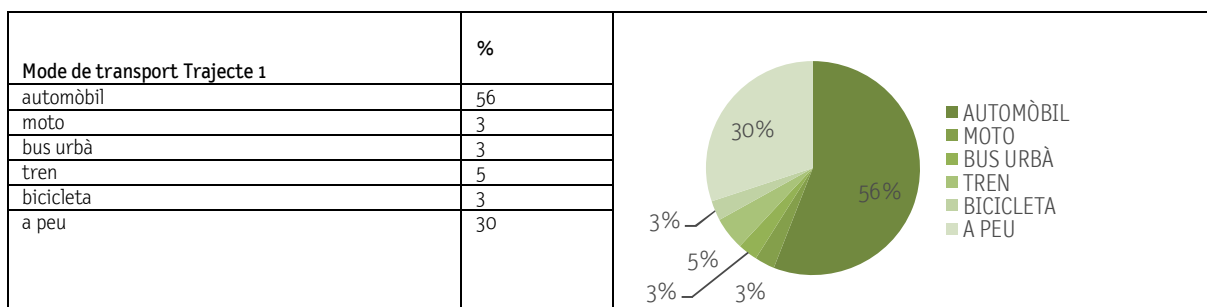
La majoria de desplaçaments tenen l'horari de partida entre les 7.00 i les 10.00 h.

A continuació s'analitza la distribució de desplaçaments segons siguen interns del nucli urbà, entre els dos nuclis urbans del municipi, o amb origen o destinació en altres municipis.

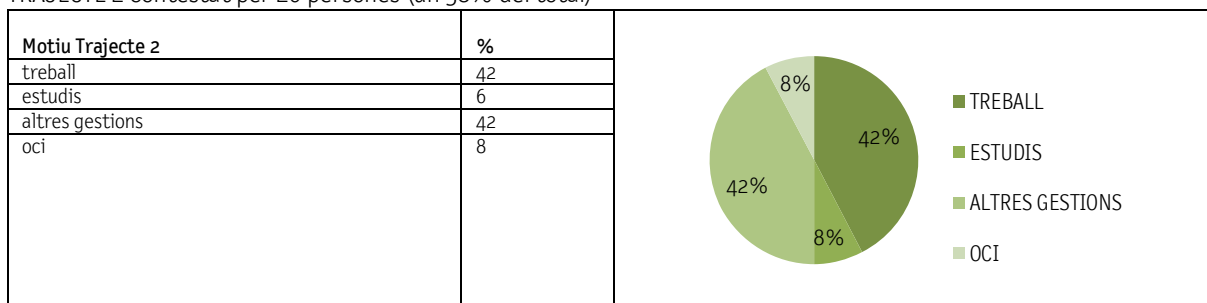


La majoria de desplaçaments es produeixen dins del nucli urbà principal de Tavernes, un 57%. Les zones que reben més afluència són la zona centre, la zona sud i polígons industrials. La següent dada important és que un 20% es desplaça fora de Tavernes per a treballar o altres gestions quotidianes. Un 10% són desplaçaments que s'originen en altres municipis i van cap a Tavernes.

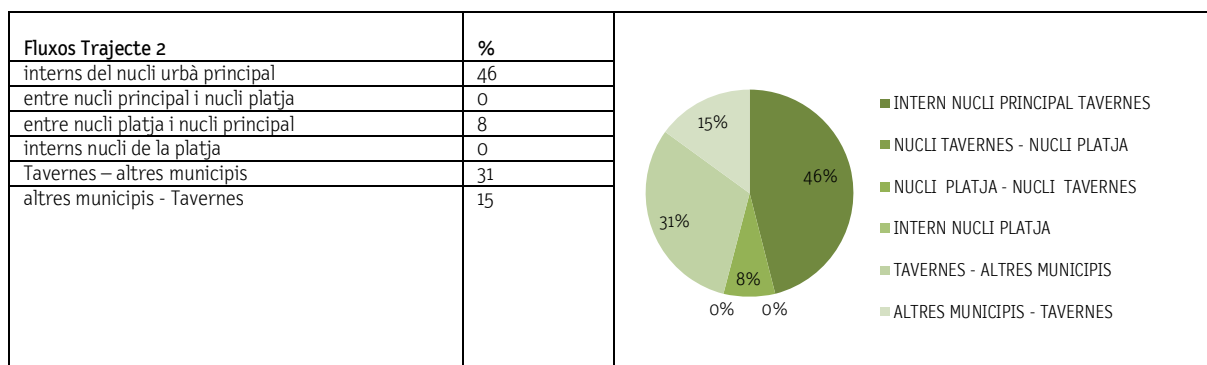
Sumant el tipus de desplaçaments que són interns als nuclis urbans s'obté que aquests representen un 60%, i el 40% restant es realitzen entre els dos nuclis urbans de Tavernes o entre diferents municipis. Tanmateix, si el volum de desplaçaments realitzats amb vehicle privat a motor resulta quasi el 60%, front al 30% de desplaçaments a peu i el 3% amb bicicleta, al comparar el 60% de desplaçaments que són interns amb el 30% de mobilitat realitzada a peu, s'obté que només la meitat dels desplaçaments interns es realitzen a peu, i això vol dir que l'altra meitat utilitza vehicle a motor per a cobrir distàncies que sovint són menors de 2 kilòmetres.



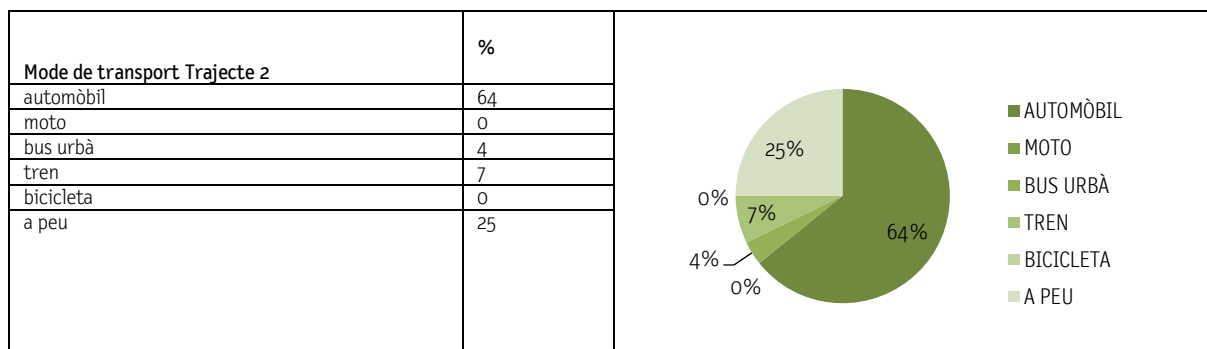
TRAJECTE 2 contestat per 26 persones (un 38% del total)



Només un 38% de les persones han emplenat el segon trajecte. Aquest ja equilibra amb el mateix percentatge els motius de feina amb els de gestions.



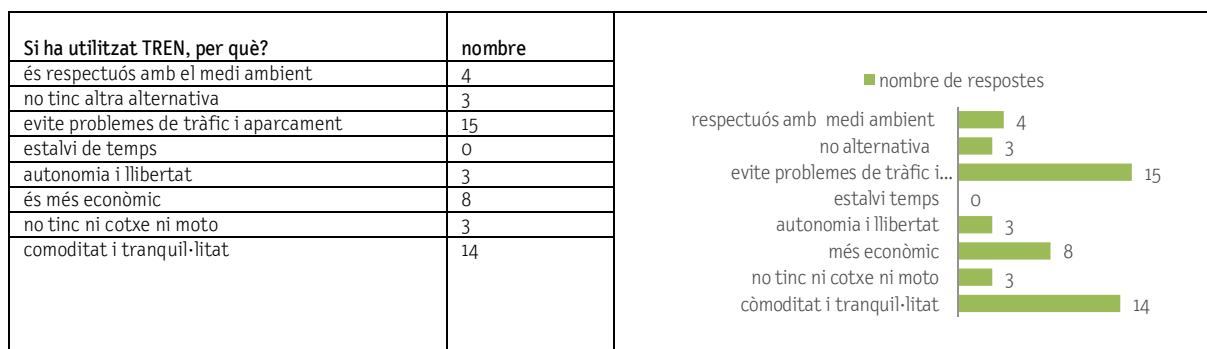
Segueix sent alt el percentatge de desplaçaments amb cotxe, encara que més de la meitat són interns.



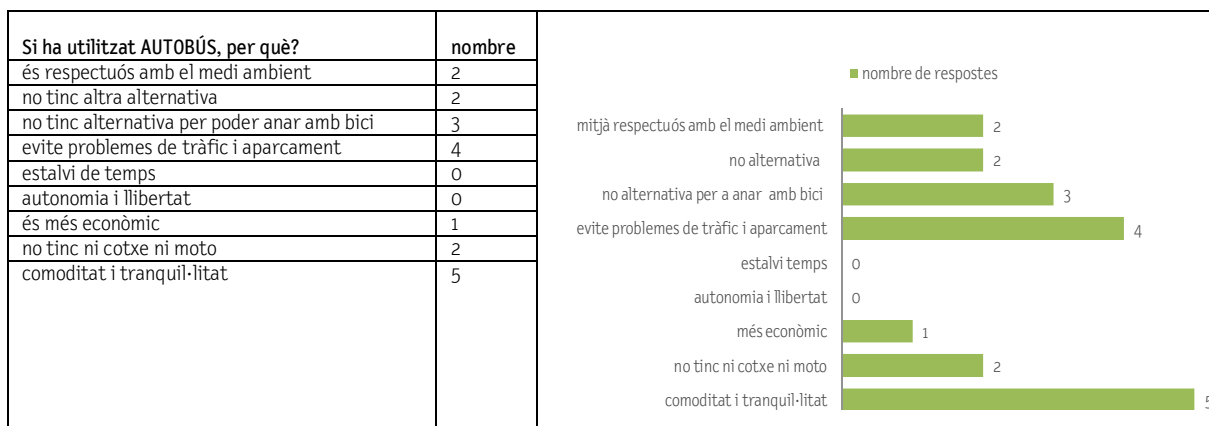
A partir del tercer trajecte, han contestat onze persones o menys, representant menys d'un 15% de la mostra i per tan no s'incorporen en aquest document els gràfics del resultat.

A continuació, s'ha preguntat per què s'ha utilitzat el mitjà de transport escollit per als desplaçaments quotidians amb el següent resultat:

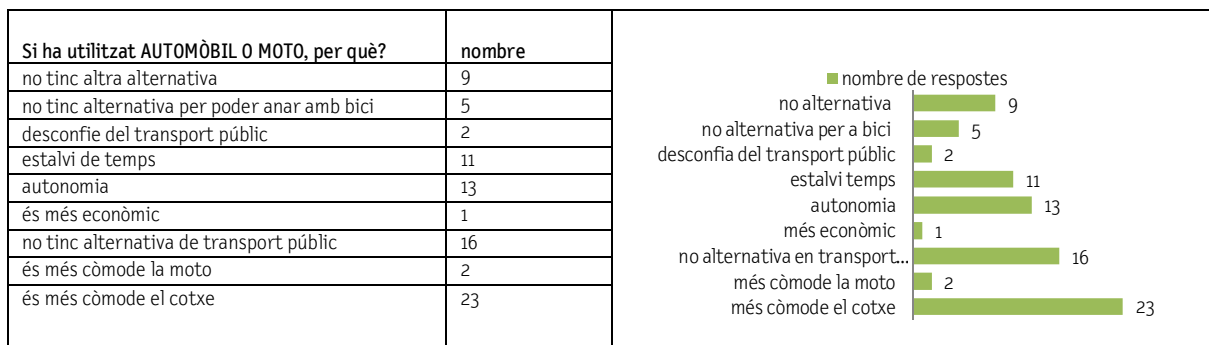
El tren és utilitzat per 29 persones en algun dels seus desplaçaments quotidians, significa que el 43% de les persones que han contestat l'enquesta en fa ús. La majoria opten pel tren per la tranquil·litat i comoditat del viatge i per a evitar problemes de tràfic i aparcament.



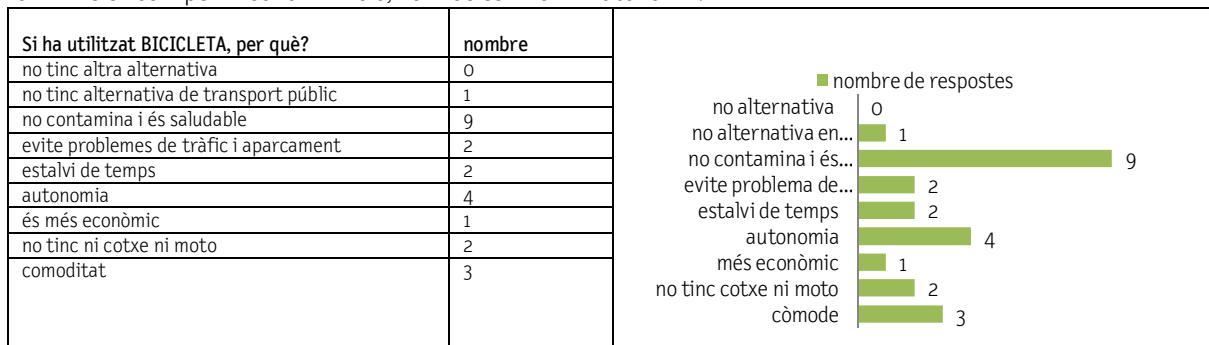
L'autobús és utilitzat per 12 persones en algun dels seus desplaçaments quotidians, només el 18% de les persones que han contestat l'enquesta, les quals l'escullen perquè dona tranquil·litat i estalvia els problemes d'aparcament.



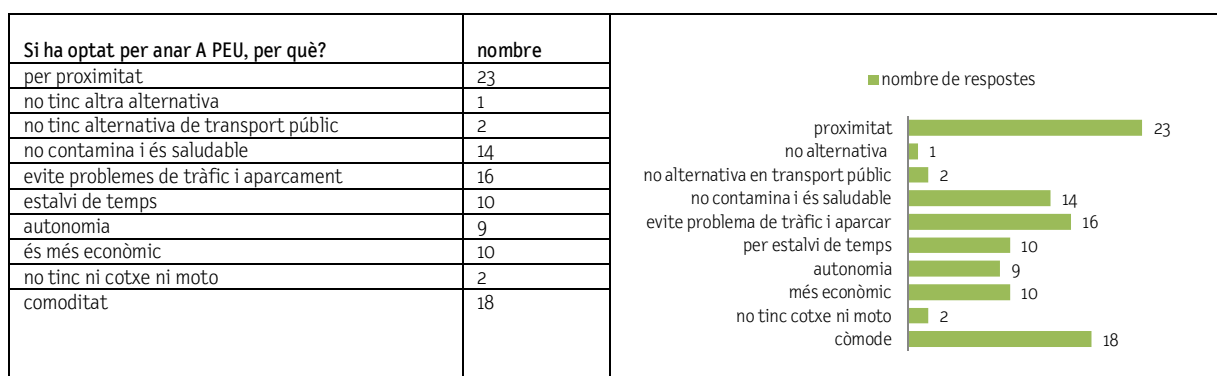
En el cas del vehicle privat motoritzat, cal esperar per les respostes anteriors, que el percentatge d'ús siga el més elevat, i així és, ja que 43 persones utilitzen cotxe o moto per a algun dels seus desplaçaments quotidians, implicant el 64% de la mostra. El vehicle privat s'escull per la comoditat de la disponibilitat, l'autonomia i l'estalvi de temps. No obstant, la gent manifesta que no tenen alternativa amb transport públic. Açò no vol dir que si l'alternativa existira en feren ús, però a l'enquesta, s'ha valorat com a segona causa més contestada.



La bicicleta té menor nombre d'usuaris que el vehicle privat i que el tren, però supera, per poc, a l'autobús. Amb 15 persones, que representen un 22% de la mostra, és un vehicle que s'escull per la seua condició saludable, tant per la forma física com per la contaminació, i també es valora l'autonomia.



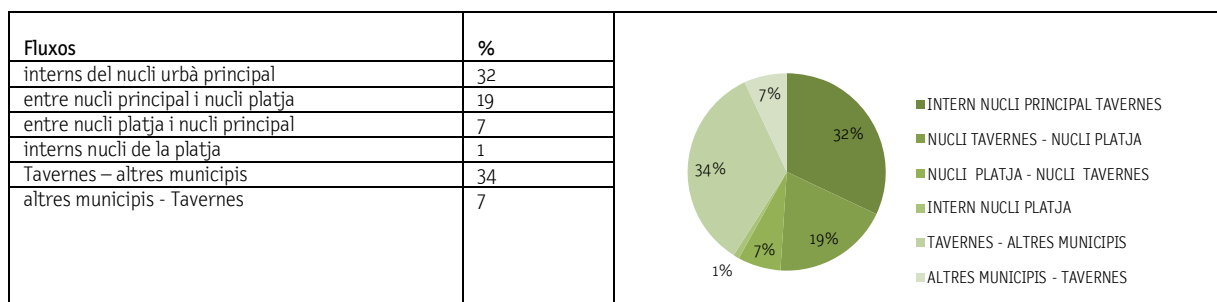
Finalment, donat el nombre de desplaçaments interns en els nuclis urbans, cap esperar, també, un nombre elevat de respostes de desplaçaments a peu. El resultat és de 41 persones que han contestat que es mouen a peu, significa un 61%, que encara és un percentatge menor a l'obtingut per a l'ús del vehicle privat motoritzat. El motiu més comú és perquè es mouen en un entorn pròxim, que a més els resulta còmode, en gran part perquè eviten problemes de tràfic i d'aparcament. A més, consideren que és un hàbit saludable.



El fet d'escollir modes de transport alternatius al cotxe, ha tingut com a un dels motius més contestats el fet d'evitar problemes de tràfic i aparcament. Així que sí hi ha una percepció de molèstia ocasionada pel tràfic i que aquest dificulta més encara la mobilitat. Llavors, existeix un entorn propici per portar a terme mesures cap a un altre tipus de mobilitat més sostenible i menys perjudicial.

Sobre els desplaçaments en cap de setmana

Tot seguit, es pot fer la comparació de com es mou la gent en els desplaçaments de cap de setmana on els motius, majoritàriament, són oci i compres.

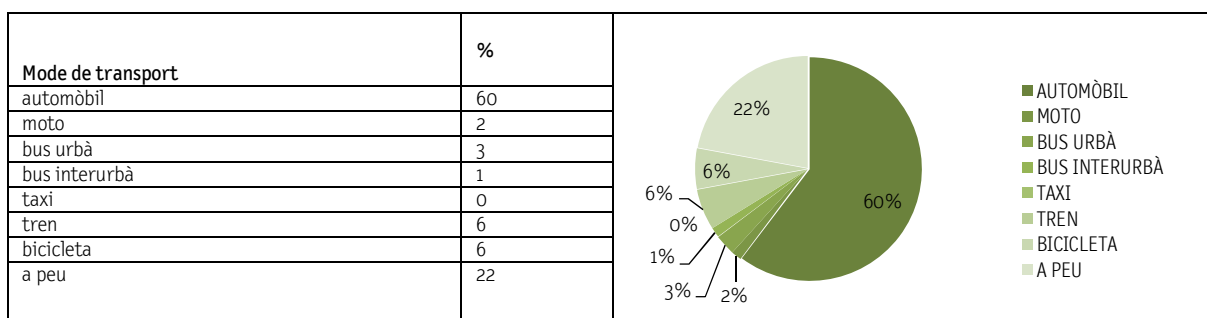


El 32% dels desplaçaments del cap de setmana són interns del nucli urbà principal, on la zona que rep més afluència és el centre del poble.

Durant els caps de setmana augmenten els desplaçaments entre el poble i la platja, el percentatge enregistrat durant l'enquesta ha estat d'un 26%, (on el 19% té origen en el nucli principal i destinació en el nucli urbà de la platja). Aquests desplaçaments pertanyen als mesos no estivals, (cap esperar, i així s'ha observat en les enquestes dissenyades per al nucli urbà de la platja, que durant els mesos de juliol i agost el nombre i freqüència dels desplaçaments entre els dos nuclis urbans augmenta considerablement).

Cal destacar que el 34% dels desplaçaments del cap de setmana eixen a altres municipis, dels quals, la destinació més comuna és Gandia, i amb menys respostes, altres destinacions com València, Benifairó i Simat.

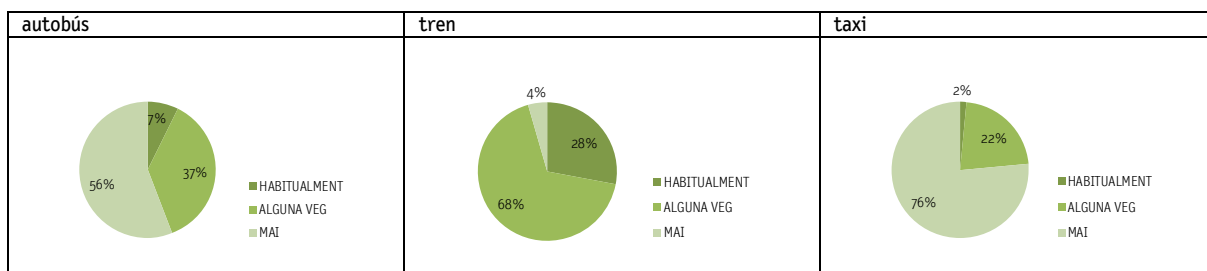
Els desplaçaments interns durant el cap de setmana, i destinats en la seua majoria a oci, sí es realitzen més a peu. Però alguns dels desplaçaments interns, de l'ordre de la tercera part, encara es realitzen en cotxe. La bici apareix encara molt poc, el lleuger augment es degut possiblement a l'ús esportiu. El cotxe guanya en nombre d'usuaris de nou, però cal tenir en compte l'elevat percentatge de desplaçaments interurbans i entre els dos nuclis urbans de Tavernes.



Sobre mitjans de transport públic i taxi

Passem a valorar l'ús que es fa de les diferents modalitats de transport existent al municipi. En aquest cas, es considera l'autobús interurbà, el servei de ferrocarril de rodalies i el servei de taxi.

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

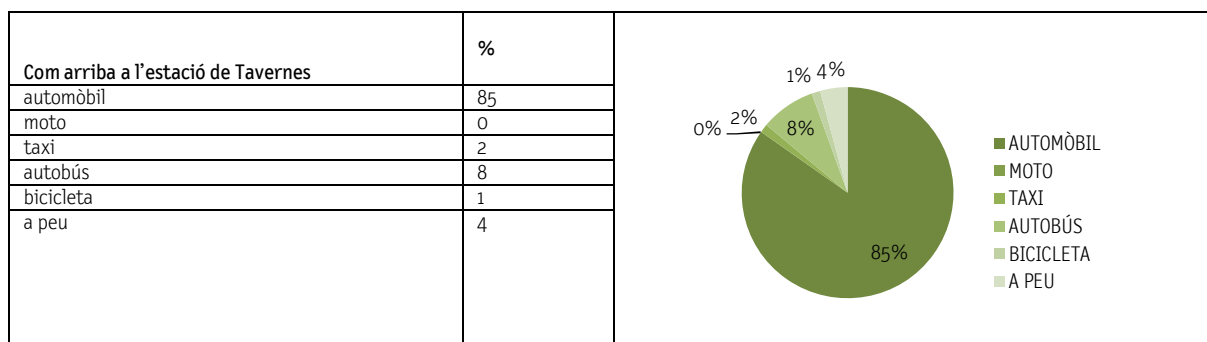


L'autobús representa una alternativa puntual, ja que només un 7% l'usa habitualment, i més de la meitat de la mostra no l'utilitza.

El taxi no és una opció massa escollida, ja que un 76% no l'utilitza mai.

El tren és un dels mitjans més valorat i més utilitzat per a la connexió amb altres municipis. Moltes persones entrevistades han contestat que alguna vegada l'utilitzen (68%), també és el mitjà que més s'utilitza de manera habitual (28%).

Malgrat tot, el mitjà de transport que més utilitzen per arribar a l'estació de ferrocarril és l'automòbil (en un 85%). Llavors, el tren resulta un bon servei per a la comunicació amb altres municipis, però no està resolta, de manera sostenible, la connexió entre els nuclis urbans i l'estació de ferrocarril. La població no opta pel transport públic ni la bicicleta, i prefereix agafar el cotxe. Cal dir que l'estació disposa d'una gran superfície destinada a aparcament amb capacitat per a acollir molts vehicles.



Tanmateix, quan es pregunta que si agafarien més l'autobús per anar a l'estació o a la platja, si milloraren les condicions del servei, quasi un 84% diu que sí l'utilitzaria. Les raons i comentaris al respecte han estat les següents:

- “És un mitjà econòmic i evite tenir obligatòriament cotxe.”
- “És econòmic, còmode i no es perd temps buscant aparcament.”
- “Arribaria sempre al lloc de destinació.”
- “No dependria del cotxe i això es llibertat, a més a més saludable.”
- “Perquè així no fas molestar a una altra persona per a que et porte a l'estació.”
- “Perquè contamina menys.”
- “Per seguretat i evitar robatoris a l'aparcament de l'estació de Tavernes.”
- “Per la comoditat del cotxe, ja que l'estació disposa d'aparcament.”
- “Perquè estalvie gasolina i no contamine.”

“Més econòmic i menys contaminació que l'automòbil, fins i tot en l'estiu, que el desplaçament és un suplici per a anar a la platja o a qualsevol destinació costanera.”

“Perquè vivint a Gandia i treballant a Tavernes, considere que el tren és un bon transport públic i l'autobús milloraria la meua qualitat i em permetria vindre a treballar més còmodament, sense contaminar amb el cotxe i amb més seguretat.”

La comoditat i despreocupació per trobar aparcament són les opinions més esmentades.

Encara que queden percepcions negatives com aquestes:

- “El servei és pobre quant a horaris, qualitat i competitivitat de preus.”
- “Necessite el cotxe per al treball, no puc dependre d'horaris.”
- “Per no deixar el cotxe en l'estació que una vegada ja van intentar furar-me'l.”
- “Perquè no tinc l'hàbit d'agafar el bus.”
- “Porque ahora los horarios no son fiables.”
- “Hi ha 7 autobusos al dia, i jo molts dies me'n vaig a peu perquè tarde menys que esperar l'autobús”

“Perquè l'autobús actualment té molt poca freqüència i les condicions de l'autobús són pèssimes. També dir que una vegada arriba el tren a l'estació de Tavernes s'han d'esperar perquè l'autobús tarda molt de temps, per tant, deuriem de basar-se en l'horari del tren.”

“L'horari d'autobús, no és sempre el més adequat, moltes vegades quan tornes amb el tren, si no has anat amb vehicle a l'estació, et pots quedar molta estona allí sola, i l'estació queda avui per avui molt allunyada de Tavernes.”

La valoració del servei de transport públic queda de la següent manera:

| servei actual transport públic al poble | valoració |
|---|--------------------|
| Oferta de servei d'autobús per moure's dins del poble | molt roí |
| coordinació entre servei de bus i tren | molt roí |
| oferta de servei d'autobús per moure's a altres municipis | regular |
| oferta de servei de tren per moure's a altres municipis | bo |
| freqüència i puntualitat de l'autobús | regular - roí |
| informació d'horaris i trajecte de l'autobús | regular - molt roí |
| comoditat i rapidesa | regular |
| relació qualitat - preu de l'autobús | regular |
| nombre i distribució de parades de l'autobús | regular |
| disseny de les parades de l'autobús | molt roí |
| instal·lacions, aparcament a l'estació de tren | bo |
| seguretat a l'estació de tren | molt roí |
| oferta actual de taxis | regular |

L'autobús es valora negativament quant a servei, informació i coordinació amb el tren. El tren es valora millor, no obstant es demana més seguretat al recinte de l'estació.

La gent ha comentat el següent pel que fa a l'estació de ferrocarril:

“Es un peligro constante, si llegas más de las 19.99 h no hay autobús y el servicio de taxis es pésimo.”

“Faria falta unes càmeres de vigilància a l'estació del tren, que abarcoren tot el recinte.”

“Garantir més seguretat a la zona de l'estació ja que l'aparcament és molt gran i hi ha zones on no hi ha quasi llum.”

“Al tren cal vigilants per controlar les baixades i pujades de la gent.”

“L'estació hauria d'estar més temps oberta al públic, el telèfon està dins del recinte i si vols cridar i no tens mòbil no pots fer res.”

Sobre la coordinació tren – autobús:

“Debería haber coordinación entre las llegadas y salidas del tren con una línea de autobús entre Tavernes y la estación de tren.”

“La gent utilitzaria l'autobús si estigués coordinat amb el tren, i si arribara a totes les zones del poble. (La zona alta és inaccessible amb maletes).”

“Ha d'haver-hi alguna forma de fer que l'autobús pugui anar coordinat amb totes les arribades i eixides del tren; és ben segur que la gent ens hi acostumaríem, tot i que al començament costaria. Per molt que ens pese, no tenim cultura de transport públic i, precisament els països més avançats són els que més en tenen. S'ha de lluitar per això.”



Comentaris pel que fa al servei d'autobús:

“Considero que només es té en compte les trajectòries per la travessia i no la totalitat del poble amb parades en altres llocs més a la part alta i al passeig Colom, a banda de les que hi ha a la travessia.”

“Es deuria rescatar la línia platja-tren-poble i fer-la pública municipal amb uns autobusos més xicotets, fins i tot elèctrics com a Gandia, i que feren parades a les zones altes del poble, no només a la carretera.”

“Manca d'autobusos de plataforma baixa, que puguen ser accessibles per a persones grans, famílies amb carret de nadons, i persones amb mobilitat reduïda, usuàries de croses o cadira de rodes.”

“No és fiable donat que no arriba a totes les parades de tren, i es escàs el que cobreix la línia platja-poble al hivern. No hi ha connexió d'autobús amb la capital i amb Gandia et deixa lluny de tot.”

Altres comentaris sobre la mobilitat amb transport públic:

“Caldria motivar la gent amb algun tipus de campanya perquè a Tavernes, la gent no sol utilitzar els mitjans de transport públic si tenen cotxe. Preferim agafar el cotxe que l'autobús, i a la llarga això no és bo per al nostre poble.”

“Un servei de lloguer-bici compartit amb la resta de pobles de La Valldigna, com ha fet Gandia amb Bellreguard : estalviariem costos i tenim camins per a comunicar-nos sense tocar carretera, i més quan es faça la mota del riu segon el pla de laminació : dos metres d'amplària de via peatonal i de bici. Caldria començar ja a estudiar-ho.”

“Era millor fa 50 anys que ara. Estàvem connectats amb autobús a totes les poblacions dels voltants (Xeraco, Gandia, Denia, Simat, Benifairó, Alzira, Carcaixent, Xàtiva, València). Mitjançant el tren teníem l'estació dins del poble i estàvem connectats a molts més pobles que ara, donat que abans també disposaven de la línia fins a Dénia.”

“Aquest poble a tots els nivells, comparativament amb pobles del voltant (Gandia, Cullera, Alzira) va marxar enrere i en aquest aspecte de mobilitat mitjançant transport públic també.”

“Considero que és una mesura necessària per al desenvolupament d'un poble/ciutat, i que Tavernes hauria de donar-li prioritat, almenys al que respecta a la connexió amb l'estació de tren.”

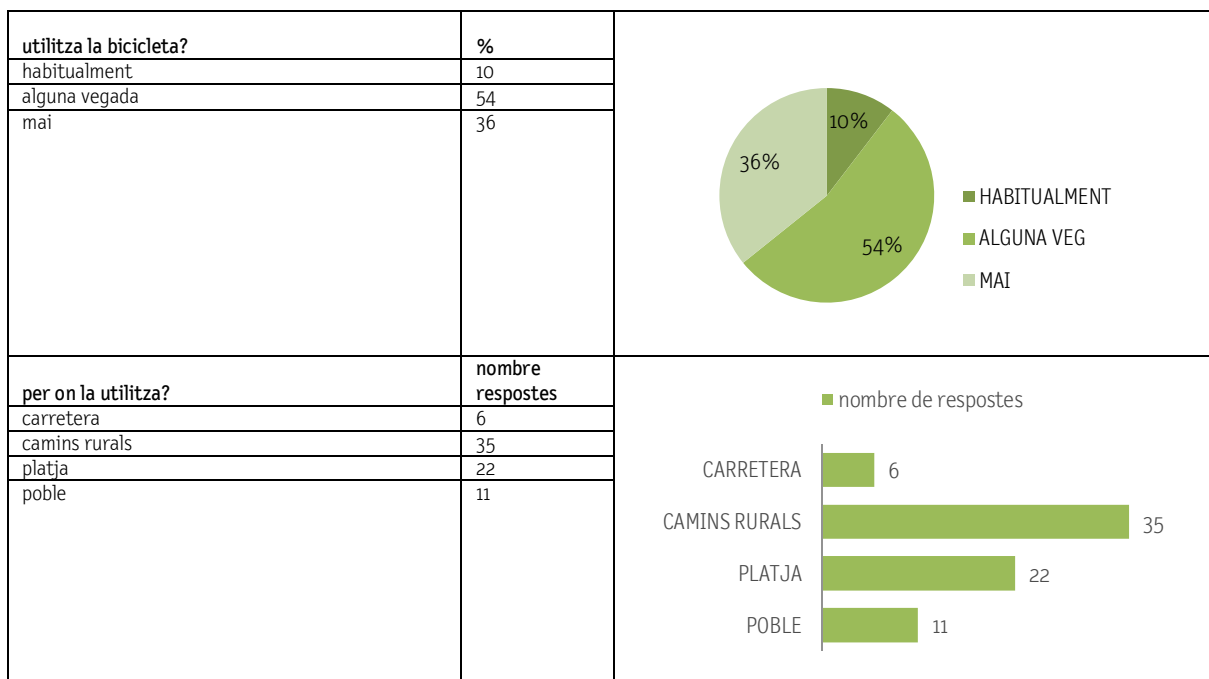
“És molt difícil coordinar el transport públic a més del seu alt cost econòmic, perquè l'estació s'ha quedat entre la platja i el poble, i augmenta els dos factors anteriors, així i tot, crec que és un error dels governants del moment quan es va fer el canvi de trajecte de Renfe.”

“Si no tens automòbil és ben difícil eixir del poble”

Sobre la bicicleta

L'ús de la bicicleta com a mitjà de transport a Tavernes és encara molt baix, doncs només per a un 10% és un recurs habitual. El 54% que la utilitza alguna vegada, possiblement siga per a ús esportiu o d'oci, i sovint s'utilitza per camins rurals. El percentatge d'ús és més alt al nucli de la platja, és a dir, vinculat en molts casos a temps d'oci. També cal dir que la topografia plana d'aquest nucli facilita el desplaçament. Al nucli urbà principal hi ha zones on els pendents són pronunciats, i potser aquest motiu provoquero el rebuig a moure's amb bici.





La valoració dels carrers del nucli urbà principal com a aptes per anar amb bicicleta ha resultat bastant negativa: el 41% ha dit que són roïns i el 25% regulars.

El perquè d'aquesta opinió:

- “És perillós, no hi ha carril bici adequat. No hi ha punts per deixar segura la bicicleta.”
 - “Hi ha carrers que no es pot ni anar a peu, passa un cotxe i no caps, a més les voreres tampoc estan en condicions.”
 - “Són bastant plans, encara que vindria bé un carril bici.”
 - “Porque no existen espacios que se respeten para la circulación de los ciudadanos con bicicleta.”
 - “No hi ha espai per a circular tranquil·lament ni carril bici.”
 - “Són molt estrets. No hi ha carril bici. La gent no sol respectar les normes de velocitat i senyalització.”
 - “Els carrers estan pensats per als cotxes, i és molt difícil circular amb bici sense que t'atropellen.”
 - “No hi ha seguretat per a anar amb bicicleta, ni seguretat a l'hora de deixar-la i que no te la furten.”
 - “Els cotxes tenen preferència sobre les bicis en tots ells.”
 - “Perquè llevat d'uns quants, són massa estrets per circular automòbils i bicicletes.”
 - “Molts cotxes aparcats i molts cotxes circulant.”
 - “Circules amb por pel poc espai.”
 - “El cotxes t'acosen, no n'hi ha lloc per a nugar la bici.”
 - “Caldria fer més carrers peatonals (tot el centre urbà) i per a ciclistes, tancats als vehicles a motor.”
- “No hi ha cap carril bici dins dels casc urbà i el que s'ha fet des de la platja fins l'Ullal no té continuïtat. És un perill que estiga interromput per una rotona i si no vols anar per la carretera encara el perill és major pel creuament de la via del tren sense cap tipus de pas habilitat.”
- “Els del poble estan mal condicionats per anar amb bicicleta, massa cotxes, hi ha carrers mal asfaltats. En la platja hi ha menys volum de cotxes pels carrers.”

“Manca de carril bici, o senyals que prioritzen a l'usuari amb bicicleta, i de connexió tavernes / estació / platja. També manca la connexió entre els pobles de la Valldigna.”

“En referència a l'asfalt, hi ha alguns que estan malament, prop de les voreres és perillós acostar-te a causa de la falta de paviment.”

“No hi ha senyalització correcta i tenim el perill d'una carretera que creua el poble amb un trànsit elevat de camions.”

“El carril bici que han construït camí a la platja es talla a la rodona, està molt alt i per això té un escaló enorme i perillós així com baixades i pujades innecessàries.”

“Un cotxe no pot avançar a una bicicleta amb seguretat en cap carrer del poble. Una bicicleta circulant per la carretera no pot ser avançada per un cotxe sense envair el carril contrari.”

“Al poble no hi ha carril bici i a la platja, el que hi ha és un intent de carril. A la platja s'ha colorat de roig un tros de la vorera, i s'ha llevat espai per al vianant.”

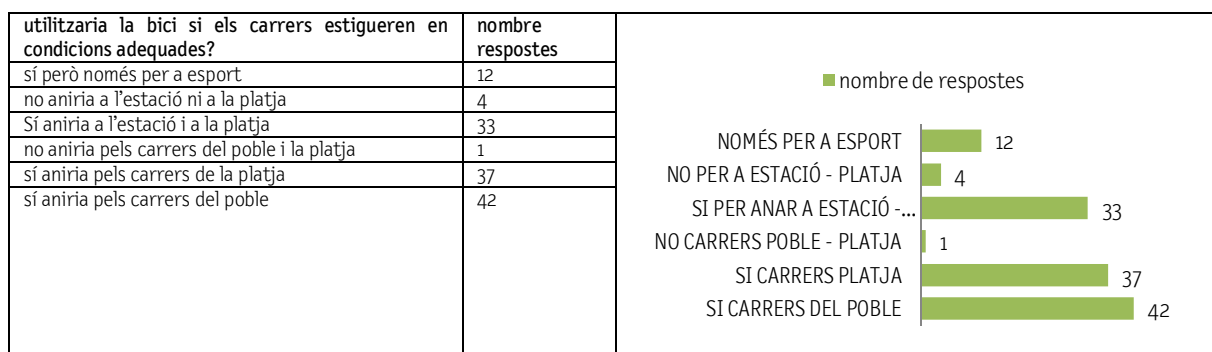
En resum:

hi ha una alta percepció d'inseguretat del ciclista en els carrers, en general produïda pels vehicles a motor. No hi ha una bona convivència entre cotxes, bicicletes i vianants.

Es critica el disseny del carril bici que comunicaria el nucli urbà principal amb l'estació i la platja, per la manca de continuïtat i per l'escaló que el separa de la calçada.

Per altra banda es reclama la construcció de carrils bici, i costa entendre que existeixen altres maneres de circular amb bicicleta en equilibri amb altres mitjans de transport, com les zones 30. Cal dir que ambdós nuclis urbans ja tenen aplicades aquestes mesures de reducció de velocitat a 30 km/h, però sembla que no es tenen massa en compte o es desconeix què implica aquesta mesura. Per tant es va fent evident que seran necessàries campanyes de conscienciació per fer arribar a la gent el foment de la mobilitat sostenible.

Resulta, però, més optimista, la resposta de la població que diu que sí utilitzaria la bici pels carrers de la platja, pels carrers del poble i per anar de la platja a l'estació, si estiguera condicionat. La proposta de millorar les infraestructures per a moure's amb bicicleta obté bona acceptació entre la població que manifesta que la utilitzaria més per a desplaçaments dins i entre nuclis urbans.



Per a finalitzar amb el tema de la bicicleta, s'ha demanat que els participants facen aportacions i comentaris que consideren adients. A continuació es recullen alguns dels comentaris:

“Una connexió amb carril bici, és saludable i bo per al medi ambient. Opine que faran falta molts anys per a que la gent es culturitze amb aquest mitjà de transport i el clima és molt calorós i aleshores més enfarragós per a que la gent vaja tot l'any amb bici.”

“Deurien establir-se punts d'aparcament segurs, es una qüestió important per donar confiança i seguretat a la gent.”

“Cal fomentar el seu ús des de les institucions públiques. Seria important fer alguna campanya de sensibilització o alguna acció.”

“M'agradaria un carril bici de l'estació al poble amb un servei de transport de bicicletes com el Valenbisi o la La Bici de Gandia.”

“Pels camins és un perill circular i en les zones d'oci no n'hi ha lloc on nugar-la per a que no te la furten si vols fer trajectes annexes a peu.”

“Si s'han de fer carrils bici demanaria que hi haguera una xicoteta seguretat per a que els ciclistes anaren més tranquils i segurs. També dir que hi haja una estació o lloc per a deixar les bicicletes a l'estació i que aquestes estiguen vigilades ja que si actualment la deixes una vegada tornes li falten les rodes o qualsevol altre objecte.”

“Aquest estiu vaig voler provar el " carril bici " fins la platja i a l'altura de la via del tren ja no vaig poder seguir. Vaig haver de passar per dins de l'estació de tren i travessar la via amb la bici al coll. Ja hi ha solució? Propose fer un xicotet túnel per baix de la via del tren i arribar viu a la platja.”

“Un carril bici adecuado entre el núcleo urbano y la estación, playa, clot de la font, Benifairó, Simat, incluso subida a la visteta.”

“Probablement s'utilitzaria més aquest mitjà, si a més de restaurar millor les vies d'accés i pavimentació, hi haguera una millor conscienciació ciutadana i pogueres aparcar la bici sense por de que no la trobes després.”

“ Fan falta voreres, carril bici i enllumenat”

“ Potencieu-la i feu un carril bici amb llum!”

“ És un mitjà de transport més o menys ràpid, silencios, no contaminant i a més saludable.”

“ S'ha de fomentar el seu ús per part de les institucions públiques.”

“ Carril bici per a la platja - Tavernes - Benifairó-Simat, però amb serietat i seguretat.”

“ A més d'adequar les vies, caldria que també es posaren més aparcaments per a bicicleta al poble.”

“ El lloguer comarcal de bicis és interessant per a ser estudiat.”

Sobre camins rurals

També els camins rurals resulten una gran oportunitat per als usuaris de la bicicleta i la promoció turística, i així ho demostra la resposta a la pregunta: podrien els camins rurals estar adequats com a rutes ciclistes atractives per a turisme? On un 94% opina que sí.

Totes les respostes posen en valor l'entorn rural de la Valldigna i veuen en aquests camins rurals una oportunitat per millorar-ne la qualitat de vida i fomentar el turisme responsable vinculat a la natura i que es mou amb transports sostenibles.



Algunes de les respostes recollides (entre altres que repeteixen els mateixos motius) són les següents:

- “Augmentaria el turisme i per tant l'economia.”
 - “Per a conèixer el nostre poble, donar a conèixer el paisatge.”
 - “Menys trànsit, més tranquil·litat.”
 - “Porque así habría más oportunidad de conocer nuestro entorno rural.”
 - “Seria molt beneficiós culturalment i econòmicament.”
 - “Potenciació del turisme i ciclisme saludables.”
 - “Perquè és un aspecte del nostre entorn que no sabem explotar.”
 - “Per què és una manera més segura per practicar aquest sport.”
 - “La potenciació del turisme per la Valldigna és una possible font d'ingressos.”
 - “Per a incentivar la Valldigna amb altres propostes que no siga només la platja”
 - “Perquè és una forma sana d'arribar i veure moltes coses que des de el cotxe no veus ni aprecies.”
 - “Amb llum seriem molt bons, més serveis pels veïns, major qualitat de vida”
 - “Perquè és un luxe tindre horta, muntanya i mar a prop, i això s'hauria d'aprofitar.”
- “Perquè són una xarxa molt important a la Valldigna, molt adequada per a fer rutes, per topografia i més encara per interconnexió.”
- “Perquè he fet un projecte lligat al carril bici, on es connectaven els Ullas més destacats de Tavernes i em pareixia una molt bona opció, perquè jo ho faig i es molt agradable.”
- “Perquè tota la subcomarca la tenim ja comunicada amb aquests camins, falta prioritzar-los, senyalitzar-los i publicitar-los.”
- “Perquè tenim un entorn natural digne de ser conegut i de ser gaudit per qualsevol persona i els camins rurals, que en són molts poden ser una bona solució.”
- “Perquè el ciclisme és un esport molt practicat a la nostra zona, però no disposem de llocs adequats per practicar-lo amb els més menuts.”
- “És una bona oferta turística passar per l'ombria, seguir el riu, anar a Benifairó, Simat, al Monestir, ... tot amb bici i al costat de la natura, dels camps.”
- “Tenim un terme municipal preciós i si els camins rurals estigueren ben condicionats i es feren més atractius per als ciclistes i persones a qui els agrada caminar, la gent del poble se sentiria més segura i els transitaria més. A més potser atrauríem visitants dels pobles del voltants i fins i tot turistes en estiu.”
- “Cal aprofitar l'entorn agrícola i els paratges que encara sobreviuen per tal de crear un atractiu turístic. Estic content de que per fi, el govern municipal valore totes aquestes propostes de millora del paisatge per tal de reinventar l'economia i les relacions socials a la Valldigna.”

Sobre l'espai públic urbà

La valoració de l'espai públic de la zona on viuen les persones que han contestat l'enquesta resulta:

| aspectes de l'espai públic urbà | valoració |
|--|-----------|
| la convivència als carrers de vehicles, vianants i bicis | regular |
| disseny de carrers còmode i segur | regular |

| | |
|---|--------------|
| quantitat d'aparcaments al carrer | roí |
| qualitat de carrers i places per a ús de la gent | regular |
| disseny apte per a mobilitat reduïda, carrets, etc | roí |
| qualitat del mobiliari urbà, enllumenat, arbrat, | bo - regular |
| quantitat de vehicles circulant i aparcats | roí |
| convivència amb fums i sorolls dels vehicles | roí |
| existència d'aparcament soterrani de pagament disminuint vehicles en superfície | regular |

Aportacions i suggeriments dels participants en relació a la qualitat de l'espai públic urbà:
Sobre l'aparcament:

“Fomentar l'aparcament soterrani.”

“L'aparcament soterrani hauria de ser gratuït, potser posant una limitació horària.”

“L'aparcament soterrani a Tavernes, des del meu punt de vista no feia cap falta.”

“L'aparcament de Marjaletes està en males condicions ple de forats i quan plou es una gorrinà.”

“El pàrquing hauria de ser més econòmic, encara que la primera hora siga gratuïta.”

“Pel que fa a l'aparcament soterrani del passeig, moltes vegades l'ascensor no funciona!!! i per a mi se'm fa un món haver de pujar amb el carro amb la meua filla amb por per si el que entra no el veu, hauria d'haver una rampa peatonal per a quan l'ascensor no funciona.”

Sobre els parcs, places i espais d'estada:

“Falten parcs per a xiquets i els animals estan discriminats.”

“En algunes zones l'enllumenat és tant escàs que fins i tot fa por passar-hi de nit, sobretot a les zones altes.”

“De vegades es malgasta "llum" per exemple, al parc dels 4 vents. Si està tancat per la nit, amb l'enllumenat de les voreres en sobra.”

“Falta un poc de vegetació o un parc més natural prop del poble, espere que en el projecte del riu Vaca es pugua fer alguna coseta més natural junt al teòric carril bici.”

“Jo visc al passeig del país valencià. Està mal dissenyat. L'entrada de vehicles del aparcament esta junt al parc infantil, aquest no hi està cercat, hi ha una zona adoquinada per a l'ús de la falla (i que després no s'usa), que és molt erosiu per als nens, van tallar el arbres que hi havien, i els que hi han ara son testimonials, a l'estiu és un sequer, no hi es pot estar, caldria posar un pèrgola de cap a cap amb vegetació que fera ombra. A mes deuria de ser tot el passeig peatonal.”

Sobre els carrers:

“Molèsties pel pas de bicis i motos per carrers i espais per a vianants.”

“A la carretera és difícil conciliar el soroll dels vehicles i la tranquil·litat. És ja necessària las circumval·lació.”

“el espacio público está invadido por la inmensa cantidad de vehículos existentes, impidiendo al ciudadano de a pie transitar con comodidad en su espacio natural. Viviendas con vado, en las que dejan el vehículo delante del vado. No es justo.”

“Si per espai públic s'entén voreres i trams de carretera, pense que caldria una revisió a fons d'algunes zones on hi ha clots importants.”



“La carretera té difícil solució. Farien falta túnels perquè els vianants puguen passar d'una part de la carretera a l'altra.”

“S'havia de reduir l'espai i limitar el temps d'aparcament a la via pública de la zona centre i carretera, i vigilar l'aparcament correcte mitjançant un servei de grua eficient per tal de fomentar que la ciutadania utilitze mitjans de transport com la bicicleta o caminant, donat que nombrosos desplaçaments poden fer-se amb aquests mitjans ja que els trajectes són curts i així també es fomentaria l'ús del pàrquing municipal.”

Sobre accessibilitat:

“S'han fet actuacions recents que continuen incomplint la normativa en matèria d'accessibilitat, com per exemple, passos de vianants no accessibles. No es qüestió de fer propostes de millora contínuament, siga mitjançant A21 o PMS, es qüestió de fer actuacions correctament des de primer hora, evitant el fer i desfer per tornar a fer.,

Altres:

“Hem de tenir en compte en quin poble estem, amb unes despeses molt limitades.”
“Els espais en general no estan mal, simplement cal que la gent no agafe el cotxe i camine més.”

En resum:

S'admet que hi ha un problema d'excés de presència de vehicles circulant i aparcats, i açò resulta molest. S'evidencia el perjudici de la contaminació per fums i soroll. Però al mateix temps, es repeteix molt la falta d'espai per a estacionar el cotxe. Sempre hi ha una demanda d'aparcament que sovint denota poca voluntat per a disminuir l'ús massiu del vehicle privat. Fa falta un esforç per aconseguir la millora dels espais urbans quant a qualitat ambiental i social. El camí cap a una mobilitat sostenible requereix un canvi de mentalitat, i això ens concierneix a tothom.

L'altre aspecte negatiu sobre l'espai públic urbà, és la falta de solucions en el disseny adaptat per a totes les persones. Algunes de les voreres i passos de vianants estan sent transformats per a millorar la mobilitat de les persones, però en falten molts, i si no hi ha continuïtat en els trajectes, llavors no s'està facilitant l'autonomia de les persones amb mobilitat reduïda. La valoració roïna d'aquest aspecte resulta de detectar que l'espai públic no acull la diversitat funcional de les diferents persones que l'utilitzen.

Les aportacions de la ciutadania parlen a més de la necessitat d'incorporació de natura i arbrat, així com millorar l'enllumenat, és a dir, demanden unes millors condicions de confort i seguretat a l'hora d'habitar els carrers i places.

Altres demandes fan evident el problema de perill i molèsties produïdes pel tràfic de la carretera que creua el nucli urbà principal, i la necessitat de realitzar la circumval·lació.

Sobre mesures de millora de la mobilitat i de la qualitat de l'espai públic urbà

Opinió sobre les propostes de mesures que es podrien aplicar per millorar la mobilitat i la qualitat de l'espai públic:

| mesures | valoració | % |
|--|-----------|----|
| limitar accés al poble a vehicles que contaminen molt | positiu | 72 |
| condicionar més carrers per a l'ús preferent de vianants | positiu | 78 |
| adaptar carrers per a bicicletes | positiu | 82 |
| crear aparcaments per a bicicletes | positiu | 90 |
| reduir la velocitat a 30km/h, als carrers del centre, convivència vianants, bici i cotxe | positiu | 87 |

| | | |
|--|----------------------|---------|
| condicionar més zones per a càrrega i descàrrega | positiu - indiferent | 35 - 39 |
| creació de camins segurs per anar a escola | positiu | 88 |
| llevat aparcament gratuït al centre i posar-ne de pagament | negatiu | 61 |
| control i sancions més estrictes per a vehicles mal aparcats | positiu | 66 |
| promoció projecte compartir cotxe per anar a treballar | positiu | 73 |
| creació empreses de préstec bicis per rutes mar - muntanya | positiu | 73 |
| construcció carril bici i andana trajecte poble-estació-platja | positiu | 90 |
| millora servei bus poble-estació-platja | positiu | 95 |
| aparcament soterrani i públic al centre amb preus assequibles | positiu | 82 |
| condicionar el camí del mur a la part alta del poble i dissenyar un passeig vora riu | positiu | 86 |

Les mesures que més acceptació tenen són aquelles relacionades amb la bicicleta, millorar la convivència de circulació amb altres vehicles, construir carrils bici i crear llocs d'aparcament.

També les mesures que aporten seguretat en els desplaçaments a peu, sobre tot en les rutes escolars. I altres propostes com els itineraris adequats del camí del Mur de defensa o el passeig vora riu.

Però la proposta més demandada ha estat la millora del servei d'autobús que comuniqui els nuclis urbans del municipi entre ells i amb l'estació de ferrocarril.

L'única proposta que no rep acceptació és la mesura dissuasòria de fer pagar per a aparcar al centre del poble, la qual faria disminuir els desplaçaments amb vehicle en aquesta zona i recuperar espai per a vianants i per a ús lúdic dels carrers i places.

Altres mesures i suggeriments que ha aportat la gent que ha participat en l'enquesta:

Sobre espai públic urbà i entorn rural:

“Cal finalitzar l'obra del Parc del Cantalot (en execució des del 2007).”

“Fa falta la circumval·lació”

“El passeig vora riu que siga el més natural possible i que tinga una continuïtat amb el paisatge de muntanya de l'ombria.”

“Què es podria fer amb l'entrada tan horrorosa amb les antigues casetes de sequer en ruïnes que hi ha a la banda esquerra entrant al poble?, què es pot fer amb la zona del polígon del pla tocant l'assut del riu?, ara mateix és un lloc molt lleig, desordenat i degradat.”

“Si volem tindre un entorn bonic per tal de promocionar el turisme a la Valldigna, caldria fer un pla exhaustiu de neteja de cunetes, hi ha tones de plàstics, llaunes i enderrocs. Caldria fer tot el possible per a que els agricultors no deixen les terres ermes.”

“Propose la ruta dels cítrics com es fa a la Rioja amb les vinyes, potser ens done una miqueta de futur tornar als temps antics. La crisi és una oportunitat de reinventar-nos.”

“La contaminació no ve sols dels vehicles si no també d'indústries perilloses pel que fa a contaminació d'aire, aigua, sòl i que es troben molt prop del poble.”

Sobre aparcament:



“Los aparcamientos gratuitos deberían estar regulados por un tiempo prudencial, al terminar este tiempo, quitar el vehículo para que otro usuario lo ocupe.”

“Les zones de càrrega i descàrrega deurien ser també utilitzables per als professionals que de vegades, poques, necessitem arrimar-nos al ajuntament o bancs unes xicotetes estones de temps per a tràmits curts. El mateix en quant al pàrquing.”

“El control més estricte del cotxes mal aparcats em pareix positiu sempre i quan es done per tot arreu, es a dir, que siga per tot el poble, no a unes zones sí i a altres no.”

“No només hi ha problemes d'aparcament en el centre del poble, ja que sembla que tot està enfocat a aquesta zona de Tavernes. Carrers com a Divina Aurora de doble sentit, Sant Joan Bta. que s'aparca damunt de la vorera i altres llocs de la perifèria estan tan malament com el centre de la ciutat, per no parlar de la carretera.”

Sobre transport públic:

“Millor transport públic per a vindre a treballar a Tavernes, tenint en compte els horaris d'entrar a treballar als comerços, ja siga tren, autobús i/o bicicleta.”

“Fa falta donar-li més seguretat a l'estació i això es podria fer senzillament amb càmeres de vigilància que comuniquen amb les pantalles de policia de guàrdia en l'ajuntament, a més de cartells molt visibles advertint-ho.”

Sobre la bicicleta:

“Si es fa el carril bici entre Tavernes-estació-platja, poseu vegetació autòctona.”

“A més de préstec per a bicis de muntanya, es podria estudiar la creació d'estacions de bicicletes per anar a diferents llocs del poble (estil Valenbisi).”

“La creació d'un carril bici poble-platja-tren es imprescindible i ajudaria molt, però de nit el problema es mantindria igual.”

“Que els lloguers de bicis s'instal·laren a les entrades del poble on es puga aparcar, com sequers, pavelló poliesportiu o gasolinera Landete, i a la platja en el pàrquing de l'entrada, el de la Goleta, i algun pel mig de l'avinguda.”

“Catàleg de Rutes per a bicicleta per la Valldigna. Limitació circulació a 25 Km/h a cotxes i motos que circulen per aquestes rutes.”

Altres aportacions sobre mesures de mobilitat sostenible:

“Compartir cotxe és una mesura que optimitza l'ús del vehicle privat i potencia la disminució de espai públic ocupat per vehicles. Es pot compartir trajecte o llogar el cotxe entre veïns, particulars amb Social Car per exemple. Els propietaris obtenen uns diners extres i els veïns del poble o ciutat poden disposar d'un cotxe quan necessiten, amb la total confiança i seguretat com si fos seu.”

“Cal promoure "el caminal". A festes fer volta a peu (caminant) pel poble per la nit.”

Sobre conscienciació de la ciutadania i participació pública:

“Important continuar amb la participació ciutadana com ho esteu fent.”

“La gent es deu conscienciar que per el poble s'ha d'anar a peu, no pot ser que una persona per anar a fer-se un cafè agafe el cotxe.”

“Consultar amb les Associacions. Per exemple, tant en la fase de projecte com abans de rebre l'obra, consultar amb Valldigna Accessible si l'execució de l'obra es realment accessible o hi ha alguna millora raonable que es podria fer abans d'acabar l'obra.”

“S'hauria d'afegir una intensa campanya de conscienciació, ja que continua havent gent que agafa el cotxe fins i tot per a comprar el pa.”

“S'ha de potenciar l'ús intel·ligent dels recursos, més racional, més òptim i com a municipi i ciutadans hem de potenciar-ho pel bé de tots.”

En desacord:

“No m'agradaria que condicionaren carrers per a l'ús de vianants perquè visc al centre i vull anar circulant amb el meu cotxe per ací, encara que no siga per a estacionar.”

“Tavernes no es una gran ciutat!”

“Ajudar les empreses del poble a eixir endavant. De moment no gastar diners amb carril bici i ajudar a qui realment ho necessita.”

L'equip tècnic tindrà en compte els suggeriments i idees per a les mesures del Pla de Mobilitat Sostenible.

Paral·lelament, és normal la preocupació que alguns participants en l'enquesta mostren en relació al cost econòmic que poden suposar la realització de millores, i per tant, es demana coherència a l'hora d'aplicar-les en concordança a la viabilitat econòmica i a l'escala d'un municipi com és Tavernes de la Valldigna.

Consideracions finals per part de la ciutadania

Finalment, la gent que ha contestat el qüestionari, ha dit, en un 96%, que si millorara la mobilitat sostenible milloraria la qualitat de vida dels veïns de Tavernes de la Valldigna.

Entre els diversos perquè es troben els següents:

“Per la menor contaminació i major seguretat.”

“Se contaminaria menos, habría más seguridad.”

“Menys ús de combustibles contaminants = estalvi per a tots = menys sorolls = millor qualitat de vida.”

“La estación debería de estar más cerca del pueblo, para que la gente se pudiera desplazar en mejores condiciones”

“Perquè molts els carrers del poble han de estar destinats per a la gent i no com ara que estan destinats als vehicles.”

“La vida més saludable, menys estrés al desplaçar-nos i més conversa entre la gent al anar a peu i al mateix temps ens ajudariem més.”

“Crec que cal incentivar els mitjans de transport sostenibles, són mes nets i sans, per a tots no solament per al que ho utilitza, però cal millorar la seguretat i estacionament dels vehicles.”



“La gent no ha de ser tant còmoda, un trajecte de 15 minuts a peu per València, no és res, en Tavernes pots crear el poble, per tant hi ha que potenciar anar a peu, està demostrat en altres ciutats que al millorar el transport públic la gent es consciència més del seu ús, el fan servir i millora la qualitat de vida.”

“Reduiríem la contaminació als carrers (atmosfèrica i acústica) i l'estrès de la gent, no hi hauria tant de soroll, els xiquets, veïns i veïnes ens sentiríem més segurs. Tot el que ens supose relaxació, millora el nostre caràcter, el nostre dia a dia, i, per tant, la nostra qualitat de vida.”

“Només per als mesos d'hivern ja seria molt positiu, amb menys contaminació i més vida sana. Perquè la contaminació seria menor, més gent deixaria el cotxe de banda per la millora dels serveis públics, menys automòbils circulant pel nucli urbà suposaria, menys sorolls, menys perill, menys emissions de gasos contaminants. A més es podrien habilitar més espais per a les persones, per a fer més vida al carrer. Perquè estaríem un altra volta en un poble de gent i no en una pseudo-ciutat de cotxes.”

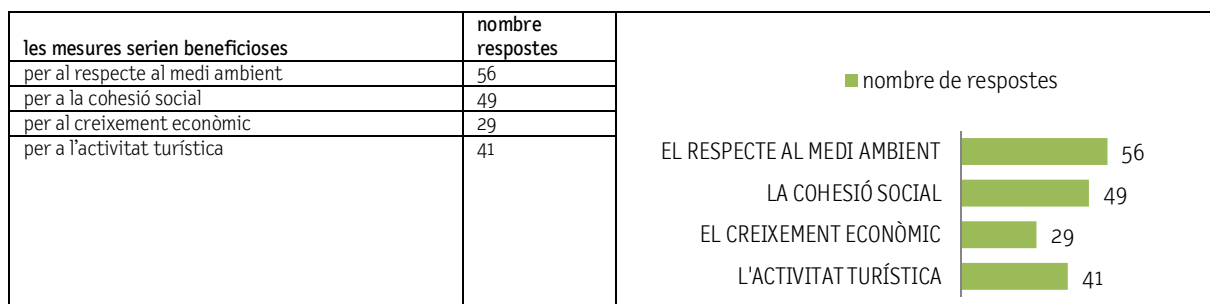
“La gent d'aquest poble quan té una idea al cap de que el transport públic és deficient o el carril bici es perillós, no hi ha forma de que canvien de mentalitat però crec que amb l'ajuda del ajuntament i fent una gran publicitat d'aquests servicis seria beneficiós per a tots ja que ens perquè la contaminació seria menor. Més gent deixaria el cotxe de banda per la millora dels serveis públics i ens animarien utilitzar-los.”

“La qualitat de vida no està en créixer i créixer de manera insostenible. La gent ja s'està adonant que el consumisme i d'individualisme no els dona la felicitat. Tal vegada ja arribat el moment de tornar enrere. El que s'anomena decreixement, tornar a fer vida al carrer, més llocs on reunir-se a xerrar ,més associacionisme i menys facebook.”

“Als països del nord d'Europa fa fred i en les ciutats la gent va amb bicicleta. Hi ha pocs cotxes, menys CO2, menys estrés, menys contaminació acústica, més relació entre persones.”

“Perquè és molt agradable passejar pel poble a peu i sense sorolls estridents perquè no hi han distàncies tan grans com per a agafar el cotxe.”

“Per fi s'arriba a la conclusió que una possible eixida econòmica siga explotar els recursos que per sort encara no s'han destruït. Són els espais agrícoles i els paratges naturals de la Valldigna inclosa la platja. Tenim tots els ingredients, ara falta planificar un bon projecte que done eixida al sector cítricol, salvant les terres de l'abandonament i al mateix temps mantenint un paisatge espectacular que jo en persona he tingut el plaer d'ensenyar a forasters. També cabria la possibilitat de reconvertir una xicoteta zona de tarongers en bosc mediterrani. Els Marenys, la zona del Castell de la Reina Mora, etc.”



L'aspecte més valorat de la mobilitat sostenible és el respecte al medi ambient, amb un 56 de respostes, seguit de la cohesió social, i de la millora de l'activitat turística. No resulta tant evident que millora també influeix en el creixement econòmic.

Conclusions

Desplaçaments interns dels nuclis urbans

Molts dels desplaçaments interns del nucli urbà es realitzen amb cotxe: ocasionant la majoria de problemes ambientals i d'inseguretat. A més, els cotxes aparcats al centre de la ciutat, ocupen un espai que podria ser utilitzat per a altres activitats que es realitzen a peu.

No obstant, encara hi ha cert rebuig a treure places d'aparcament coma mesura dissuasòria perquè la gent utilitze menys el cotxe per a acudir al centre del poble.

Transport públic

El transport públic s'utilitza molt poc, sobretot l'autobús, ja que es considera que no ofereix un bon servei, tanmateix, sí s'ha manifestat una demanda creixent perquè aquest servei millore i poder augmentar el seu ús, sobretot per a comunicar el nucli urbà principal amb el de la platja, i amb l'estació de ferrocarril.

Cal dir que el tren és un mitjà de transport molt valorat, i perquè els desplaçaments amb modes sostenibles siguin efectius, deu establir-se una adequada comunicació amb l'estació de ferrocarril mitjançant autobús i bicicleta.

Bicicleta

Resulta optimista la resposta de la ciutadania a promocionar l'ús de la bicicleta i a adequar el disseny dels espais urbans per a aconseguir una circulació accessible i segura. A més, aquesta acceptació es dona tant per als carrers urbans d'ambdós nuclis, com per a la connexió entre ells.

Qualitat de l'espai rural i urbà

Molt favorable resulta també la proposta d'endreçar la xarxa de camins rurals per a l'ús d'oci i salut de la ciutadania, i promocionar-los com a reclam turístic i de descobriment del valor del paisatge.

Pel que fa a l'espai públic urbà, sí hi ha una percepció de molèsties ocasionades pel tràfic i presència de vehicles a motor, però falta encara conscienciació per a canviar els hàbits d'ús d'aquest vehicle per part de la població.

Sobre les condicions d'accessibilitat, seguretat i confort, cada vegada hi ha més consciència sobre la importància que aquests aspectes tenen sobre l'habitabilitat dels espais i la influència en la qualitat de vida.

Sensibilització i conscienciació

Molts dels comentaris mostren comprensió en relació a la necessitat de campanyes de difusió i conscienciació, i s'entén que paral·lelament a la realització de millores en infraestructura, és necessari promoure entre la ciutadania canvis d'hàbits de comportament pel que fa a la mobilitat.

Propostes i aportacions

Els participants han demostrat molt d'interès, no sols en donar opinions i aportar dades, sinó també en imaginar solucions i oferir propostes.

Aquest resultat dona una idea del bon grau d'acceptació que pot tenir l'aplicació de mesures cap a la mobilitat sostenible. La gent ha considerat que es milloraria la qualitat ambiental del seu poble, i comença a intuir que, a més,



comportaria la recuperació dels carrers i places per a les persones. Açò vol dir que es prioritzaria l'espai adequant-lo per a les persones que caminen, que paren a xerrar, que seuen o que juguen al carrer, i perquè això siga possible, cal acotar l'espai que es destina al vehicle privat.

Només amb el desenvolupament del procés de participació, mitjançant enquestes i entrevistes, ja s'observa com la ciutadania es comença a sensibilitzar sobre la Mobilitat Sostenible. En molts dels comentaris, ja es manifesta certa preocupació i la voluntat per a portar endavant aquesta iniciativa.

Comentaris dels participants sobre el procés i valoració del qüestionari

“Que per part de l'ajuntament hi haja una publicitat d'aquests servicis per a que la gent d'aquest poble comence a utilitzar els servicis que pareix que estiguen abandonats.”

“És d'agrair el fet de que es consulte la població per aquelles coses que van a afectar-li en la seva vida diària i, tant de bo, es pugueren fer moltes coses de les que es suggereixen.”

“Espere que aquest projecte de mobilitat no quede sols en un estudi de fulls i fulls sense que ningú després tinga intenció d'executar les mesures que es puguen proposar.”

“Espere que aquest qüestionari servisca per a més que l'Agenda 21, estic participant a les taules de participació en marxa, que no es quede en un calaix.”

“Es necessita més seguretat ciutadana: policia.”

“Enhorabona per aquesta bona iniciativa de participació ciutadana, esperem que siga el principi d'una etapa marcada per una nova forma de fer les coses al poble.

| valoració de la consulta | nombre | % |
|--------------------------|--------|----|
| molt bé | 39 | 57 |
| bé | 22 | 32 |
| regular | 6 | 9 |
| malament | 0 | 0 |
| molt malament | 1 | 2 |

Consideracions sobre el procés

El nivell de respostes, en aquest cas, no ha estat l'esperat. Malgrat l'intent de facilitar diversos modes per a emplenar el qüestionari, i la difusió mitjançant medis locals, premsa i tecnologies web, el nombre de respostes no ha superat les expectatives. En ocasions futures cal invertir encara més esforços en la difusió i campanyes de publicitat dels plans municipals perquè la ciutadania es puga implicar. També cal dir que, cada vegada més, hauran de promoure processos participatius que acompanyen i legitimen les iniciatives i projectes que es vulguen proposar.

L'equip tècnic encarregat del procés de participació per al Pla de Mobilitat Sostenible, i la Regidoria de Participació Ciutadana de l'Ajuntament de Tavernes de la Valldigna, vol agrair a totes les persones que han participat, l'interés i el temps dedicat a la realització d'aquesta enquesta. Les seues aportacions són importants i necessàries per a la correcta realització del Pla.

10.2.2 Qüestionari del nucli urbà de la platja

El Pla de Mobilitat Sostenible, d'ara endavant PMS, en el seu procés participat de recollida d'informació, dedica un apartat especial a estudiar el nucli urbà de la platja. Aquesta àrea urbana rep un ús intens i concentrat a l'estiu que ocasiona problemes de congestió i problemes en la mobilitat de les persones i dels mitjans de transport, els quals poden ocasionar molèsties i repercutir negativament en la qualitat de vida de les persones que hi viuen o visiten la platja. També es dona, sobre tot a l'estiu, un flux continu de vehicles entre nucli d'interior i la platja, que dificulta qualsevol alternativa de desplaçament distinta al vehicle privat.

S'ha dissenyat un qüestionari expressament per a estudiar la mobilitat interna d'aquest nucli en particular, així com les connexions amb altres municipis i amb el nucli urbà principal. Pensant, a més, que existeix una època de l'any en la que l'ocupació i ús d'aquesta part del territori és molt intensa, i a la resta de l'any es redueix moltíssim.

Llavors, es decideix començar el procés de participació en el mes de juliol i continuar en agost, que són els dos mesos de major intensitat d'ús, assegurant una participació elevada amb major diversitat de perfils d'usuaris.

Amb l'ajuda de la participació dels ciutadans, el PMS estudiarà, (en funció dels diversos tipus d'usuaris), la fluïdesa dels desplaçaments amb bicicleta, a peu, amb vehicle privat i transport públic actuals, així com l'enllaç del nucli de la platja amb l'estació i amb el nucli urbà principal de Tavernes. A més, identificarà les afeccions sobre l'espai públic per l'ocupació de vehicles, sobre tot, en època estival.

L'objectiu, doncs, és dissenyar les estratègies i mecanismes per fer possible que totes les persones tinguin accés a diferents mitjans de transport i facilitats per a desplaçar-se en les seues activitats quotidianes; tot i contribuint a la sostenibilitat ambiental, al creixement econòmic i a la cohesió social. No oblidem que aquests aspectes beneficiarien, a més, l'activitat turística.

Qüestionari com a eina de presa de dades i Entrevistes com a implementació en la participació ciutadana

Paral·lelament als qüestionaris emplenats de manera individual i anònima, amb el format entrevista es recull, a més, una dimensió més subjectiva, en què es volen conèixer les percepcions, les predisposicions i les valoracions dels ciutadans vers alguns dels elements que conflueixen en la mobilitat.

El cas especial d'aquesta àrea urbana, per la seua condició d'ocupació temporal i ús concentrat, propiciava que s'escollira l'entrevista com a format més idoni i que permetia aprofundir més en les respostes. S'havia de tenir en compte que molts dels seus habitants, provenen de municipis del voltant i d'altres municipis d'altres comunitats autònomes de la resta de la península, i que, per tant, no podrien estar en altres activitats presencials del procés de participació del PMS que s'anirien desenvolupant durant els mesos posteriors.

El format entrevista a peu de carrer permet certa flexibilitat perquè els participants parlen més d'aquells temes que més els interessin o que més els afecten. D'altra banda, no sempre estan disposats a dedicar el temps necessari per a completar l'enquesta, la qual cosa, ocasiona que la mostra obtinguda no puga reflectir uns resultats quantitius exactes pel que fa a percentatges i nombre de respostes. Tanmateix, s'aconsegueix aprofundir més en alguns aspectes que són identificats pels propis usuaris com els més importants, i que solen repetir-se, i que per tant, esdevenen els temes principals a estudiar. Llavors, s'ha preferit optar per aquest mètode, que combina una part d'informació objectiva amb la valoració personal i subjectiva dels participants, i per tant s'aconsegueix una mostra de caràcter qualitatiu.

Al mateix temps, el contacte directe amb l'usuari, el diàleg, i la visibilitat dels tècnics que desenvolupen el procés, serveix com a eina de difusió. La conversa ha permès explicar el concepte de la mobilitat sostenible a la gent,



reflexionar perquè fa falta aplicar-lo a la zona urbana en la que estem, i valorar junt amb la persona entrevistada la necessitat de conscienciar la societat sobre models de mobilitat més sostenibles.

Les entrevistes s'han plantejat partint d'una sèrie d'hipòtesis sobre la situació de la mobilitat al nucli urbà de la platja. Amb les qüestions plantejades volíem conèixer quin perfil de població es mou a l'estiu a la platja, com es desplacen les persones dins del nucli urbà i com arriben a aquest. Hem fet també preguntes per saber el grau de coneixement d'aquestes persones sobre l'oferta del transport públic i, si són usuaris, què en pensen d'aquesta oferta. Altres preguntes anaven dirigides a tantejar l'ús de la bicicleta tant per a desplaçaments quotidians com per ús esportiu. A mode d'investigació sobre el territori de la Valldigna, s'ha preguntat sobre la possibilitat d'adaptar els camins rurals per a recorreguts en bicicleta, itineraris turístics, rutes d'interès paisatgístic, etc. Continuem amb algunes qüestions més sobre l'ús del vehicle privat, l'aparcament, els desplaçament a peu i la qualitat dels carrers, places i jardins de la platja. Com a reflexió final, comprovem com influiria la millora de la mobilitat en trencar l'estacionalitat d'aquest nucli i de com podria beneficiar l'oferta turística, sempre que és milloraren també altres serveis que actualment són deficitaris.



fotos 10.1. presa de dades / entrevistes

Distribució dels qüestionaris i realització d'entrevistes

El qüestionari s'ha dissenyat perquè pugui distribuir-se en format imprès per diversos llocs del nucli urbà de la platja. Així doncs, es va repartir per restaurants i establiments comercials, perquè poguera ser emprat tant per treballadors com pels clients. El lloc principal per accedir als qüestionaris en paper va ser l'Oficina de Turisme, situada a l'Avinguda de la Marina.

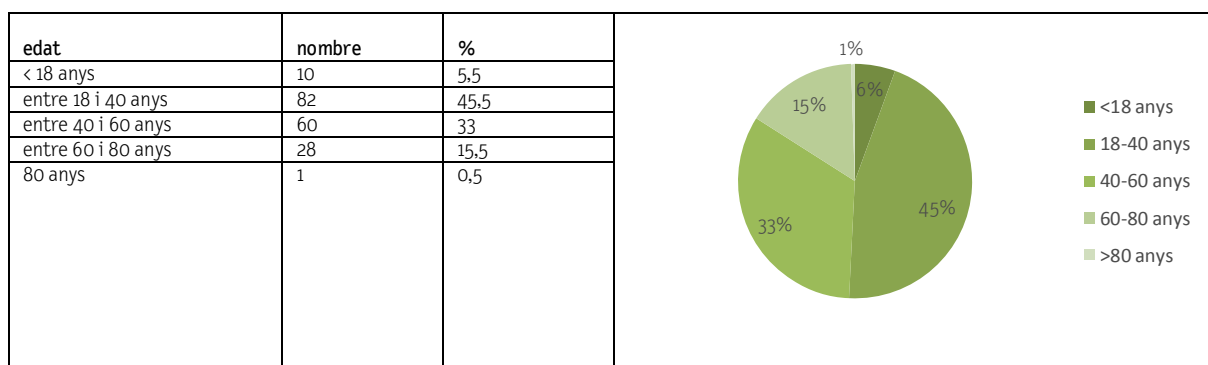
El gros de la mostra s'ha realitzat en format d'entrevista, durant els mesos de juliol i agost, que són els de més aflluència de gent. Els punts de captació de participants han anat movent-se al llarg del nucli urbà, des de la Goleta, fins l'extrem sud anomenat popularment com Padur. Aquells punts que han funcionat millor han estat l'Avinguda, ja que es tracta de la zona més cèntrica amb més activitat comercial i per tant de més trànsit de gent pel carrer, i els accessos a les platges. Per a l'entrevista es demanava a la gent si disposava de deu minuts per contestar unes preguntes i s'explicava que eren per al Pla de Mobilitat Sostenible de Tavernes de la Valldigna, i s'aclaria què volia dir mobilitat sostenible i l'objectiu de l'aplicació del Pla.

Una vegada finalitzat el període d'entrevistes, si algú ha sol·licitat emplenar el qüestionari de la platja, aquest s'ha fet arribar físicament en paper, o digitalment mitjançant correu electrònic.

S'han recollit un total de 181 qüestionaris del nucli urbà de la platja, dels quals, aproximadament 130 s'han fet en format entrevista a peu de carrer. La resta s'han emplenat per persones que les han adquirit en paper a la oficina de turisme del nucli de la Platja o a l'Ajuntament, o bé han estat sol·licitades mitjançant correu electrònic.

Perfils de les persones entrevistades

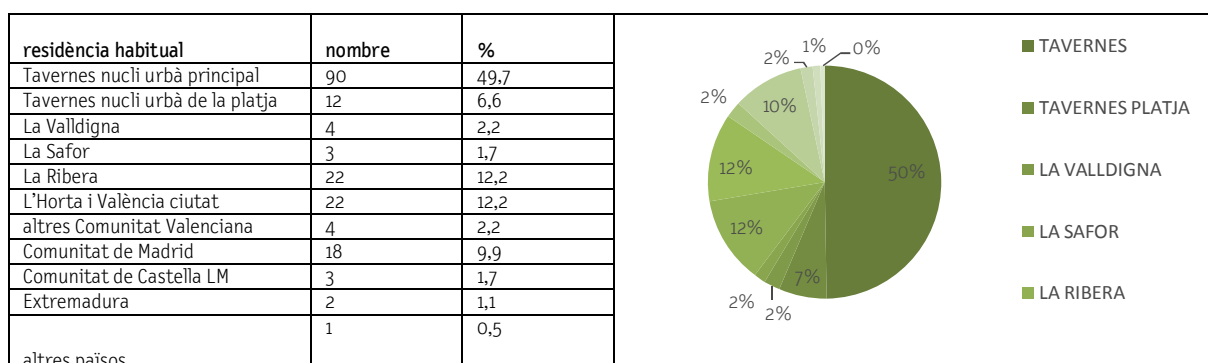
Les edats en que s'ha obtingut més representació estan compreses entre els 18 i els 40 anys, que ha significat quasi la meitat de les persones, seguit del grup de població entre 40 i 60 anys. Llavors, està representada una fracció important de gent en edat de treballar o estudiar i que té la necessitat de moure's diàriament. Cal recordar, però, que els mesos en que s'ha realitzat l'entrevista són habitualment els de períodes de vacances.



Més de la meitat eren dones, potser degut als rols atribuïts al gènere, ja que encara són les encarregades de les gestions de la llar, o d'acompanyar pel carrer a altres persones majors o als menors, i pel fet que aquests desplaçaments els fan majoritàriament a peu. Malgrat això, en la qüestió de sexe la mostra ha estat bastant equilibrada.

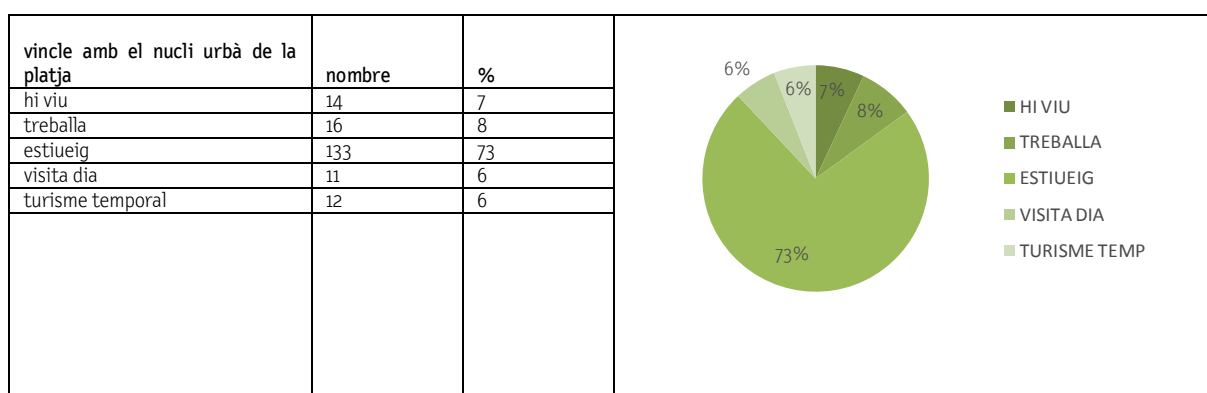
| sexe | nombre | % |
|------|--------|----|
| home | 76 | 42 |
| dona | 105 | 58 |

De la gent que estiuja a la Platja de Tavernes, quasi un 50% resideixen habitualment al municipi de Tavernes, però al nucli urbà principal. Només un 6,6% resideixen al nucli urbà de la platja. La resta es distribueix entre municipis de comarques del voltant, sobre tot de la Ribera, de València ciutat i àrea metropolitana i de la comunitat de Madrid. Puntualment algunes persones d'Extremadura i Castella, i una persona provinent de França.



De les persones que han contestat el qüestionari, un 73% estiuengen de manera habitual al nucli urbà de la platja de Tavernes. Un 8% ha contestat que hi treballa. I només hi viu tot l'any un 7%, (que és poc percentatge per poder avaluar la problemàtica també a l'hivern). La resta estan de visita o per a passar el dia.

Queda evident el baix percentatge de població que hi viu tot l'any, i l'augment considerable de densitat quan arriben els mesos estivals. L'alt percentatge de residents temporals a l'estiu, en contraposició al baix nombre de gent que va a passar el dia, denota ja un aspecte que durant l'entrevista començava a entreveure's, i és el fet que es tracta d'una platja familiar, transitada per la gent que té habitatge llogat o en propietat, i poc visitada per usuaris que venen a passar el dia, al menys entre setmana.



Hi ha 16 persones que han contestat que treballen al nucli urbà de la platja, més de la meitat es desplacen des del nucli urbà principal de Tavernes, o altres municipis, i la resta estiuengen al nucli urbà de la platja. Només una persona ha contestat que hi resideix i hi treballa. Llavors el nucli urbà de la platja és un pol d'atracció de mobilitat per motiu laboral, sobre tot els mesos estivals, ja que les ocupacions que s'hi donen són les relacionades amb l'hostaleria, turisme i repartidors.

La distribució de punts d'entrevista ha estat variada amb la intenció de recollir usuaris de les diferents zones de la platja que pogueren donar opinions diverses, tractant de captar residents, treballadors, etc., en totes les zones. També es van situar en els accessos a la platja, per obtenir respostes de visitants que venen a passar el dia. No obstant s'han obtingut més respostes de gent que resideix o s'allotja a la zona de Padur i l'Avinguda,

| zona del nucli urbà de la platja on resideix o s'allotja | nombre | % |
|--|--------|------|
| Goleta | 34 | 18,8 |
| Canal | 24 | 13,2 |
| Avinguda | 47 | 26 |
| Padur | 55 | 30,4 |
| Camí Marenys | 2 | 1,1 |

Sobre les dedicacions i ocupacions dels preguntats, han estat molt variades. Hem trobat un gran nombre d'estudiants, la qual cosa era previsible degut als mesos de vacances, i una quantitat semblant de mestres i professorat. Destacable també és el nombre de jubilats, ja que hi ha molta gent major que porta anys estiuellant en aquesta platja. Un altra xifra important és el nombre de mestresses de casa realitzant gestions relacionades amb la quotidianitat de la llar.

Cal dir que a la platja treballa molta gent en el sector hostaler, tanmateix no hem pogut realitzar entrevistes a un nombre significatiu per trobar-se en horari laboral. Si hem trobat algun treballador pel carrer com és el cas de repartidors, dependents o treballadores de la llar que eixien del lloc de feina.

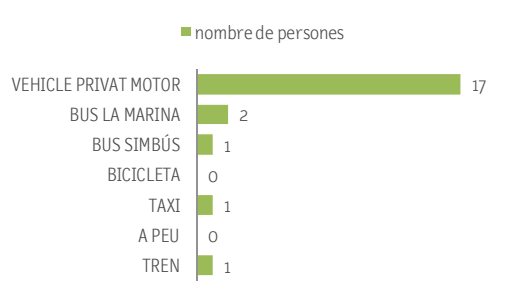
| ocupació | nombre |
|---|--------|
| estudiants | 27 |
| mestres i professorat | 23 |
| jubilats | 19 |
| administratiu/va | 13 |
| mestresses de casa | 11 |
| arquitectes i aparelladors | 5 |
| cambrers i hostalers | 5 |
| funcionaris administració | 5 |
| aturats | 5 |
| metges i investigadors sanitaris | 4 |
| informàtics | 4 |
| tècnics de turisme i guies turístics | 4 |
| dependents comerç | 4 |
| infirmers/es i personal sanitari | 3 |
| comercials | 3 |
| sector construcció | 2 |
| comerciants | 2 |
| electricistes | 2 |
| empresaris | 2 |
| enginyers | 2 |
| pintors | 2 |
| treballadores de la llar | 2 |
| repartidors | 2 |
| altres (1): relacions públiques, perruquera, economista, lacador, vigilant forestal, xofer, treballador de benzinera, treballador humanitari, sabater, opositora i operaris diversos. | |

Mobilitat entre nuclis urbans i el nucli urbà de la platja de Tavernes

De les 181 persones que formen part de la mostra, bé siga mitjançant entrevista o emplenant el qüestionari, 22 acudeixen al nucli urbà de la platja a passar el dia, les quals representen un 12,5%. A aquestes els hem preguntat quin medi de transport utilitzen per realitzar aquest desplaçament, i el resultat majoritari ha estat el vehicle privat.

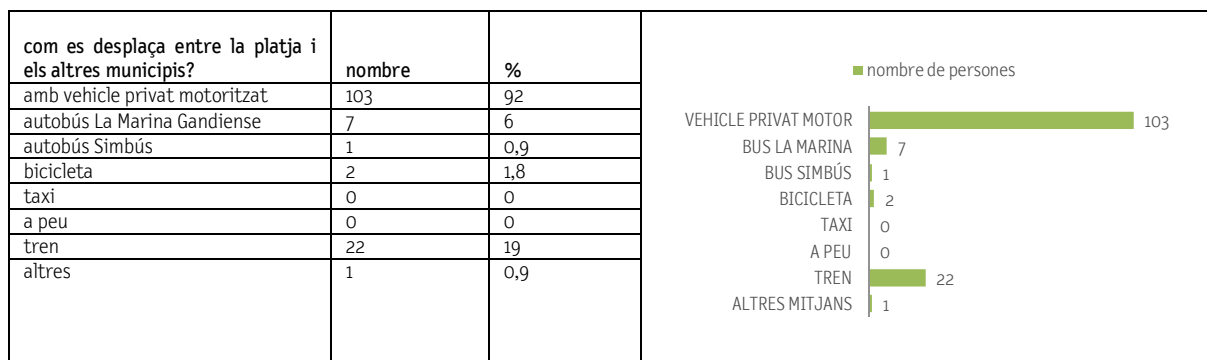
| si ha contestat que està de visita a passar el dia: com ha arribat al nucli urbà de la platja? | nombre | % |
|--|--------|------|
| amb vehicle privat motoritzat | 17 | 77,5 |
| autobús La Marina Gandiense | 2 | 9 |
| autobús Simbús | 1 | 4,5 |
| bicicleta | 0 | 0 |
| taxi | 1 | 4,5 |
| a peu | 0 | 0 |
| tren | 1 | 4,5 |

■ nombre de persones



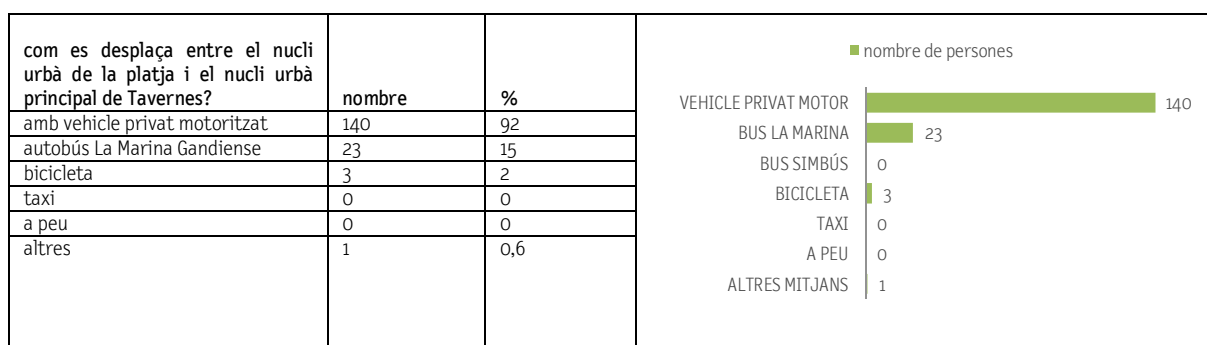
Per altra banda, tenim a 159 persones que passen més temps a la platja, perquè es queden uns dies, passen els mesos d'estiu o resideixen tot l'any. Representa el 88% de la mostra completa.

D'aquestes 159 persones, hi ha 111 que manifesten que es mouen de manera habitual entre el nucli urbà de la platja i altres municipis, com ara Gandia (46%), Cullera (24%), València (15%), i altres municipis.

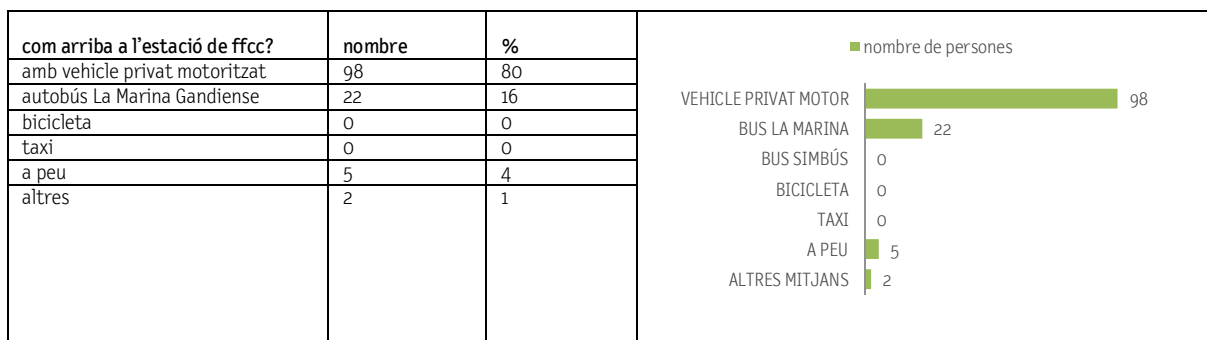


La gran majoria de desplaçaments es realitzen amb cotxe, però apareix el tren com una alternativa bastant freqüent, sobre tot quan es tracta de desplaçar-se a València. La mobilitat amb autobús i bicicleta és molt poc significativa per a aquest cas. El motiu principal dels desplaçaments és oci, resulta lògic al tractar-se d'un ús en temps de vacances. Les freqüències són variables, el més habitual és 1 desplaçament per setmana o menys.

En canvi, la comunicació entre Tavernes nucli urbà principal i la platja, és molt més freqüentada. En aquest cas han sigut 152 persones (de les 159 que passen més temps al nucli de la platja), o siga, el 95%, les que han dit que de manera habitual realitzen desplaçaments entre els dos nuclis urbans del municipi. Eixes persones en més d'un 90% es desplacen en vehicle privat motoritzat, seguit d'un 15% d'usuàries de l'autobús de la marina, i només tres persones han dit que fan eixe trajecte amb bicicleta (2%). Els motius són en un 63% per a gestions i compres, en un 25% per a treballar, i en un 12% per a oci.



L'estació de tren queda a prop de la platja de Tavernes, i per això, un 63% de la gent a la que hem preguntat agafa alguna vegada el tren. El 80% d'elles, arriben a l'estació de fcc amb vehicle privat (i d'aquests un 5% agafen l'autobús de la Marina quan no els poden portar en cotxe), de manera que només un 16% escull com a medi de transport principal l'autobús de la Marina. Només un 4% va a l'estació a peu (entenem el trajecte des del nucli urbà de la platja, que és inferior als 2 km). Ningú ens ha dit que agafa la bicicleta per cobrir aquest trajecte.

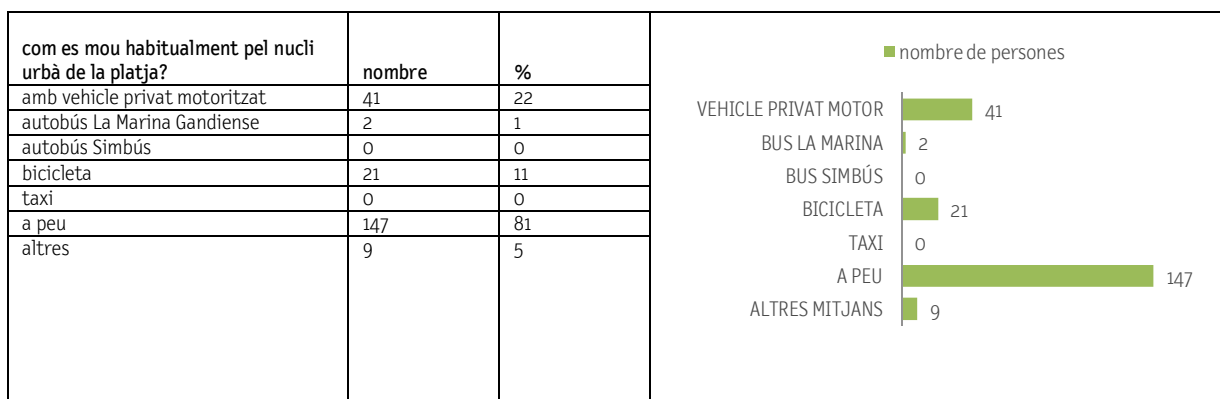


El 55% de les vegades és per anar a València, seguit de Gandia amb un 7%. Els motius són variats. Aquells més habituals són les gestions personals, i, tenint en compte l'època estival en la que es realitza l'entrevista, l'oci.

En la majoria dels casos, no es tracta d'un desplaçament quotidià, sinó més bé puntual, ja que més d'un 80% utilitzen el tren 1 vegada a la setmana o menys. Cal recordar que és estiu i molts dels entrevistats són turistes o ciutadans de pobles del voltant de Tavernes, i no utilitzen el tren per a desplaçaments de treball. En aquest cas entre un 3% i un 6% utilitzen el tren amb més freqüència, entre 3 i 5 dies per setmana.

Els desplaçaments internes del nucli urbà de la platja es realitzen habitualment a peu, i així és en més d'un 80%. Però és preocupant que més d'un 20% haja manifestat que també utilitza el vehicle privat a motor. Cal dir que en alguns casos es tracta de motos, o de comercials o repartidors que necessiten transportar productes. No obstant és una xifra massa elevada tenint en compte que la majoria de entrevistats estan parlant d'un temps de vacances.

Altres mitjans utilitzats han estat la bicicleta en un 11%, i només 1% amb l'autobús de la Marina. Així doncs, l'alternativa que podria ser desitjable per a una zona urbana com aquesta no és molt utilitzada, només 21 persones de les 181 entrevistades utilitzen la bicicleta per a moure's habitualment.

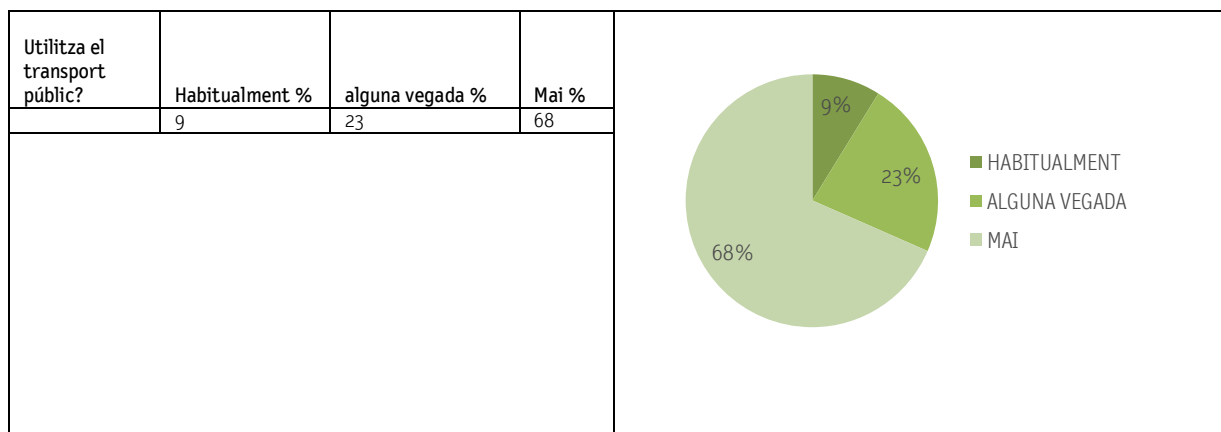


Sobre el transport públic



fotos 10.2. serveis d'autobús al nucli urbà de la platja

Només un 9% dels entrevistats utilitzen l'autobús de manera habitual. Un 23% l'utilitza alguna vegada, i un 68% no l'utilitza mai.



Comparant perfils trobem que de les persones que utilitzen habitualment l'autobús, 11 són dones i 5 són homes. Les edats són variades, 2 persones menors de 18 anys i 4 majors de 60, la resta en edats compreses entre 18 i 60 anys. Entre aquestes persones trobem 3 persones jubilades, 2 estudiants i 2 mestresses de casa, el 50% restant tenen treballs remunerats.

Tenint en compte que es tracta d'una època que és quan millor servei ofereix l'autobús, i que la majoria de la gent ha manifestat desplaçar-se sovint entre els dos nuclis urbans de Tavernes, crida l'atenció el poc ús d'aquest transport públic. La resposta més comuna de per quin motiu fan ús de l'autobús ha estat la de no tenir altra alternativa. En menor percentatge han valorat la comoditat i l'autonomia. L'autobús s'agafa per a anar al nucli urbà principal i a l'estació de ffcc. Només 4 de les persones que l'utilitzen habitualment tenen carnet de conduir de cotxe. Llavors, un 75% no té més remei que l'autobús, bicicleta o altres alternatives al vehicle privat per a moure's.

Entre totes les persones que formen part de la mostra, més del 50% desconeixen l'oferta de servei actual. El 22% diu que la informació no és adequada, però el que ho fa evident és que un 69% no contesta, directament perquè la desconeix. Un 78% sí sap que l'autobús arriba a l'estació de ferrocarril. Són coneixedors que disposen d'aquest servei de connexió.

| coneix l'oferta actual de transport amb autobús? | nombre | % |
|--|--------|----|
| si | 78 | 43 |
| no | 98 | 54 |
| ns / nc | 5 | 3 |

| la informació sobre el servei d'autobús és adequada? | nombre | % |
|--|--------|----|
| si | 15 | 8 |
| no | 41 | 23 |
| ns / nc | 125 | 69 |

La següent pregunta, busca obtenir una valoració del servei d'autobús, demanat que descriguen els problemes que detecten i estimant els avantatges.

Les respostes sobre problemes detectats han estat les següents:

“Horario y frecuencia. Un poc car. Massa parades. Cap cartell, falta informació. No és eficient per l'horari, i en cap de setmana pitjor, i per la nit oblida't. La ruta és llarga, no està coordinada amb el tren. A l'hivern és diferent. A l'hivern fatal, per anar a l'estació l'agafaria més gent si hi haguera millor combinació. Descoordinació amb el tren. Falta de freqüència. Problemes de maniobrabilitat. No coincideix amb l'horari del tren, hi ha pocs es podria millorar el servei i la informació. Falten horaris més extensos, tant de bon matí com fins a la nit. Moltes vegades em porten perquè he d'esperar l'autobús fins 1 hora. Mai hi ha horari bo a l'hivern. La informació y servicio es adecuado en verano, en invierno peor, pero no lo utilizo. Deuria haver més servei. La informació no dona fiabilitat de l'hora. Caldria més servei en les hores més utilitzades. A primera hora per anar a treballar i a últimes hores. Al setembre malament. El recorregut és llarg. No hi ha prou informació, sobre tot els dies que no passa l'autobús i tampoc hi ha molta oferta en l'horari. Tarda molt i hi ha poca freqüència. En septiembre hay menos, es malo para la gente mayor, no está preparado para la gente mayor. No es puntual. No hi ha molta difusió, no és visible. Pega molta volta, tarda molt. No hi ha suficient informació, deuria haver horaris a la parada, no hi ha coordinació amb els trens. Hauria de coincidir amb tots els trens de rodalia, massa car i poca freqüència. En agosto bé, a l'hivern malament. Que per anar a la platja has de passar primer per l'estació de ffcc. No hi ha abonaments. Congestió de gent. Falta de neteja. Falta de un horario más extenso. De vegades hi ha molta gent i o es pot estar ni parat. No hi ha prou servei, l'oferta actual és pèssima. Horaris i parades al poble. Servei insuficient entre Tavernes i estació ffcc. Molt car, en cinc anys ha pujat el doble. No hay servicio en invierno y no hay casi taxis. Falta informació del recorregut. Con niños pequeños es incómodo. No hi ha coordinació amb el rodalies. En invierno no hay nadie porque no hay transporte. Insuficient horari d'autobús a l'hivern, aniria si hi haguera més horaris. No llega a la hora, son lentos y hay pocos horarios. Horaris, freqüència, puntualitat, coordinació amb el tren, horaris a l'hivern, antiguitat dels vehicles. L'accessibilitat per a majors, els escalons deurien ser més baixos. Informació, la gent que no és d'ací no ho sap. Té molts retards, hi ha pocs autobusos i és car. El recorregut és molt llarg per arribar al poble (tarda més de mitja hora). A les parades no hi ha bancs ni ombra. Horario, a las 7:30 no puede ir mi hija a estudiar. No es pot confiar en els horaris. No està disponible tot l'any, ni seguit tot el dia. etc...”

Els problemes més repetits que la gent detecta en el servei d'autobús són: l'accés al informació d'horaris, ja que, o bé hi ha un paper pegat a la placa de senyalització de la parada, o s'ha de demanar quan es puja a l'autobús. Per a la gent que no és usuària habitual, la informació es confosa. Existeix una estesa desconfiança cap al servei quant a la certesa de pas. Sovint hi ha retards i no passa a l'hora esperada. Sobre tot s'ha parlat de la descoordinació existent entre l'hora d'arribada o recollida de gent de l'estació de ferrocarril i l'horari de trens de rodalies. És un motiu pel qual la gent deixa d'escollir l'autobús com a opció per anar a l'estació. A més, a l'hivern el servei es veu molt reduït i la gent que voldria estar més temps a la platja però depèn de l'autobús, decideix marxar.



Sobre la infraestructura cal destacar l'antiguitat dels vehicles i que aquests resulten incòmodes per a gent major i per als infants. No són vehicles accessibles i adaptats per a persones dependents o amb mobilitat reduïda.

Les respostes sobre avantatges han estat les següents:

“Bona freqüència a l'estiu. A l'estiu hi ha bon servei. El fet de no haver d'aparcar el cotxe. Si no tens vehicle propi el pots utilitzar. No condueixes i ix més barat. Es tranquil·lo. Comodidad para prescindir del coche. Menys contaminació i col·lapse de carreteres. Menor contaminació i comoditat. Millorar l'aparcament. És ecològic i silencios. Millora l'accessibilitat a persones sense vehicle. Adequat a l'estiu. Ni car ni barat. La proximitat de parades. Desplaçament dins del nucli de la platja. Per a les persones majors. Servicio de conexión pueblo – playa. No cal aparcar el cotxe, no gastes cotxe. No condueixes. No contaminació i no problemes d'aparcament. Disponibilidad durante todo el año. Les parades a la platja, para en molts llocs. Menys contaminació i comoditat. Econòmic. Llibertat. Aniria tot l'any. Comodidad e independència. No mover el coche. Autonomia. Menys contaminació i menys tràfic. Playa y estación conectadas. No dependes de padres. La distribución de las paradas está bien. Més autonomia. No has de buscar lloc per a aparcar. Bon servei. Ahorro de desplazamientos. Menos contaminación y más dinamización de residencia en la playa. Autonomia, comoditat i estalvi d'energia. Ecologia (si foren elèctrics millor). El pots utilitzar en moments de necessitat, però poques vegades. Possibilitat de desplaçament sense tindre vehicle privat. Distribució bona de les parades. No molestes a ningú. Estalvi de gasolina. Reducció de trànsit. No coger el coche. No dependre de ningú per a traslladar-se al poble o a la platja. El servei actual no em dona cap avantatge sobre el cotxe particular.

En resum, es considera que durant els mesos de juliol i agost la freqüència de pas és acceptable, i atorga autonomia a aquelles persones que no disposen d'altre mitjà de transport per a desplaçar-se entre el nucli urbà de la platja i el nucli urbà principal, i connectar també amb l'estació de ffcc. Valoren com a positiva la distribució de parades en la trama urbana de la platja. Es repeteix l'opinió de la tranquil·litat que dona no preocupar-se per l'aparcament.”

Existeix consciència sobre l'estalvi energètic i la reducció de contaminació que implica el transport col·lectiu en contraposició a la despesa que suposa el vehicle particular.

No obstant, en molts casos, s'ha dit que s'agafa l'autobús quan no es té altra alternativa, es a dir, que molts opten perquè algú els porte amb cotxe, i recurreixen al servei d'autobús quan falla la primera opció. Així i tot, molta gent que ha contestat que no utilitza mai l'autobús, valora els aspectes de sostenibilitat ambiental d'aquest transport, però, personalment considera que no li ofereix cap avantatge sobre el vehicle particular.

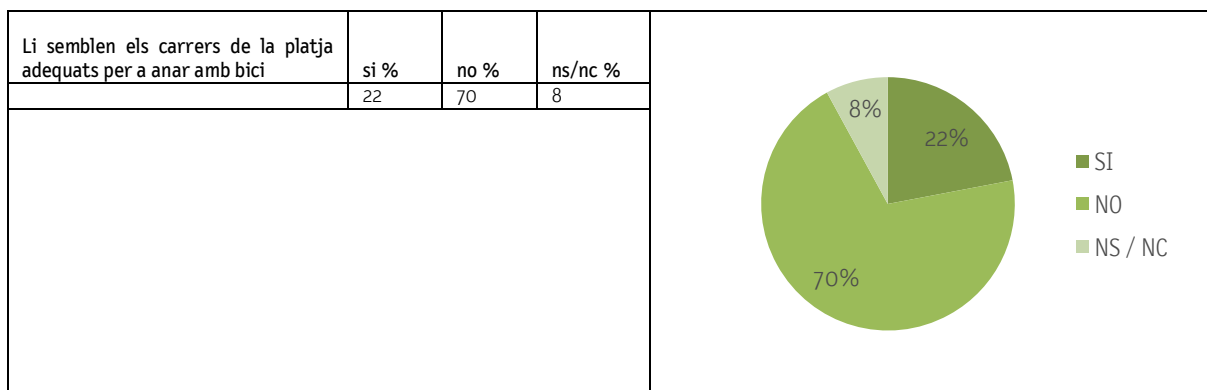
Sobre la bicicleta



fotos 10.3. ús de la bicicleta als carrers del nucli urbà de la platja

A la pregunta de perquè troben que són adequats o no els carrers del nucli urbà de la platja, és molta gent la que ha contestat, ja que la bicicleta és un mitjà a l'abast de moltes persones, visible al carrer i sobretot a l'estiu. Han opinat al respecte 126 persones.





Les respostes positives es recolzen en que: “El carril bici està bien. Ara l'avinguda està bé. Los coches van despacio. Son amplios. Ahora un poco más. Si perquè hi ha lloc suficient. Se puede circular bien, pero hay un nivel alto de salvajismo. Perquè són amples. La zona de la Goleta és tranquil·la. Han mejorado, mejor para el verano. Van pels carrers que són amples. És plana i allargada. Millor si fan carril bici. Els nous sí, la part antiga no perquè són estrets.”

Aquells que consideren que no són adequats expliquen el següent:

“L'avinguda no està bé ni per a la bici, ni per als que caminen, ni per a aparcar, ni per a l'autobús, el passeig central interromput. Podrien estar millor amb un carril bici. No hay carriles y las calles son estrechas. No estan acondicionadas y circulan por las aceras. Va poca gent. Hi ha molt de cotxe i el carrer és estret. Hi ha molt de trànsit i vianants. No estan habilitats per a circular amb bicicleta. Les voreres són molt estretes per a anar amb bicicleta, ja que no hi ha carril bici. No hi ha suficient carril bici, sovint les bicis van per la vorera. A la zona del Lago Azul i Blasco Ibañez és perillós. Hi ha cotxes mal aparcats i la via és estreta. Hace falta carril bici y señalización, algun sistema de alquiler y que se fomente. El carril no és adequat, millor que siga pla (referit a l'escaló que forma carril bici a la cv-603). Fa por pels cotxes. Deberian hacer aceras más anchas, pero no para poner el carril en el centro. Els carrers són estrets i plens de cotxes. Perquè no està diferenciat l'espai dels vianants, cotxes i ciclistes. Perquè no hi ha distància de seguretat respecte als cotxes. No hi ha llocs per anar amb bici, deuria ser passeig més una vorera. No està preparat, no hay infraestructura. Perquè hi ha molt de trànsit. Hi ha molta gent. No per l'enllumenat públic. Hay que arreglar la iluminación y las calles. Voreres estretes i només un carril en la calçada. Perquè provoquen obstruccions. Dificulta la circulació dels cotxes. El carrer del Fleming i el de la barraca paellera són horribles per anar amb bici. Hi ha massa circulació per anar tots a una. Perillosos, massa cotxes, he deixat d'utilitzar la bici. No hay carril bici, y no está bien circular con los coches, no son compatibles. Falta continuidad, carril bici cortado. Paseo con carril bici inadecuado, riesgo de ir entre los coches. Es pot anar, però vas lent, tallen el pas. En el paseo las calles son estrechas. La mayoría no. Per la calçada vas intranquil. Són molt estrets i els cotxes no poden avançar a les bicicletes. Estrechos y con obstáculos. Els vianants van amb por. Impedixen la normal circulació del cotxes. A la avenida bien, zonas estrechas no. Es pot anar, però falta carril bici, és insegur. Parece tranquilo. Los coches no paran. El cotxe i la bici no conviuen bé, i és complicat anar per la vorera. Sobre todo los que se ubican entre el canal y el inicio del paseo. Els cotxes no respecten els ciclistes, ix molta gent en bici. Perquè s'estreta i tots no caben. Carril bici perillós. No hi ha accés i el que està fet està malament. Falta d'espai a les voreres i inseguretat a la carretera, mal aparcament. Els carrers són estrets, especialment els de l'avinguda. Hi ha molts cotxes i no hi ha carrils especials per a aquesta finalitat. Perillós per als vianants i ciclistes. No hi ha circuit per a bici, és perillós anar pel carrer, i perillós anar per la vorera. No hi ha carril bici, les voreres són estretes i les carreteres molt transitades. M'agradaria un carril bici. Està malament perquè no hi ha un carril bici. Un desastre. No cap perquè hi ha molt de cotxe. Pels cotxes i les obres, carrers estrets per a cotxes i bici. S'arrimen els cotxes. Falten condicions i espai. Fatal, però l'avinguda a millorat. Poc espai per a circular.”

Resumint, les qüestions referides a carrers estrets i voreres estretes, l'abundant trànsit i la falta de carril bici, s'han repetit en més del 50% de les respostes.

Cal recollir algunes apreciacions puntuals on es manifesta la por d'alguns vianants al fet que les bicicletes circulen per la vorera, ja que interfereixen el transit de les persones i pot resultar perillós sobretot per a majors i infants. També ha hagut quatre respostes on els usuaris de vehicle privat consideren que els ciclistes destorben la circulació dels cotxes.

En general hi ha preocupació perquè la circulació amb bicicleta siga més segura, i que la millora de les condicions dels vials i l'espai públic permeta que es pugui normalitzar el seu ús.

Sobre els problemes que troba la circulació amb bicicleta, hi ha una estesa sensació d'inseguretat, deguda més al disseny dels vials que a la presència de tràfic.

| Problemes de circulació amb bici | inseguretat % | tràfic % | disseny viari % |
|----------------------------------|---------------|----------|-----------------|
| | 36 | 19 | 28 |

Altres apreciacions que ha fet la gent sobre el que consideren que són problemes que es troben els ciclistes: "Obstacles en les voreres i carrers. Cotxes mal aparcats. Fan falta baixades. Es inseguro transitar per la avenida. El carril bici en el paseo es peligroso, puede haber problemas sobretodo con gente mayor y niños. No sabes por donde ir, por el camí Reial o la carretera es temerario. El carril bici no está acabado. La salida de la playa hasta Tavernes, cv-603, da miedo. Problema en que la bici vaja pel mig del passeig, funcionarà mal eixe disseny. No hi ha lloc, el carril bici pareix una vorera. El carril bici de la carretera está bien porque el escalón protege. Problemes del passeig cap al sud, i del passeig cap al nord. Personas y bici en carril bici. Mucha massificació de cotxes. Pels camins hi ha gossos solts. Farolas y árboles en medio de aceras. Carril bici mal situat, no és l'espai adequat, no indicat. La rodona és confosa, no ben senyalitzada. En verano muchas bicis circulan por zona peatonal. Falta educació viària per als qui van amb bici. Aceras estrechas y carriles sin arcen. Com els carrers són estrets els cotxes passen massa pegats, en molts carrers no passa un cotxe i una bici en paral·lel. El carril bici nou és una muntanya russa, molesten les vorades, fan falta rampes, hi ha cotxes mal aparcats. Perillós per la velocitat dels cotxes. Obstacles i perillositat per l'abundància de cotxes. Falta de vies alternatives. Falta de senyalització adequada. Manca d'aparcament per a bicicletes."

| té vostè bicicleta? | nombre | % |
|---------------------|--------|----|
| sí | 102 | 56 |
| no | 74 | 41 |
| ns / nc | 5 | 3 |

Encara que 102 persones tenen bicicleta, (més del 50% dels enquestats), només la utilitzen habitualment 45 persones. Estem parlant doncs que de tots els preguntats, només utilitzen la bicicleta el 25% . I d'aquests la majoria, per a esport i passeig.

| utilitza la bicicleta? | nombre | per a desplaçaments quotidians? | nombre |
|------------------------|--------|---|--------|
| sí | 45 | per a desplaçaments quotidians? | 15 |
| | | per a esport? | 33 |
| no | 113 | la utilitzaria si millorara la infraestructura? | |
| | | sí | 59 |
| | | no | 17 |

Les persones que han contestat que no utilitzen la bicicleta habitualment, han estat 113, però d'aquestes, 59 persones han dit que sí la utilitzarien si milloraren les condicions dels carrers. Algunes respostes afirmatives anaven

condicionades a l'existència d'un carril bici adequat o la disminució de la presència de vehicles. (Podria avançar-se que $45 + 59 = 104$, i se superaria el 50% de la mostra la que seria potencial usuària de la bicicleta).

| utilitzaria la bicicleta per anar a l'estació de ffcc o al nucli urbà interior si existira una infraestructura adequada? | nombre | % |
|--|--------|----|
| sí | 85 | 47 |
| no | 64 | 35 |
| ns / nc | 32 | 18 |

La distància entre el nucli urbà de la platja i l'estació de ferrocarril és menor a 2km (aproximadament 1,6 km), i el carril bici no cobreix tot el trajecte. Han estat 85 les persones que han dit que si milloraren les condicions utilitzarien la bicicleta per fer aquest desplaçament, el 47% de les persones preguntades, 64 persones no la utilitzarien encara que es condicionara per anar amb bicicleta, 32 persones no han contestat.

La gent ha fet els següents comentaris al voltant de com es troba ara la connexió de la platja amb l'estació de ferrocarril i amb el nucli urbà principal, i sobre què faria si es modificara: "Ahora está mejor. Sí, però no dona seguretat. Si hi haguera ombra. El problema és la rodon. Está hecho un desastre. Si, si hi hagueren bicis que les pugueres agafar en un lloc i deixar-les en l'altre. Perquè dona por. Sí, per suposat, no com el que ha fet ara que pareix un "tiovivo" primant l'accés de vehicles front al vianant. Sí, però a l'estiu sols. No té continuïtat. No quan tornes de nit. Si, porque está cerca. Sí, si a l'estació no hi hagués perill de robatori, més seguretat. Sí, si hi haguera més seguretat. Fa por deixar la bici. Fa por per la nit. Si fuese seguro. Si hubiera servicio de alquiler de bicis. Si hubiera carril bici continuo. Falta aparcamiento. Una tanca, i separar millor, perquè l'escaló pot ser perillós sobretot per als xiquets. Està massa lluny. Si hi haguera carril bici. Més carril bici, també per a córrer. Si fora segur. Amb més vigilància a l'estació. No, perquè farien falta dutxes en acabar el trajecte."

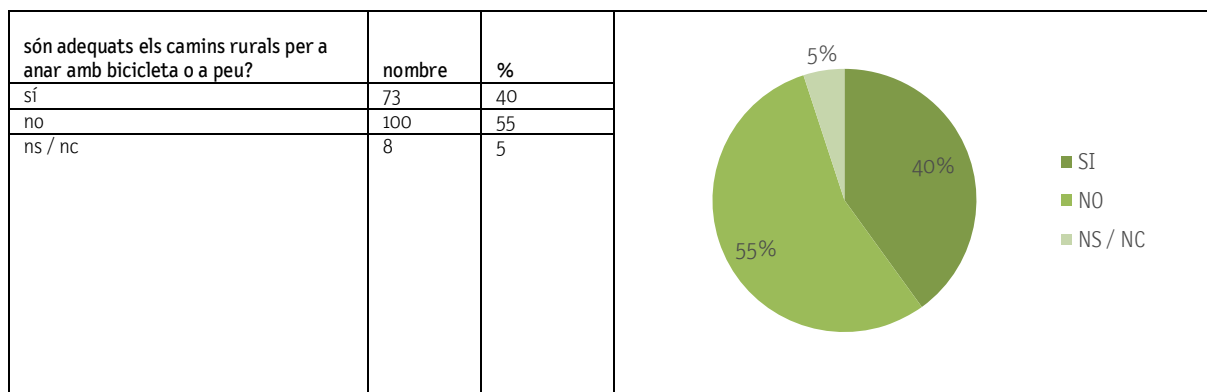
Existeix, doncs, certa sensació d'inseguretat, tan per a circular durant el trajecte com a l'espai de l'estació de ffcc per por als robatoris. El disseny actual del carril tampoc agrada i es considera perillós. Una apreciació interessant és també que aparega el suggeriment de serveis de lloguer de bicis, que permeta realitzar els trajectes platja-estació de ffcc, nucli urbà d'interior, amb distribució de punts de recollida i deixada.

Trobem sovint que es demana la construcció de carril bici, i no s'enten bé o es desconeix l'existència de zones 30, les quals estan pensades per a una convivència de modes de transport, que permeta eixa circulació amb bicicleta de forma més segura, al mateix temps que és tranquil·la també per a vianants, sense tancar-la al trànsit de cotxes.

Mobilitat i percepció del paisatge rural

Pel que respecta al Paisatge de Tavernes, els camins rurals, la marjal, etc., i la possibilitat de crear rutes per a conèixer-lo, l'enquesta tanteja la gent per saber què en pensa.





Els resultats han estat que 100 persones, al voltant del 55%, diu que ara no estan els camins preparats per a passejar ni a peu ni amb bici, entre altres coses perquè: “ Da miedo. De menuda els utilitzava, però ara no perquè els cotxes van ràpid. Son peligrosos. És perillós. Veo que hay gente pero no lo conozco, se podría mejorar. Pels cotxes, per inseguretat a l'anar sòl. Passen molts vehicles. Són estrets i hi ha trànsit en els dos sentits. Són perillosos pel cotxe. Son interesantes pero no estan adecuados, no hay suficiente margen y hay que ir con mucho cuidado. Por la inseguridad que produce la escasa visibilidad. No ho conec. Estan mal. Molt de cotxe, llocs estrets, encreuaments mal senyalitzats. No asfaltats. Perillós, molts cotxes. Falta de condicions. Molt de trànsit. Camí Marenys ple de bonys, mal asfaltat. Inseguretat, son estretes i amb doble circulació. Peligroso, los coches no te ven y van a velocidad inadecuada. No habilitats, perillosos. Massa trànsit. No són segurs, poc il·luminats. Lo desconozco. Mal asfaltats, clots. Pasan coches y hay curvas ciegas. Puede que en invierno sí. Perillositat i molt de tràfic. Descuidats. Peligrosos y estrechos. Estrets i perillosos per cotxes. El Camí Marenys té molts cotxes i corbes, Camí Reial millor, més visibilitat. Presència elevada de vehicles. Per falta de seguretat. Hi ha forats, clots. Falta voral. Antes sí, ahora no. Perillós, transita molt de cotxe i hi ha poca visibilitat. Inseguretat i falta enllumenat. Falta de arcén o carril bici. Algunos son estrechos y hay falta de visibilidad. No es perciben segurs pel tràfic de cotxes. Hi ha molts cotxes. No estan adequats hi ha corbes i poc espai. Pel perill de ser atropellats. Per la velocitat dels cotxes. Perillosos perquè són solitaris. Molt estrets i molta velocitat dels cotxes. Perillós, accidents, algun cotxe ha caigut per la nit. No hi ha carrils bici i a més són molt estrets per a circular. Muy transitados y sin arcén ni carril bici. No tenen vorera”.

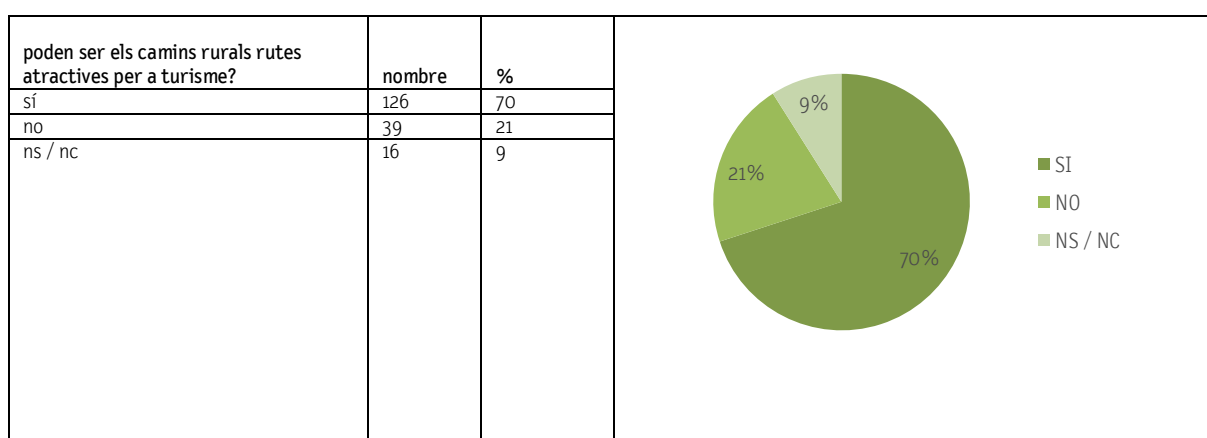
Entre les respostes, 33 persones han manifestat que els camins rurals es perceben com perillosos, més pel tràfic de vehicles i la velocitat que porten, o perquè són camins estrets, i menys per la sensació de ser solitaris. Fins 22 respostes han argumentat que les condicions dels camins no són adequades, bé pel mal estat del paviment, per la manca d'enllumenat, senyalització o arbrat, per problemes de visibilitat, o perquè els camins resulten estrets perquè puguen conviure els diferents modes de desplaçament.

Un 40% pensen que sí són adequats els camins rurals, i valoren com a positiu el següent: “Són bones per anar a córrer. Algunos coches pero no muchos. Bonics, però la depuradora fa olor. M'agraden. Sí con señalización. Pel paisatge. Tavernes té un bon paisatge i bones vistes. A peu està bé, amb bici és més difícil. A peu sí, en bicicleta no. Perquè el patrimoni agrícola que tenim deuriem de cuidar-lo i promocionar-lo. Perquè donen accés a llocs amb encant que són desconeguts majoritàriament. Accés a llocs diferents. És agraït conèixer la flora de la zona. Però dóna por, imposa fins i tot el Brosquil. Perquè m'agrada la natura. Son poco transitados. Más limpios y más cuidados. Són molt còmodes. Bien, pero necesitan asfaltado, hay muchos baches, hay basura, gusta ver el paisaje limpio. Bé, però hi ha molts que estan mal pavimentats. Depèn del camí, hi ha alguns on sí es pot passejar perquè no hi ha trànsit. Més tranquil. Para correr mejor que por la playa. Bien, pero hay suciedad en las acequias, vegetación cerca de edificios. Per a esport. Bonitos pero inseguros. Para ir a Cullera. El camí Marenys es peligroso. Al Brosquil, pel camí Marenys. Més tranquils, carretera del Brosquil. N'hi ha de tranquils i bonics, cal conèixer-los per a saber-ho. Bé, però si passa un cotxe no. Podrien conviure cotxe i bici, arrossars, animalets, marjals, etc. Llocs agradables per a fer esport. Més

tranquil·litat. Millor si foren més amples, inseguretats al caminar pels camins de l'horta. Sí, encara que no és segur. Però, encara que no tenen tant de trànsit, sí tenen punts perillosos de poca visibilitat”.

Es valora la tranquil·litat de l'entorn, la natura i el patrimoni agrícola. Es consideren agradables per a passejar i fer esport. Però se segueix acusant les males condicions del paviment i la necessitat de neteja i de manteniment de camins i sèquies. Millorarien amb mesures de convivència de transit rodat i vianants.

En canvi, quasi un 70% valoren les rutes rurals com a potencials turístics.



Encara que hem vist que a la pregunta anterior semblava que no s'apreciaren els camins rurals per a itineraris de passeig, en aquesta, s'observa com moltes persones veuen potencial atractiu en aquest paisatge que envolta el nucli urbà de la platja. Es valora com a positiu el següent: “Són bonics. Interesante, es un valor añadido. Campos de naranjos, de arroz, el Brosquil, Simat. El clima i la natura acompanyen aquesta activitat a la zona. Para ejercicio y salud. Es precioso. Vistas de la montaña. Perquè el paisatge és molt agradable i bonic per a passejar. Perquè donen accés a llocs amb encant que són desconeguts majoritàriament. Accés a llocs diferents. Seria ideal, a la platja li fa falta atractiu. Los naranjos, el azahar, La Torre. L'horta és un bon paisatge. Vas a Gandia, Xerao, Cullera. Aumenta el conocimiento del territorio y lo vertebra. Es estupendo. Perquè les rutes ecològiques són un valor ambiental. Pel paisatge. Si s'adeqüen seria ideal una ruta amb bici i de vianants, com a Alzira i Carcaixent. Ruta per tota la Valldigna, pel monestir, els ullas, etc. Promocionando, señalizando, explicando por ejemplo cómo se llenan los canales, etc. Hi ha coses xules. Buenísimo, trayectos a Xeraco, conectando Gandia-Xeraco. Camí de la Sèquia Mare seria un acierto porque no hay tráfico. Ideal un carril bici. Perquè és bonic, Favara, Cullera, els camps d'arròs. Sacarle partido a empresas de tiempo libre. Por la naturaleza. Les plantes, la fauna i flora, cultius, bardisses que protegeixen de l'aire salat. També per fer esport. Bonic paisatge. Por la naturaleza. Por el perfume de los naranjos. Conèixer el paisatge del voltant. Por la belleza de nuestro pueblo. Tenim molt bones vistes. "Tavernes mola". És meravellós. És una oferta de turisme tranquil. Tranquil·litat. Riqueza rural. Es parte de la estructura visual del territorio. Perquè en els últims anys es nota que hi ha gent que té ganes. Crec que hi ha algun cartell amb les espècies d'animals. Bona alternativa. L'entorn és magnífic. Tranquil·litat, cultura, paisatge. És un paisatge molt bonic. Per la bellesa del paisatge i la climatologia. El paisatge que s'admira és molt atractiu i agradable. Tenim moltes coses bones per a veure”.

Tot i considerar-los com a potencial turístic, consideren que cal condicionar les rutes i comenten que: “Podrien estar millor senyalitzades. Falta vovera en algunes zones, falta difusió d'un camí que arribe a La Torreta. Depèn dels camins. Si es fa divulgació. No hay mucha gente. Dan un poco de miedo, si fuera más gente sí. Si estigueren nets i ben senyalitzats, equipats amb bancs i fonts. Si se mejora el suelo y se señalizan las rutas. Bé, però són insegurs. Hi ha clots, falta asfaltat, la part de Xeraco està millor. Pero hay que acondicionarlas. Però falta senyalització. Mejor hacia el

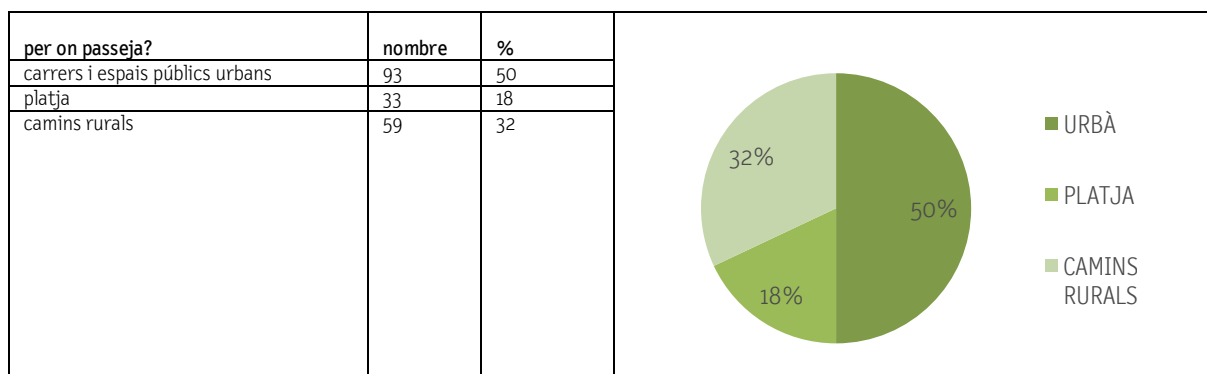
lago azul. Es tranquilo. Pero se tiene que acondicionar. No hay tránsito de coches, pero el camino es inseguro y lleno de huecos”.

I en aquest cas només un 21% pensa que no té valor per ser atractiu turístic perquè: “Da un poco de miedo y no estan bien iluminados. Porque ahora estan mal. No es muy conocida. No hi ha informació. No hi ha res que veure. Platja molt "sossa". Perquè no estan ben adequades ni senyalitzades. No estan ben tractats. No llamen la atención. Inseguretat. No hay nada. Es va més a la platja. No estan ben condicionats”.

Aleshores, es pot concloure que hi ha una oportunitat en el paisatge rural d'aquest terme, per a promoure usos alternatius que complementen a la platja.

Mobilitat a peu

Per tal de tenir un escenari dels itineraris que utilitza la gent per a passejar, en aquest període de temps de vacances que passen al nucli urbà de la platja, hem preguntat si habituen a caminar per carrers de l'espai públic urbà, per la platja o si freqüenten els camins rurals. (La intenció també era enllaçar amb la pregunta anterior i veure el grau d'ús amb motiu d'oci d'aquests camins rurals).



Resulta que els espais públics com l'Avinguda de la Marina i el Passeig de la Goleta, s'utilitzen molt, ja que aquest assentament urbà no té un espai públic de transició entre l'edificació i la platja que permeta la comoditat per al passeig de moltes persones. Llavors, és normal que el percentatge d'aquells que han contestat que passegen per la platja siga el menor. Resulta important també, el nombre de persones que han contestat que utilitzen els camins rurals per als seu passeig quotidià, la qual cosa reforça l'apreciació anterior sobre la importància d'aquests espais.

S'ha preguntat si com a vianants, troben problemes en el disseny de l'espai públic, dels carrers i places, o si identifiquen llocs conflictius.

Sobre els problemes, la ciutadania ha detectat els següents: “Ahora está bien, pero las aceras deberían ser más anchas. En algunos pasos de peatones hay un hueco donde cabe el pie y es peligroso. Muchos problemas, cotxes mal aparcats als passos de vianants, voreres alçades i trencades, (tinc a càrrec una persona amb cadira de rodes). Escaleras. Molts quals que puguen i baixen de la vorera. L'avinguda té vorera baixa però no hi ha rampa. Las obras. Voreres estretes. Bordillos altos en algunos puntos. Els quals deurien ser més accessibles. Els contenidors tapen la visibilitat dels passos de vianants. La gente se pone a hablar en medio de las aceras y no deja pasar. Los dueños de los perros no controlan los residuos. Voreres estretes. Acera estrecha, se colapsa. Aceras estrechas, no hay mucha gente, hay diferencia de zonas. No están todas las aceras adecuadas, no han sido cuidadas desde hace años. Obstáculos de construcción, ocasionalmente. Obras y aceras en malas condiciones. Voreres plenes d'obstacles pels negocis. Les

bicicletes no tenen lloc per a aparcar. Aparcament de cotxes en voreres que impedeixen el pas. Cotxes mal aparcats damunt la vorera. Moltes palmeres. Les voreres estretes. Cotxes damunt de les voreres, taula i cadires dels bars obstaculitzant el pas. Voreres molt estretes. Faltan pasos de peatones, hay demasiada distancia. Voreres estretes, sobre tot per a acollir la gent en dissabte de mercat. Pals de fusta i papereres mal posades en les voreres. No cap la gent per la vorera. Es difícil circular con el cochecito del bebé, subidas y bajadas en paseo peatonal. Voreres estretes per als carrets dels xiquets. Aceras estrechas en algunos tramos. Passos mal ubicats i creuaments perillosos. No hi ha rampes per a xiquets i persones amb mobilitat reduïda. Passos vianants massa prop del creuament. Passos mal ubicats. En l'avinguda fa molta calor. Creuaments perillosos. Les obres que no estan acabades. Cotxes mal aparcats. Aceras viejas, mal ejecutadas. En la avenida faltan bancos. Voreres estretes, passos no adaptats, problemes en dies de mercat. Espai estret per al vianant, falta llum, en alguns creuaments no hi ha espill. Escocells buits. Barreres arquitectòniques. Falta enllumenat. Hi ha llocs on les voreres són molt estretes. Llocs poc senyalitzats. Coches aparcados encima de las aceras, y tienes que bajar a la calzada. Passos de vianants amb problemes de visibilitat”.

Alguns dels llocs que s'han senyalat com a problemàtics han estat: “Las obras de la Avenida de la Marina. El tram de la platja on acaba l'avinguda fins al canal. Obres i passos de vianants no respectats. L'avinguda de la Marina i les voreres del carrer Blasco Ibañez i Joan Martorell. El carrer Blasco Ibañez. Por San Bernardo. Per la zona del lago azul: voreres estretes. Perillós en el Luna Parc. Tram de Blasco Ibañez, San Pablo. Mercat del dissabte. Passos de vianants. Les obres. L'avinguda nova. Zona Sant Pablo. Rotondas de la avenida. Avenida de la Marina. A la banda de darrere cal fer més passeig. Pasos de cebra no accesibles, sin transición a la acera con rampa. Aceras estrechas que obligan a bajar a la calzada. Zona oest. Carrer Blasco Ibañez. L'avinguda, sobretot ara que estan en construcció. La goleta: els escocells buits. Des de l'entrada fins a la zona de Padur. Plaça del Bolomor. Blasco Ibañez i Sant Pablo per les voreres estretes que es col·lapsen. La zona de mercat dels dissabtes, les voreres no són suficientment amples per acollir la gent que hi circula. La zona oest per les voreres estretes i els passos de vianants no adaptats. Des de l'accés fins Padur, per algunes voreres estretes. La Plaça del Bolomor per alguns creuaments perillosos. La zona del Canal, i des de Sant Bernardo fins la Goleta, per les voreres estretes”.

En resum, els llocs més destacats que presenten problemes que afecten la mobilitat de les persones han estat l'entorn del mercat, per la incapacitat d'acollir el fluxe de gent els dies d'activitat comercial, l'Avinguda de la Marina, per les obres i per diversos motius del seu disseny, la plaça del Bolomor, pels creuament perillosos i finalment el carrer Blasco Ibañez i altres carrers del nucli urbà per les voreres estretes.

El problema més repetit ha estat les voreres estretes, o en mal estat, plenes d'obstacles, o envaïdes per vehicles mal aparcats. I els passos de vianants no adaptats o amb mala visibilitat per proximitat d'obstacles.

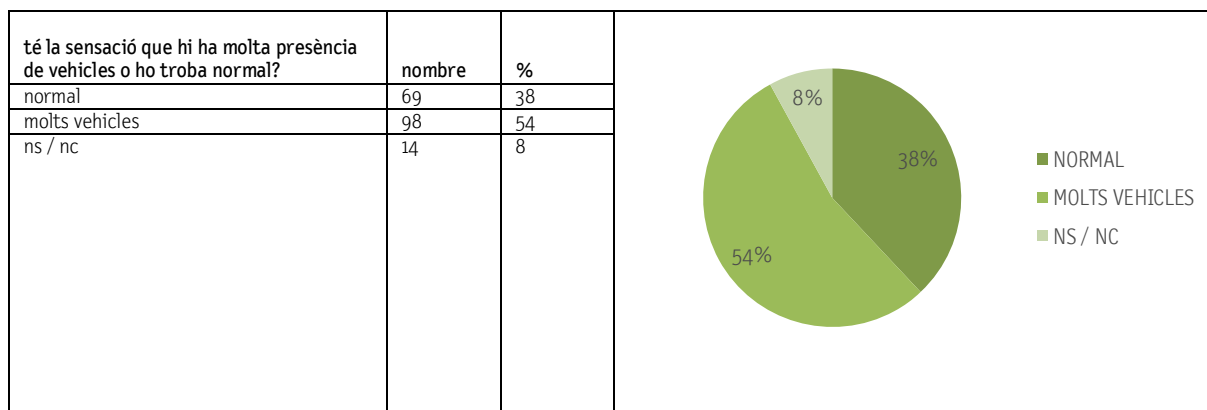


fotos 10.4. accessos les platges

En general, els accessos a les platges, després de les últimes obres reben acceptació per part del 57% de la gent que ha contestat a la pregunta: li semblen adequats els accessos a la platja pel que fa a accessibilitat, disseny, mobiliari, etc.?

La resposta habitual és que ara estan millor. Els usuaris habituals d'aquests espais han detectat, però, alguns defectes o problemes i fins i tot apunten possibles millores: “Te quemas los pies. En la zona del paseo no son accesibles. Tapan la platja, on està el San Bernardo està molt enfonsat, la paret és molt alta, està millor la Goleta, es veu la mar. No estan adequats. No són còmodes perquè aquesta platja es compon d'un carril únicament per a circular i d'un sòl carrer a la llarga. Podrían hacer algun convenio con ong o asociación para personas dependientes para organizar actividades en las playas para estas personas, horarios especiales, etc. La plaça elevada del Bolomor està fatal. Podrien haver fonts per als peus. Algunos con escaleras, falta habilitar para personas con movilidad reducida. Bien cuando hay plataforma con columpios, chiringuitos. Falten llocs d'aparcament i xiringuitos. Sobren cotxes. Hi ha alguns bé i altres malament, les rampes d'accés estan mal fetes. Per a les persones amb mobilitat reduïda estan fatal en general, hi ha alguns però els has de buscar. Estaven millor abans. No estan prou bé algunes entrades de pmr. Han mejorado, hay zonas accesibles que estan bien. No adecuados. Cal més aparcament. Escaleras no accesibles. Per poder arribar als accessos s'ha de donar molta volta, sols accessos al costat de les rodes. Malament que la primera línia de platja estiga ocupada per casetes, passeig interior pitjor. Emmurallats, lletjos, cal pujar i baixar. Lletjos i descuidats. Pocos accesos para personas con movilidad reducida. No hi ha rampes en tots. No los veo muy accesibles. Arreglar escales. Muchas escaleras y hacerlo todo igual. No hi ha bona accessibilitat per a tots. Només hi ha un accés principal per accedir. Falta passeig marítim. Podrien millorar. Poca luz en los accesos. Faltarían más, para gente mayor, niños, sillas de ruedas. Estan mal fets, millor rectes que en zig-zag, les cadires de rodes tenen problemes per a girar. Faltan salidas por acondicionar. Faltan accesos adaptados. No son adecuados, adolece de penetración perpendicular a la playa. Són lletjos, alguns estan per arreglar, falta naturalitzar-los, arbrat, etc. Són lletjos tots, els nous fatal, no hi ha ombra. Les taules per a accedir estan plenes d'arena. No, pareixen un laberint, pareixen barreres. Més accessible per a persones amb mobilitat reduïda. S'ha fet una millora insuficient. Hi ha pocs accessos i massa edificis vora la mar. Accés molt reduït per a la quantitat de vehicles. Perillosos perquè és un encreuament de cotxes hi persones passant i vehicles mal aparcats. Més rampes i més passarel·les fins a vora mar”.

Així doncs, allò més destacat és que, encara que reconeixen que s'han fet obres d'adequació en els accessos a les zones de platja, aquestes no són suficients, no agraden massa i resulten incòmodes, sobre tot per a la maniobrabilitat d'una cadira de rodes. Encara queden molts accessos amb escales. I finalment. No es condicionen com a zones d'estada confortables, falta arbrat, ombra, mobiliari adequat i visibilitat cap a la mar.



Més de la meitat de les persones preguntades consideren que hi ha molta presència de vehicles, en època estival, al nucli urbà de la platja. Açò es tradueix en molèsties que la gent ha descrit en l'enquesta.

Algunes molèsties i problemes són: “Problemas para aparcar. Falten parkings. Molts cotxes i molts mal estacionats. Poc aparcament, aparques lluny. És una barbaritat, m'ofegue un poquet. No hay sitio para aparcar. Más en fin de semana. En estiu és inevitable. Mal a l'hora d'aparcar. Hi ha molts, però menys que a altres platges. Ruido, velocidad,

aparcamiento indebido. Molesta el soroll, sobre tot els ocasionats pels guals. Molesta el soroll i la desorganització. Demasiadas motos. Los fines de semana es horrible. Massa vehicles, sobretot en cap de setmana, es generen embussos. Atabala un poc. Pot arribar a molestar, sobretot música alta. Agost molt. El soroll de les motos. La circulació és molt lenta. Mucho tráfico. Muchos vehículos. No hi ha tranquil·litat per a l'estiueig. Molesta perquè hi ha una mala distribució”.

Identifiquen alguns llocs més afectats: “La avenida de la Marina y en la entrada. Les rodones de l'avinguda. Col·lapse a l'avinguda. Sobren camions pel camí Marenys”.

I alguna persona a fet un suggeriment interessant: “Podrien haver aparcaments dissuasoris”.

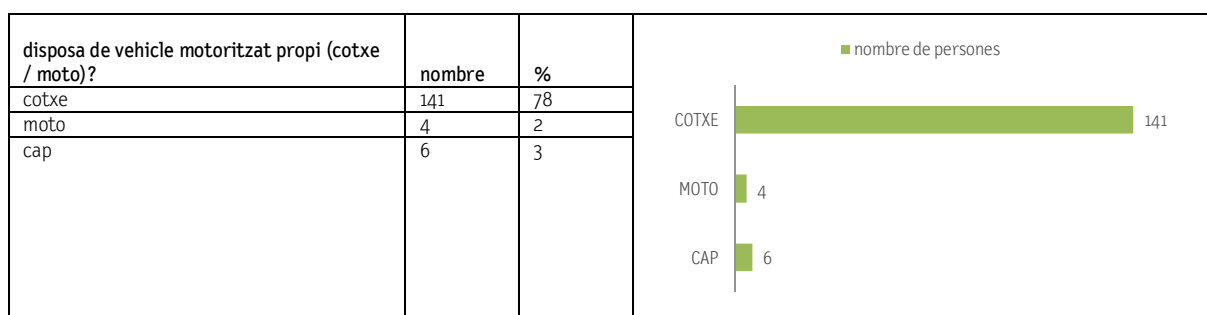
Llavors, troben certa normalitat en que hi haja dies de més intensitat de tràfic, no obstant, també entenen que algunes de les molèsties de fums, soroll i inseguretat, es podrien evitar reordenant tràfic i llocs d'aparcament.

La falta de lloc d'aparcament esdevé un problema en moments de major afluència, no és un problema constant. Sovint la gent manifesta queixes per no poder aparcar, sobretot a prop de la platja. Però quan preguntem per les zones habilitades per a aparcar distribuïdes al llarg del nucli urbà de la platja, molta gent les desconeix, o no les sol utilitzar. També perquè les condicions no són les més idònies.

El fet és que la comoditat d'aparcar a prop de la platja, no és compatible amb llocs d'estada lliures de cotxes. En les opinions de la gent, s'anirà veient quins són els aspectes prioritzen i què és el que més es necessita.

Mobilitat amb vehicle privat motoritzat

El següent apartat va dirigit als usuaris de vehicle privat motoritzat. Ací han contestat usuaris que disposen de vehicles de motor, i alguns que sense tenir vehicle propi, es mouen habitualment amb aquest. Han contestat 148 persones.



De les quatre persones que han contestat que disposen de moto, tres tenen també cotxe. Llavors, aquest apartat ha estat contestat per 148 persones. Açò vol dir que malgrat haver tractat d'aconseguir una mostra d'enquesta amb perfils variats d'edat, sexe, procedència, ocupació, etc., obtenim que més d'un 80% de la mostra de població de la platja ha dit que és usuària habitual de vehicle privat motoritzat.

A les següents preguntes d'aquest apartat han contestat 145 persones. Els percentatges, en aquest cas particular, estan aplicats al total de 145 persones participants.

| per quin camí arriba al nucli urbà de la platja? | nombre | % |
|--|--------|----|
| cv- 603 | 120 | 82 |
| Camí Reial – Canal des de Cullera | 27 | 18 |
| altres camins rurals | 25 | 17 |

■ nombre de persones

| Camí | nombre de persones |
|----------------------|--------------------|
| CV - 603 | 120 |
| CAMÍ REIAL | 27 |
| ALTRES CAMINS RURALS | 25 |

L'itinerari més transitat per a accedir al nucli urbà de la platja és la CV-603, unes 120 persones han contestat que utilitza aquesta via. Els camins rurals reben menys càrrega de tràfic. Tanmateix, quan preguntem per l'ús del Camí Marenys, el qual acull residencial dispers amb accessos directes a parcel·les, el percentatge augmenta resultant que quasi la meitat dels usuaris de vehicle privat el freqüenten.

| utilitza el camí Marenys per a accedir al nucli urbà de la platja o moure's per aquest entorn? | nombre | % |
|--|--------|----|
| sí | 69 | 48 |
| no | 58 | 40 |
| poques vegades | 18 | 12 |

S'ha preguntat per els problemes que troben per a la circulació com a conductors, i a continuació es fa un recull dels llocs conflictius i pegues diverses:

Camí Marenys: L'eixida del Camí Marenys des dels camins de les casetes té mala visibilitat. Mal estat del paviment. Per la nit és perillós. Un punt perillós és l'encreuament del camí amb la carretera.

Avinguda de la Marina: l'avinguda és una retenció contínua, és estreta, asfixia, té mala visibilitat per a la gent que creua, mala maniobrabilitat per als vehicles, molesten les pujades i baixades entre passeig i calçada, i la calçada és estreta. A més, els contenidors obstaculitzen la visibilitat.

Camins d'horta: els creuaments són perillosos, cal fer reduir la velocitat. És problemàtic l'accés pel Camí Reial i zona de "los Ángeles" per a eixir al riu. L'eixida dels camins cap a la carretera. L'accés al canal des de Cullera manca de visibilitat. Mala senyalització del Camí Real.

L'accés a la platja resulta conflictiu, encara que haja millorat amb la rodona. És caòtic, té el problema afegit que acaba el carril bici. Sempre hi ha cotxes mal estacionats i s'han reduït les places d'aparcament amb els contenidors de les palmeres. El stop dels que eixen col·lapsa la circulació de l'avinguda, genera confusió, potser seria millor un semàfor.

Zona del mercat del dissabte, es congestiona.

La corba de la "Puerta del sol" és perillosa. No es deuria aparcar a la corba.

Plaça del Bolomor, la corba és perillosa per la mala visibilitat.

Als camins no hi ha espills, i els vials de la platja no tenen un bon disseny.

Massa rodones des del poble a la platja.

L'eixida de l'autopista és perillosa

Altres opinions sobre qüestions problemàtiques:

“La velocitat dels cotxes, la congestió, els vehicles mal aparcats, la falta d'aparcament, la perillositat, la mala senyalització, la congestió, els guals, els contenidors de fem mal posats, els passos de vianants que no es veuen bé, les llums intermitents de la carretera d'entrada, la mala senyalització de rodones i passos, els problemes de visibilitat, les terrasses ocupant les voreres o places d'aparcament, els cotxes damunt la vorera, les palmeres que lleven lloc d'aparcament, l'estat del paviment”.

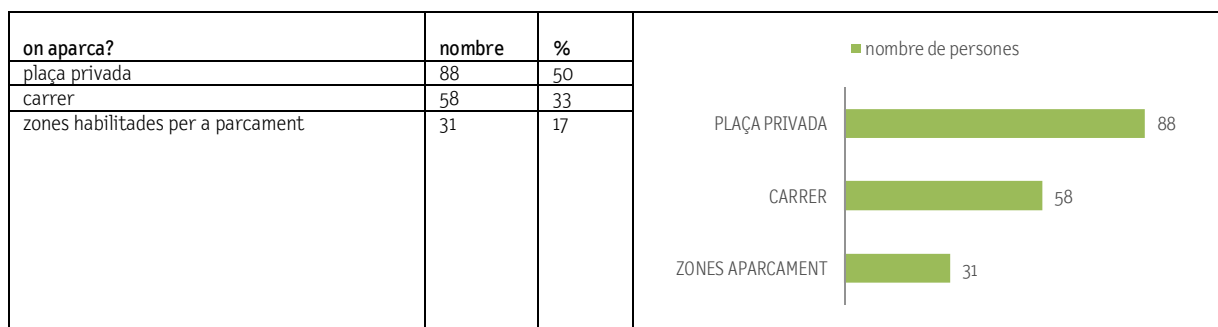
“No aparcar en els accessos a la platja”.

“Normalment els problemes són provocats per la mala conducció, la imprudència de ciclistes i vianants i la falta de respecte en general de la gent”.

“Es congestiona si està el camió de la basura, l'autobús o un cotxe mal aparcats, etc.”

“Existeix dificultat per a maniobrar en els carrers, en tota la platja no hi ha possibilitat per parar un minut perquè baixi una persona major sense provocar un embús. En cas d'una emergència, hi ha dificultat per a eixir”.

La disponibilitat de llocs d'aparcament, és un dels temes que els usuaris de vehicle privat consideren problemàtic.



Els edificis de la platja disposen, generalment, d'un aparcament privat per habitatge. El 50% aparca en plaça privada, la resta al carrer i zones d'aparcament. Però tenint en compte que més del 80% del preguntats és gent que estiuja o viu al nucli urbà de la platja, comença a veure's que la reserva d'aparcament privat dels habitatges no acull tots els vehicles, i es veu la realitat, que hi ha més d'un vehicle per habitatge, i aquest excedent es mou pels carrers de la platja buscant aparcament a la via pública.

| quina opinió li mereixen les zones habilitades per a aparcament? | nombre | % |
|--|--------|----|
| bé | 37 | 30 |
| malament | 86 | 70 |

No ha opinat tothom, només han opinat 123 persones, de les quals el 70% troben que aquestes zones estan mal condicionades. Els defectes que atribueixen són:

Del 30% que consideren que estan bé, hi ha una tercera part que pensen que hi ha poques àrees i que deurién haver-ne més.

Alguns comentaris aporten qualitats en negatiu i també en positiu per a aquests espais:

“Fa falta condicionar-la amb llum i paviment. Falta vigilància y asfaltado. A la goleta falta aparcament. Millor asfaltat i amb llum. Al menys donen servei, però hi ha massa pols. Asfaltat millor. Es podrien millorar. No está mal como "parche". Més repartides. Molta pols i excrements de gossos. Podrían estar mejor ordenadas y señalizadas. Escasas, descuidadas, brutes, llunyanes i poc accessibles. Pobres, poques, descuidades i insegures. Això són descampats, no aparcaments. Fatal, no estan en condicions. Si no hay otro remedio... pero no dan seguridad. Estan fatal, el cotxe s'ompli de pols. Desastre. Muy pocas. Falta de lloc d'aparcament. Estan plenes de terra. No estan en bones condicions. Mal ateses i abandonades. Zones ocupades per cossiols. Als aparcaments amb arena s'enfonsen els cotxes. Zones mal senyalitzades, mal conservades i brutes. Forats que trenquen el cotxe, vidres per terra, es una "cutrada" plena de clots, com a mínim que posen grava. Hi ha denúncies de cotxes que s'han fet mal a aquestes zones. Sucias. No estan senyalitzades, mala accessibilitat. Botellas de vidrio. Lo podrian adecuar con hormigón. Se cargan las palmeras, los coches las tocan. Poques places per a pmr. Hi ha dèficit de llocs d'aparcament. Poques i mal distribuïdes. Brutes i per asfaltar. Poques places, cal més lloc per aparcar a l'avinguda. Deficients. Falta senyalitzar-les i més enllumenat. Queden lluny. Estan lejos de la playa. Poc condicionades, no pareixen pàrkings, falta anivellar, ha hagut problemes amb els cotxes, accidents. No estan ben senyalitzades i la majoria són descampats. Són poc visibles. Falta senyalització, és un merder, no té un subsòl estable adequat, no té llum, perill de violació. Són deficients, poc higièniques, brutes, zones residuals que s'han utilitzat aquesta finalitat. No són zones segures. Descongestionan las calles, pero al no tener vigilancia se hace botellón hasta altas horas de la mañana.”

Es troba que hi ha problemes per a aparcar. Sobre tot en cap de setmana d'estiu. I aquestes zones habilitades, en general, reben una mala opinió per part dels ciutadans. Evidentment, no tenen unes condicions idònies, i la falta de senyalització fa que molta gent no les identifique com a lloc d'aparcament. Es tracta de zones que no estan junt a la platja, però no estan lluny, gairebé totes es troben a menys de 200 metres dels accessos a zones de platja, una distància assolible per anar caminant. Junt a aquests accessos a platges, si cal reserva de places per a persones amb mobilitat reduïda. Les condicions en les que aquestes àrees es troben no són les més adequades, i per tan l'opinió de la ciutadania a estat inicialment el rebuig, encara que han valorat que si milloraren s'utilitzarien més. Cal condicionar paviments, ordenació, senyalització, manteniment, etc.

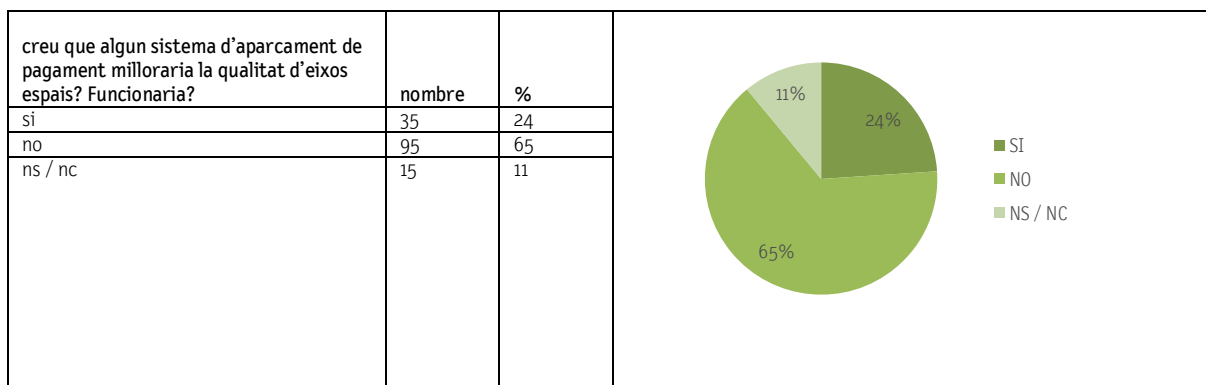
No obstant, per a un Pla amb objectius de millorar la sostenibilitat d'un entorn, el següent comentari, que accepta els paviments tous i que rebutja l'excés de disseny, dona un contrapunt interessant i a les abundants demandes d'asfalt i d'intervenció anteriors.

“Mejor no asfaltar. NO poner alquitrán, porque salimos perdiendo. Los arenales están bien porque en invierno no hace falta habilitarlo”.



fotos 10.5. zones d'aparcament

Davant la pregunta si funcionarien zones d'aparcament de pagament, un 65% rebutja aquesta opció que implica una despesa.



El perquè pensen que no funcionaria ho argumenten amb els següents comentaris:

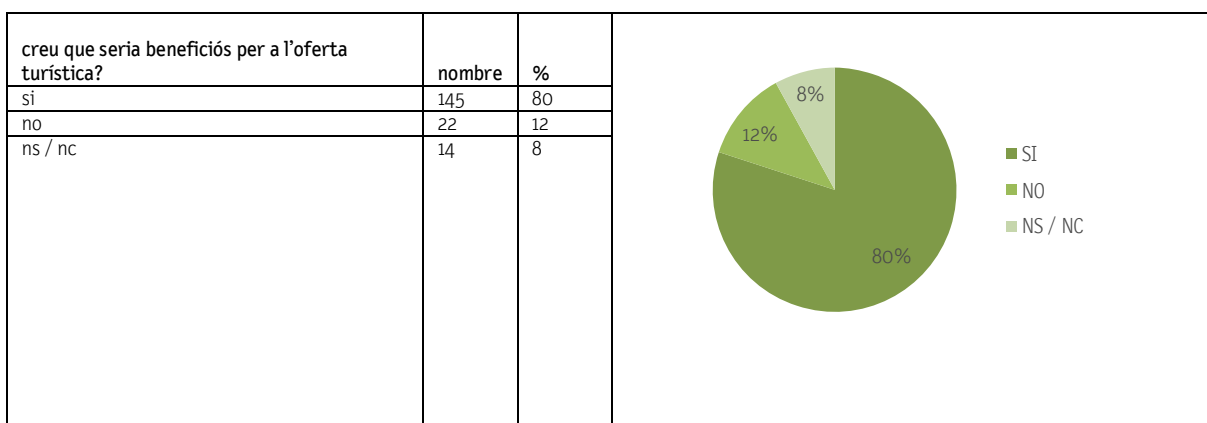
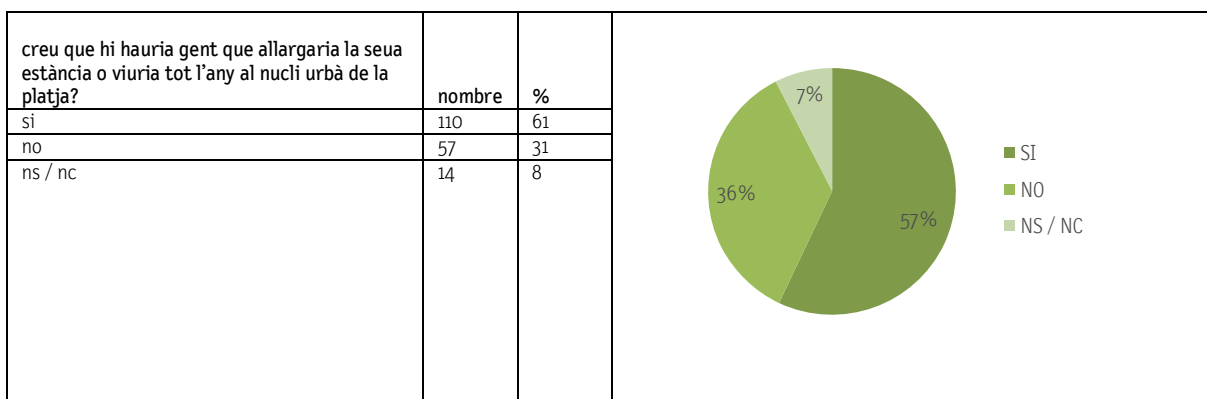
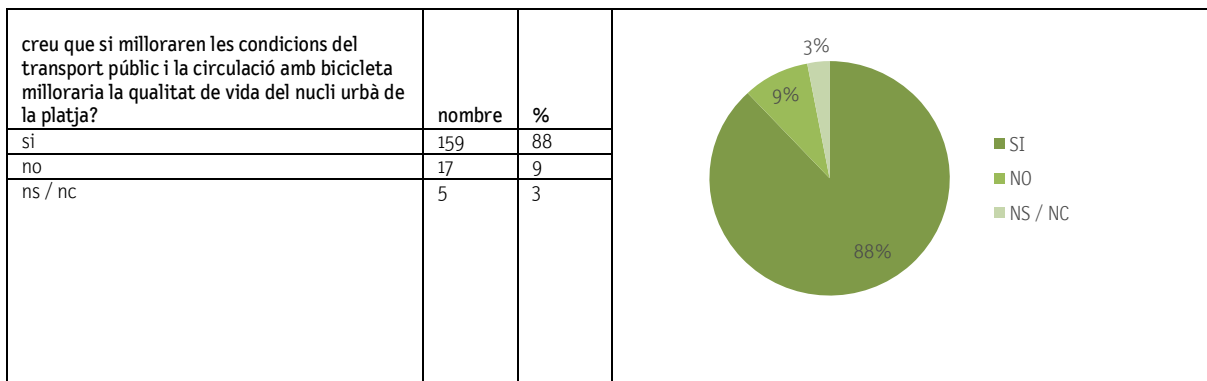
“No seria rendible. No aparcaria ningú. No perquè els espais són els mateixos. Que siguin aparcaments públics. Allò públic funciona sense abusos. Empitjoraria la situació, frustrant als habituals. Millor gratuït. No fa falta. No volem pagar més. Fugirien de pagar, però depèn. Tot al contrari, no milloraria. No hi ha economia per a pagar aparcament. La gent no vol pagar. No pagaria, estar pendiente no es buena opción. Serviria menos. No fa falta. Ja hi ha prou pagaments. Deuria ser gratuït perquè puga ser utilitzat per tots sense entrebancs. Si no hi ha una bona infraestructura de pagament, no”.

Però fins un 24 %, pensa que podria funcionar i millorar una mica la situació actual. Alguns dubten i fan aportacions de com podrien funcionar millor les zones d'aparcament:

“Si no fora car. Quizá para fin de semana. Si fóra assequible i per a un dia en concret. Crec que es deuria cobrar una quantitat simbòlica 1 ó 2 euros per a compensar el lloguer dels terrenys. Quizá con una tarjeta para todo el mes. Podrian aparcar los que vienen a pasar el día. Si que pagaria si estigueren en condiciones. Puede que si, lo prefiero a dar vueltas. Si estuviera en condiciones, si. La gent, al final, pagaria, però no soc partidari. Ejemplo de Calpe, con sombra, cerca de la playa. Però amb copagament. Sí, vigilado y a la sombra. Zones blaves per a pagar el manteniment. Aumentaria la oferta. Podria ser, però l'ajuntament s'hauria d'implicar més en el manteniment dels serveis. Sí, si està en condicions. Però no com el del passeig que és caríssim. Però si arreglen les zones i marquen les places”.

Sobre la mobilitat sostenible i la qualitat de vida del nucli urbà de la platja

Finalment, es pretenia sondejar si la gent establia relació entre la mobilitat sostenible i la qualitat de vida en el seu entorn. En la primera pregunta es reflexiona sobre el transport públic i la bicicleta com a alternatives que augmenten possibilitats de moure's de les persones. En la segona pregunta es planteja si millorar la mobilitat podria influir en trencar l'estacionalitat del nucli urbà de la platja. I en la tercera, ens preguntem si a més, podria ser beneficiós per a la promoció turística d'aquest territori.



Un 88% pensa que millorant la mobilitat sostenible milloraria la qualitat de vida, i un 80% que beneficiaria l'activitat turística, però no arriba al 60% els que pensen que faria que més gent vivira o passara més temps al nucli de la Platja.

Els comentaris que ha fet la gent sobre si la millora en la mobilitat influeix o no en prolongar el temps d'estada: "si a l'hivern hi haguera més servei de bus jo tardaria més en anar-me'n", "per exemple un carril bici per al cap de setmana", "influeix també el comerç", "da lo mismo", "falten serveis, falta oci", "no crec, però quan més servei millor", "però a banda de la bici més transport públic i serveis", "la gent del poble no vol", "de cara a fijar població sí, pero

hace falta mejorar los servicios. Debería haber una delegación de servicios municipales”, “es complicado faltan servicios, y actividad para niños”, “pot ser, encara que a l'hivern poc servei de tot”, “es dona eixa dualitat, pero no fa falta una segona vivenda”, “si, sobretodo transporte público, porque hay más gente mayor, pero no te quedas si no hay médico y servicios sanitarios”, “però és més difícil”, “porque el 70% son el pueblo”, “faltarian más acondicionamientos”, “no ho sé, perquè si no obrin els serveis, la farmàcia, les tendes, no es prou”, “hay otras cosas más importantes, la playa no tiene vida”, “falta transport a altres pobles”, “els xiquets que van a escola, si no estan empadronats no opten al bus”, “potser, una platja amb menys cotxes seria atractiva”, “perquè no tens serveis, no hi ha urgències, etc.”, “es muy triste, no hay servicios”, “sí, si hi hagueren més serveis”, “siguen faltando servicios, la farmacia en invierno está cerrada, la gente mayor no puede ir al médico, antiguamente estaba todo abierto”, “però més servei d'autobús”, “sí, a l'hivern està tot molt parat”, “les finques no estan preparades per a viure tot l'any”, “faltan serveis, falta oci”, “més oci de bici”, “però cal millorar més serveis”, “però acompanyat que hi hagen botigues obertes”, “és un punt important, però no només per això”, “vindria més el cap de setmana”, “falta seguretat”, “si hi haguera metge tot l'any i més seguretat policial”.

Evidentment, al nucli urbà de la platja li falten serveis, per poder reduir la seua dependència del nucli urbà principal o d'altre municipis, però la majoria de la gent admet que millorar la mobilitat amb transport públic de qualitat, podria ajudar.

Respecte als efectes sobre la promoció turística, s'ha parlat del següent:

“el camí reial és preciós”, “si per a gent del poble, però fa falta més activitats”, “le faltan más cosas”, “ajudaria”, “el transporte para la gente mayor sí”, “no hi ha oferta turística d'allotjament, si millorara el transport també estaria bé”, “la zona té molt bones sendes”, “falta un bon hotel perquè vinguen els turistes, falta servei”, “si es promociona, sí, però acompanyat de més serveis i restaurants, caixers (només hi ha un caixer)”, “sí, lo valoro, teniendo en cuenta el perfil de turista mayor”, “perquè hi ha molta gent que agafa bus des de Madrid, o per anar a Gandia”, “se debería complementar con más servicios y ocio”, “tenim la platja que tenim, i turísticament és poc atractiva perquè urbanísticament és terrible, encara que les xicotetes actuacions sempre són agraïdes pels usuaris habituals”, “si es feren bones combinacions amb les diferents ciutats i pobles seria més beneficiós”, “és una platja familiar, no és com Gandia”, “si creciese más me dejaria de gustar”, “perquè hi hauria menys cotxes, menys soroll, seria millor per a la gent que vullga vindre a descansar”, “vindria més gent”, “sí, si és de calidad”, “fa falta més animació, més oferta cultural, teatre, balls, cine, etc.”, “es bonita pero debería tener más vida”, “si pero acción en conjunto, junto a la limpieza de caminos y canales. También faltan sitios de ocio y diversificación de la oferta para jóvenes y mayores”, “quizá sí, si existe se usa, puede que hubiera gente que en lugar de ir a Gandia vendria aquí”, “no porque el turismo se mueve en coche”, “falta ambient, cada vegada hi ha menys”, “vindria altre tipus de turisme, però tenim un turisme que ve en cotxe”, “no és una platja molt turística”, “mejorar los caminos rurales”, “tot el que siga millor per a passejar i fer bici”, “rutes alternatives i fer publicitat”, “si es busca turisme tranquil”, “pero más servicios”, “però acompanyat que hi hagen botigues obertes”, “quan més sucre més dolç”, “si hubiera mejor transporte público”, “pero faltan servicios y más trabajo”, “faltan hoteles, restaurantes, servei i àrees d'esport”, “tindrien més autonomia la gent major i els xiquets”, “pero faltarian servicios y entretenimientos”.

El terme de Tavernes de la Valldigna, té altres oportunitats que complementarien el turisme de platja. El PMS en aquest sentit, pot incorporar altres maneres de moure's i que formen part d'una aposta per un turisme més responsable. La ciutadania, en les enquestes, ha manifestat que açò seria possible, sempre i quan es tracten en paral·lel altres aspectes d'igual importància.

Altres comentaris, aportacions i suggeriments dels participamnts

“faltan árboles en los recorridos de paseo”

“Fan falta més activitats, per a xiquets i majors”



“el paseo de la Marina está mal ejecutado, debería ser todo peatonal, pero planeando otra vía, más grande, de movilidad alternativa”

“No me gusta el diseño de la Avenida de la Marina; y este año hay menos turistas por culpa de las obras. Falta mobiliario para la gente mayor”.

“Molestan las basuras, los bares que sacan mesas en zonas de aparcamiento, los vehículos que no paran en los pasos de peatones, los coches aparcados en los pasos de peatones”

“Des d'Alzira i Carcaixent el bus només fa un viatge al dia, has d'agafar cotxe”

“servei bus: potser microbusos, més petits, més àgils, que siga més ràpid”

“No hay servicios de educación, civismo, comercios. La atracciones y mercados les gustan a los turistas”

“Per a tenir més turisme, s'han de fer activitats, publicitat, concerts, ventes, lloguer de bicis, patinets, etc.”

“falta un bon hotel perquè vinguen els turistes, falta servei, aquesta és una platja tranquil·la i familiar”

“Propuesta de Delegaciones de servicios municipales y fomentar el pequeño comercio”

“Servei de bus: un minibús seria millor a l'hivern.”

“La recollida del reciclatge dels contenidors obstrueix el tràfic si es fa a les 7 del matí, en hora d'eixida de treballadors.”

“Una oficina bancària, un ambulatori tot l'any i una escola, farien que les coses canviaren”

“Un servei d'ambulatori tots els dies amb pediatra, un banc i una escola seria el que faltaria perquè la platja arranqués com un lloc per viure tot l'any”

“Amb bones connexions tindriem més visites i arrossegariem a Tavernes l'excés de Gandia i de Cullera”

“Los caminos rurales son mejores en Semana Santa, evitando el verano. En el paseo han quitado aparcamientos”

“cuidar más el descanso nocturno, sobre todo los fines de semana cuando la gente joven comete actos vandálicos en portales en fincas, incluso sobre vehículos aparcados en las calles”.

“en verano seria más exigente con respecto a los vehículos (ruidos, velocidad, aparcamiento indebido). El verano es para los residentes una época que prácticamente sólo aporta incomodidades. No se trata de traer más turismo, sino de que éste sea responsable y respetuoso”

“el pitjor és el transport públic a l'estació”

“arreglar cables eléctricos y aceras”

“possibilitat de pujar bicicleta en el tren. Els guals produeixen sorolls dels camions. Possibilitat de posar semàfors amb energia solar. Duplicar accessos a la platja (exemple per edifici Calipso).”

“afegir pas de vianants en plaça Bolomor”

“eliminació palmeres que eliminen places d'aparcament. Carril bici del poble a la platja que tinga continuïtat.”



“continuació del carril bici fins al poble. Continuació fins Xeraco.”

“Els que som d'ací estíem la platja de Tavernes, i per això venim. Si no fóra d'ací no vindria, no em compraria un apartament.”

“las calles no son rectas, es incómodo pasear, aceras estrechas, no hay sol, preferimos pasear por Cullera, Gandia o Xeraco”

“autobusos nocturns”

“que açò s'aplique”

“si l'horari de l'autobús fora més freqüent, la gent no utilitzaria tant el vehicle propi.”

“es una vergüenza que con lo que pagamos de impuestos tengamos tan pocos servicios”

“el carril bici és només un trosset i la vorera és massa alta”

“Brosquil ple de gent, la carretera deuria ser específica per caminar i bici.”

“tant la falta d'aparcament com l'accessibilitat a la platja són pèssims”

“més aparcaments i fora "maceteros"”

“falta un bon carril bici”

“no hay autobús a Cullera y si a Madrid”

“falta un hotel per als familiars que venen”

“faltan servicios, viviria en la playa más gente mayor. Falta ocio para niños y jóvenes”

“carril bici no está bien puesto al lado de un paseo”

“la gente está más concienzada con la salud, y se ahorra dinero. Hay que cambiar mentalidad.”

“falta estructura que organice, vías rodadas, bici, etc. Problemas de colapso, paso de la ambulancia, etc.”

“falta servicio de autobús para ir al pueblo, el autobús escolar sólo es para los colegios públicos”

“han quitado aparcamiento en la avenida de la marina”

“Pensar antes de hacer las cosas, sinó es una perida de tiempo. Falta previsión para circular vehículos de emergencia.”

“més transport públic i més zones d'aparcament. Passeig peatonal des de la platja a l'estació”

“Si la carretera es desplaça darrere i es peatonalitza hi haurà més vida (comerç).”

“que facen més processos de participació, i millors, i que ho tinguen en compte.”

“des d'Algemesí no hi ha bona comunicació i tanmateix vé molta gent”



“l'ajuntament no té interès per la platja, cal fer coses també a l'hivern.”

“que aquestes enquestes valguen per a fer alguna cosa”

“necessitat de zones verdes i pàrking”

“el mal planejament urbanístic del poble i la platja dificulta la mobilitat”

“si hi haguera un bon servei d'autobús per anar a la platja i a l'estació, no utilitzaríem tant el cotxe”

“insuficient horari d'autobusos i mala combinació amb els trens”

“la gent se'n va perquè no hi ha res a la platja”

“que no deixen de fer coses a la platja”

“falten hotels i serveis”

“és una platja molt tranquil·la i familiar”

“perfil del turista de Tavernes, gent major que busca un entorn familiar i tranquil”

“problemes d'aparcament a l'avinguda de la Marina”

“falta un accés nord al nucli urbà de la platja, caldria desviar els camions que van pel camí Marenys al camí Real”

“a l'hivern a la platja es percep inseguretat”

“a la mar, a l'hivern, s'està molt bé, però falten més serveis”

Conclusions

Mobilitat entre nuclis urbans i el nucli urbà de la platja de Tavernes: Resulta molt significatiu el nombre de desplaçaments diaris entre el nucli urbà de la platja i el nucli urbà principal, i la majoria de la gent entrevistada realitza aquest trajecte al menys un dia a la setmana, si no més. I la gran majoria ho fa amb vehicle privat a motor. L'autobús no satisfà les necessitats de la població.

L'estació es troba a poc més de kilòmetre i mig, una distància que es podria fer a peu en menys de trenta minuts, i amb bicicleta en deu minuts. Tanmateix els desplaçaments es realitzen en cotxe, la majoria, i menys d'una quarta part amb autobús. Les persones enquestades han explicat aquest fet per la perillositat del vial de connexió i la falta de continuïtat del carril bici.

Molta gent ha manifestat que utilitzaria la bicicleta per anar a l'estació de ferrocarril si es millorara la connexió.

Cal posar atenció a la mobilitat interna que té aquest nucli, és un indicador dels mals hàbits de mobilitat, el fet que siga tant alt l'ús del vehicle privat. Cal fer constar, però, que el nucli té una forma allargada, es distribueix al llarg de la platja, fins a 4 km, mentre que de profunditat no arriba al mig km. Potser aquest distància de 4km siga un dels condicionants que motiva els desplaçaments en cotxe. No obstant, calen campanyes de conscienciació per reduir el nombre de desplaçaments en cotxe i augmentar els modes més sostenibles.

El transport públic: El servei d'autobús és conegut per la gent que coneix el municipi, però no hi ha suficient informació per a la gent que ve per primera vegada. Açò no ajuda a promocionar el servei, que funcione millor, que augmente l'oferta i siga més eficient. Aquest és utilitzat per col·lectius de població que no tenen altra alternativa de mobilitat i per als quals és totalment necessari, no només per a oci, sinó també per a les seues tasques laborals, i gestions familiars.

Les bicicletes són per a l'estiu? En el cas del nucli urbà de Tavernes, potser sí, perquè l'ús que se li dona és d'oci i esport, i poques vegades es considera un mitjà de transport per als quefers diaris. Hi ha una percepció d'inseguretat provinent del tràfic de vehicles, i d'inseguretat vers el robatori. No s'aprecien, o s'aprecien poc, les qualitats d'aquest nucli urbà de topografia plana, sense pendents, on el desplaçament amb bicicleta es faria amb poc esforç.

Calen millores en els espais urbans per aconseguir certa comoditat i seguretat en la convivència de la bicicleta amb altre mitjans de transport, però calen també, de manera simultània, campanyes que fomenten el seu ús. No deuria ser tant complicat, en aquests temps, aconseguir que la gent adopte aquest mitjà que resulta d'allò més econòmic, d'aconseguir i de mantenir.

El Paisatge Rural d'aquest terme: té potencial per a promoure usos lúdics i turístics alternatius que complementen a la platja. La manera de fer-los més segurs, a més d'aconseguir la reducció de velocitat dels vehicles, passa per aconseguir que la gent els utilitze d'una manera continuada i diversificada.

Passeig i mobilitat a peu: La gent passeja molt pel nucli urbà i també per aquests camins rurals. Una de les apreciacions que ha fet la gent entrevistada és que la platja està molt edificada i té pocs espais públics urbans o naturals lliures, fins i tot la mateixa línia de platja es troba ocupada per edificis massa pròxima a l'aigua.

Per tant esdevé important que es pose atenció a la qualitat dels espais públics urbans, que són els que acullen les necessitats que la gent té de relacionar-se, de gaudir de l'aire lliure, de fer esport...

Si la gent passeja per voreres, aquestes deurién ser un dels elements importants a tractar, no s'han de tractar com un espai residual, tot al contrari, són els òrgans més vitals en aquest tipus d'indrets urbans, on la gent reclama un ample suficient per caminar, ombra per protegir-se i bancs per a descansar.

El vehicle privat motoritzat: és inevitablement molt present en moments puntuals de l'estiu. Els problemes de congestió i d'aparcament es donen en caps de setmana i setmanes centrals dels mesos d'estiu. Alguns dels problemes puntuals de disseny, en creuaments, passos, carrers, etc., tenen una solució relativament fàcil. Fins i tot l'aparcament, si s'adeqüen els aparcaments dissuasoris. El que més costa és canviar de mentalitat i adoptar els models més respectuosos amb l'entorn, que al mateix temps, són els més econòmics, així i tot, és costós fer canviar els hàbits. Cal doncs també fer esforços de conscienciació en aquest sentit.

Sobre la mobilitat sostenible i la qualitat de vida del nucli urbà de la platja:

Trencar l'estacionalitat d'aquest nucli urbà és complex. Millorar-ne les connexions ajudaria, sobretot a un sector de població que podria passar més temps i que depèn d'altres per moure's i realitzar gestions personals, treballar o estudiar. Durant les entrevistes a peu de carrer vam poder comprovar com la gent major de 65 anys, sobre tot dones, confessaven que els agradaria passar uns mesos més a la platja, però que no ho feien perquè havien de demanar a familiars que les transportaren en vehicle per a realitzar les gestions, compres, etc. Alguns usuaris del transport públic, perden aquesta opció per la reducció del servei en els mesos que no és estiu.

Les dades van mostrant com hi ha una forta dependència del vehicle privat per a realitzar compres i gestions que no poden fer-se al nucli urbà de la platja. Falten alguns serveis, i altres es prefereix resoldre a fora.



La reclamació més freqüent ha estat la necessitat de serveis, equipaments i comerços en funcionament tot l'any. Sense açò no es pot plantejar que hi haja una població permanent que tinga les necessitats bàsiques urbanes cobertes. Millorar-ne la mobilitat ajudaria, però no seria suficient.

Pel que fa als beneficis que la mobilitat sostenible podria produir sobre la promoció turística, passa una cosa semblant. L'opinió és que falten també serveis d'allotjament, equipaments i promoció d'activitats d'oci per tenir una oferta turística acceptable. Evidentment, cap l'aposta per un turisme responsable que complemente les oportunitats que aquest territori de mar i muntanya ofereix, i que les seues connexions es basen en aquesta mobilitat sostenible desitjada. Llavors, encara que no siga suficient i requereisca d'altres aspectes complementaris, el PMS podria ajudar.

Conclusions sobre l'enquesta:

El nivell de respostes ha estat elevat, ja que vora un 90% de les persones han contestat a totes les respostes. El format entrevista ha permès tenir, per una banda una informació quantitativa de modes de transport i d'hàbits de desplaçament en el nucli urbà de la platja, al mateix temps que donava flexibilitat i llibertat perquè l'entrevistat parlara d'aquells temes que més li interessaven o afectaven, encara que es perdia informació en altres aspectes. Llavors, s'aprofundeix en la valoració que els usuaris fan de la mobilitat en aquest entorn des de la seua subjectivitat, i per tant, l'entrevista aporta informació qualitativa que enriquirà el diagnòstic i s'aproxima més a la realitat de l'usuari.

L'equip tècnic encarregat del procés de participació per al Pla de Mobilitat Sostenible, i la Regidoria de Participació Ciutadana de l'Ajuntament de Tavernes de la Valldigna, vol agrair a totes les persones que han participat, l'interès i el temps dedicat a la realització d'aquesta enquesta. Les seues aportacions són importants i necessàries per a la correcta realització del Pla.

10.2.3 Qüestionari d'usuaris de tren

Aquest qüestionari s'ha dissenyat amb l'objectiu de conèixer les característiques dels desplaçaments amb ferrocarril de rodalies de Renfe.

Distribució dels qüestionaris

El qüestionari s'ha dissenyat perquè puguen realitzar-se entrevistes en les andanes de l'estació de ferrocarril i alhora puguen ser emplenats en paper per aquelles persones usuàries d'aquest mitjà de transport que ho sol·liciten.

Les entrevistes es realitzen durant el mes de juliol, el qual és el segon mes de més afluència de viatgers, (després de març, amb motiu de les festes de Falles). Aquesta mostra no es considera molt representativa, ja que només s'han recollit 19 testimonis, i perquè les dades seran diferents a les que s'haurien obtingut en altres mesos de l'any.

Les dades generals al llarg de l'any s'obtenen a partir de les enquestes realitzades per RENFE i que es poden consultar al capítol nº 5. ANÀLISI DE LA DEMANDA..

La decisió d'implementar les dades que ens facilita RENFE amb aquestes entrevistes, ens ofereix un valor afegit quant a informació alternativa i informació subjectiva, és a dir, opinions diverses sobre la percepció que es té d'aquest servei.

Perfils de les persones entrevistades

Atenent a que la mostra no pot representar percentatges que es puguen exportar a la resta de l'any, es poden fer una sèrie de consideracions generals en relació als perfils. Així doncs resulta lògic trobar més usuaris en edats compreses

entre els 40 i els 60 anys, que suposen una fracció de gent en edat de treballar. No obstant, el nombre d'usuaris ha estat prou repartit entre els 18 i els 80 anys, (joves que van a estudiar, persones major jubilades que agafen el tren per visitar a algú, etc).

| edat | nombre | % |
|--------------------|--------|----|
| < 18 anys | 3 | 16 |
| entre 18 i 40 anys | 4 | 21 |
| entre 40 i 60 anys | 7 | 37 |
| entre 60 i 80 anys | 4 | 21 |
| 80 anys | 1 | 5 |

Quant a distribució per sexes el resultat ha estat:

| sexe | % |
|------|----|
| home | 32 |
| dona | 68 |

La procedència d'aquestes persones es reparteix entre un 58% que resideix al municipi de Tavernes de la Valldigna i la resta entre Gandia, Cullera i València.

Com que l'entrevista es realitzà durant l'estiu, s'ha obtingut que la meitat de residents al municipi arribaven a l'estació des del nucli urbà principal, i l'altra meitat des del nucli urbà de la platja. A més, la resposta al vincle que es té amb el municipi, ha estat en més d'un 50% per estiu i turisme.

Entre aquest usuari, trobem 4 treballadors d'empresa, un professor, un comptable, tres tècnics arquitectes, una mestressa de casa, 3 estudiants i 4 jubilades.

Sobre els desplaçaments amb tren

El 63% dels usuaris entrevistats agafen el tren a l'estació de Tavernes (com ja hem vist abans que un 58% eren residents al municipi, llavors, hi ha un 5% que prové d'altres municipis del voltant). La majoria prenen el tren en direcció cap a València.

| origen | % |
|--------------------------|----|
| Tavernes de la Valldigna | 63 |
| Altres | 37 |

| Destinació | % |
|--------------------------|----|
| Tavernes de la Valldigna | 32 |
| cap a València | 50 |
| cap a Gandia | 18 |

De nou obtenim dades pròpies dels mesos estivals, ja que quasi la meitat dels desplaçaments es realitzen per oci.

| motiu del viatge | % |
|------------------|----|
| treball | 8 |
| estudis | 12 |
| gestions | 17 |
| oci | 42 |
| altres | 21 |



Pel que fa a la freqüència dels viatges, i tenint en compte l'època estival, s'obté que l'ús que es fa del tren és ocasional. (Tot i que cal recordar que juliol es tracta del segon mes de més afluència de viatgers). Però també es dedueix sumant les altres dades que hi ha un gran percentatge de gent que agafa el tren totes les setmanes de l'any.

| viatges per setmana | % |
|------------------------------|----|
| entre 1 i 4 | 37 |
| 5 dies (dilluns a divendres) | 16 |
| tots els caps de setmana | 5 |
| ocasionalment | 42 |

Quan es pregunta si la persona és usuària d'estiu o anual, obtenim que quasi el 80% és usuari anual.

Sobre cómo arribar a l'estació

Com arriben a l'estació de ferrocarril? Doncs el 65% en cotxe i el 35% en autobús. Ningú dels preguntats agafa la bicicleta.

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

No obstant, el 58% de les persones entrevistades han dit que utilitzarien la bicicleta per anar a l'estació si hi haguera una infraestructura adequada. Un 26% diu que així i tot tampoc aniria, (la resta no opina).

El tren s'escull per comoditat en un 42% dels casos, però existeix un 16% que admet que l'agafa perquè no té altra alternativa. La resta utilitza el tren per rapidesa o per economia.

Sobre què en pensa la gent de les instal·lacions, aquestes es perceben com insegures i incòmodes, a més de no tenir ben resolta l'accessibilitat.

Altres opinions manifesten el següent:

“el pas està lluny, és incòmode i perillós”

“faltaria un bar, no s'estaria tant sola”

“quan la tanquen cal rodar”

“mala atenció al públic, mala informació, mala seguretat”

“bé, però lluny del poble”

“mala comunicació amb el poble, serveis mínims”

“ara és un poc més segura, però ara s'ha de fer major recorregut per passar les vies. Perillós perquè està al mig el camp”

La gent opina en un 85% que l'estació no està ben connectada amb diversos mitjans de transport públic. Només existeix l'autobús i aquest no està ben coordinat amb l'horari de tren.

També es considera dolenta la difusió de la informació sobre el serveis existents per poder anar a l'estació. Un 52% dels usuaris diuen que a l'estació la informació no és suficient, quan aquesta no es troba tancada.

Algunes persones han aportat les seues propostes per a millorar aquest servei de transport.

Quant a instal·lacions:

- “ascensor i pas soterrat”
- “coordinació de l'autobús amb el tren, amb l'estació oberta fins més tard i en cap de setmana, que hi haja gent treballant fins l'últim tren”
- “un pont que passe per dalt”
- “amb pas elevat i sincronitzant bus i tren”
- “rampa”
- “autobús o minibus més freqüent, seguretat sempre que hi haja trens, informació de taxi i bus, i telèfon”
- “vigilància, millor accessibilitat, millors horaris”
- “que no es tanque l'estació a hores que encara passen trens”
- “aparcament de bicicletes i lloc reservat per a bicis a l'interior del tren”
- “el tren segueix passant després de l'últim bus, genera inseguretat a l'aparcament”
- “millora de la seguretat, de la comunicació entre platja, poble i estació. Telèfon i zona estació de bicis”

Quant a connexió amb l'estació:

- “més horari de bus”
- “desplaçar-la cap al nucli urbà”
- “millor servei de bus”
- “més freqüència de pas de l'autobús, (millor seria tindre l'estació al poble com estava abans)”
- “millorar la freqüència del bus, també un carril bici”
- “més seguretat i coordinació bus tren, també integrar bitllet bus-tren”
- “com en Cullera i Gandia que sempre hi ha un autobús”
- “per anar a peu cal que hi haja arbres per a ombra”
- “invertint en infraestructures de transport públic, bicin i tramvia”

Finalment, un 79% dels usuaris consideren el tren com un mitjà respectuós amb el medi ambient.

Davant la qüestió econòmica hi ha més dispersió en les respostes, doncs un 58% el considera econòmicament competitiu, però un 21% diu que no, (la resta no opina).

En un 74% es considera una bona alternativa al vehicle privat.

10.2.4 Qüestionari d'usuaris d'autobús

Aquest qüestionari s'ha dissenyat amb l'objectiu de conèixer les característiques dels desplaçaments amb l'autobús de l'empresa de transports La Marina Gandiense s.l., que efectua la ruta Tavernes de la Valldigna - Estació de Tavernes - Platja de Tavernes.

Distribució dels qüestionaris

El qüestionari s'ha dissenyat perquè puguem realitzar-se entrevistes en les parades i a l'interior dels autobusos durant el trajecte. Paral·lelament s'ha facilitat el qüestionari en paper per aquelles persones que volgueren emplenar-lo.



De nou s'ha optat per l'entrevista com una eina per poder recollir informació qualitativa al voltant de la percepció que es té d'aquest servei. Les entrevistes s'han realitzat durant els mesos d'estiu, per ser els de major freqüència de trajectes i major nombre de viatgers.

S'ha aconseguit completar un total de 25 entrevistes, i llavors la informació que ens interessa és la de caràcter subjectiu, ja que les dades estadístiques han estat facilitades per l'empresa La Marina Gandiense s.l. Aquestes es poden consultar al capítol nº 5. ANÀLISI DE LA DEMANDA.

Perfils de les persones entrevistades

Un 84% són usuàries, de manera que són les dones les que més depenen d'aquest mitjà de transport. La majoria es troben en edats compreses entre els 18 i els 60 anys, que malgrat trobar-se en època estival, moltes es desplacen per a treballar.

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

També un 84% són residents al municipi, dels quals un 80% resideixen al nucli urbà principal i un 4% al nucli urbà de la platja. Llavors estem davant d'usuaris que agafen l'autobús des del nucli urbà principal per acudir a la mar. En un 28% es desplacen per a treballar, en un 36% per a estiuar, i en un 28% per a visitar algú o passar el dia.

Entre les persones entrevistades trobem moltes treballadores que acudeixen al nucli urbà de la platja per a realitzar tasques relacionades amb la llar (5 persones que es dediquen a netejar cases), una persona interna i 2 persones que es dediquen a atenció de majors. També trobem un treballador en l'hostaleria i una dependenta de comerç. Llavors, obtenim que 10 persones, un 40% de la mostra, són persones que depenen d'una feina temporal en època d'estiu provocada per les estades turístiques d'aquest nucli urbà.

A banda, a l'autobús viatgen altres treballadors (en un banc, en un magatzem de cítrics, una arquitecta, una mestressa de casa), i una representació de jubilades (3), estudiants (3) i aturats (2).

Sobre els desplaçaments amb autobús

El 68% dels usuaris entrevistats agafen l'autobús en el nucli urbà principal de Tavernes (la qual cosa resulta lògica, ja que el percentatge de residents d'aquest nucli és elevat). L'autobús s'utilitza bastant a l'estiu, per a desplaçar-se cap a l'estació de ferrocarril.

| origen | % |
|-------------------------|----|
| nucli urbà principal | 68 |
| estació de ferrocarril | 12 |
| nucli urbà de la platja | 16 |
| altres municipis | 4 |

| Destinació | % |
|-------------------------|----|
| nucli urbà principal | 20 |
| estació de ferrocarril | 16 |
| nucli urbà de la platja | 64 |
| altres municipis | 0 |

El temps invertit en el viatge assenyalat per cada persona, es compta des del punt d'origen fins el de destinació, (encara que haja utilitzat diferents mitjans de transport), (no es tracta del temps del trajecte de l'autobús).

Llavors s'obtenen temps de menys de 15 minuts, (possiblement casos de connexió entre poble i platja des de les parades més pròximes a l'eixida dels nuclis urbans). La majoria de gent ha invertit entre 15 i 30 minuts, possiblement degudes a connexions entre poble i platja des d'altres parades). Els viatges de duració superior als 30 minuts i a 1 hora, responen a desplaçaments ens els que es combinen altres mitjans de transport, com ara el tren, i estan condicionats als horaris d'aquest mitjà i al temps de transbordament.

| temps invertit en el viatge | % |
|-----------------------------|----|
| menys de 15 minuts | 8 |
| entre 15 i 30 minuts | 72 |
| entre 30 minuts i 1 hora | 16 |
| més d'1 hora | 4 |

Malgrat ser una època estival, molts dels desplaçaments en autobús es realitzen per motius de treball.

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

Pel que fa a la freqüència dels viatges, resulta que l'autobús s'utilitza molt més a l'època estival (pel caràcter temporal del nucli urbà de la platja i perquè l'empresa oferta més servei durant l'estiu). Però allò més destacat, és que el percentatge més elevat és el de freqüència d'ús diària (a l'estiu), seguida per aquelles persones que l'utilitzen 3 o més dies per setmana.

| viatges per setmana | % |
|-------------------------------------|----|
| a diari anualment | 8 |
| >= de 3 viatges/setmana (anualment) | 8 |
| <= de 2 viatges/setmana (anualment) | 12 |
| a diari a l'estiu | 32 |
| >= de 3 viatges/setmana (a l'estiu) | 20 |
| <= de 2 viatges/setmana (a l'estiu) | 4 |
| ocasionalment | 16 |

Quan es pregunta si la persona disposa d'un transport alternatiu a l'autobús, s'obté que un 56% disposa de transport alternatiu, encara que no és un vehicle propi, quasi totes les respostes han indicat que l'alternativa és que algun familiar les porte en cotxe, quasi sempre és el cotxe del marit, del fill o del pare. La qual cosa recorda que la majoria d'usuàries són dones.

Un 44% no té altra alternativa, llavors aquest 44% depèn exclusivament d'aquest mitjà de transport públic.

Sobre la percepció d'eficiència del servei

La proposta d'horaris i la freqüència de pas està considerada inadequada per un 56% de les persones entrevistades.

Els comentaris recollits parlen de que els horaris no s'adpten a l'horari laboral de la gent que necessita utilitzar-lo per anar a treballar. A migdia hi ha un franja horària sense servei i faria falta ampliar-la. Moltes persones opinen que a l'estiu la freqüència no està malament, però insisteixen que a l'hivern el servei funciona "fatal".



| és adequada la proposta d'horaris i la freqüència de pas | % |
|--|----|
| sí | 40 |
| no | 56 |
| ns /nc | 4 |

El servei es considera eficaç en un 36% dels casos, però aquelles persones que consideren que no és així (un 28%) comenten que resulta un poc car, que no confien en els horaris i les esperes són llargues. Demanden més puntualitat, més freqüència i la coordinació amb els horaris del tren de rodalies.

| valoració de l'eficàcia | % |
|-------------------------|----|
| satisfactòria | 36 |
| suficient | 8 |
| insuficient | 28 |
| ns /nc | 28 |

Sobre l'accessibilitat del vehicle de transport públic, la gent ha comentat que resulta incòmode per als carrets i no és adequat per a la gent major. Tampoc està preparat amb rampes i plataformes per a accés de cadires de rodes. Llavors, s'obté que el 68% de les persones opinen que no és accessible.

| és accessible per a totes les persones? | % |
|---|----|
| sí | 28 |
| no | 68 |
| ns /nc | 4 |

Sobre la infraestructura del servei

El nombre i distribució de parades és adequat, molt més acceptat al nucli urbà de la platja que al nucli urbà principal.

| és adequat el nombre i distribució de les parades en el poble? | % |
|--|----|
| sí | 64 |
| no | 36 |
| és adequat el nombre i distribució de les parades a la platja? | % |
| sí | 72 |
| no | 28 |

Sobre les mancances d'infraestructura al nucli urbà principal, la gent ha dit que hi ha poques, que en faltaria una més entre l'entrada i Mercadona. I sobretot, troben que la zona alta del poble es queda desconnectada.

Les parades podrien millorar en diversos aspectes, però sobretot en tenir una coberta de protecció per al sol i la pluja i seients (més del 90% de les respostes demanen aquestes millores), l'altre aspecte que es demana és panells informatius i senyalització adequada.

Quan es pregunta si la informació és adequada, el 56% diu que no, que falta un espai on informar del horaris.

Pel que fa als problemes detectats durant el trajecte, el problema més repetit ha estat el aparcament indegut a l'Avinguda de la Marina i a altres carrers del nucli urbà de la platja. Alguns dels conflictes apareixen per obstrucció del pas produït per vehicles de càrrega i descàrrega.

Alguns suggeriments de la ciutadania han sigut l'augment de servei durant l'hivern de la connexió amb l'estació de ferrocarril, i la proposta que el servei d'autobús servisca per connectar internament els extrems del nucli urbà de la platja, però amb un preu més reduït.

Finalment, la gent no sap què contestar si es pregunta si l'autobús és un mitjà de transport respectuós amb el medi ambient. Un 16% pensa que sí, també un 16% pensa que no, i la resta, un 68% no ho sap.

Davant la qüestió econòmica hi ha un 56% que el considera econòmicament competitiu, un 12% diu que no perquè el considera una mica car, (la resta, un 32%, no opina).

En un 48% es considera una bona alternativa al vehicle privat, algunes persones condicionen aquesta resposta a la suposició que el servei fora més econòmic, o que tinguera major freqüència de pas. Hi ha gent que considera que no és bona alternativa, però amb millores podria ser-ho.

Suggeriments de la ciutadania per a millorar el servei

Augmentar nombre de expedicions a l'hivern.

Connexió a l'estació de ferrocarril durant tot l'any i coordinació amb els horaris del tren.

Més freqüència i més puntualitat per recuperar la confiança en el servei.

Millorar les condicions dels vehicles, quant a accessibilitat, comoditat i seguretat, a més d'optar per vehicles més ecològics.

Instal·lació d'elements d'informació.

La gent manifesta el seu descontent: "Les persones majors depenen dels seus fills. Es va dir que Renfe connectaria tren i poble i mai s'ha fet". "Jo aniria a la platja també a l'hivern si hi haguera més autobusos".

10.2.5 Qüestionari usuaris de polígons industrials

Gairebé tothom s'ha de desplaçar diàriament des de casa fins el lloc de treball, i la manera en com ho fem, ens afecta, bé física o econòmicament, o fins i tot anímicament. En aquest darrer sentit, ens afecta sobretot l'entorn d'aquests desplaçaments i els espais per on transitem.

Els polígons industrials de Tavernes representen nuclis d'atracció de mobilitat, ja que tots els dies acullen l'arribada dels seus treballadors. La situació dels diferents polígons propicia distints hàbits en el desplaçament dels que hi treballen, i ens alguns és fàcil tenir l'opció d'anar a peu o amb bicicleta i en altres resulta una mica més complicat. Per aquesta raó, en el procés de participació del Pla, fem col·laborar també als treballadors. Hem fet arribar a les empreses seleccionades de cadascun dels polígons industrials uns qüestionaris que tracten especialment aquests aspectes amb la finalitat d'apropar-nos a la realitat dels problemes que poden donar-se al voltant d'aquests centres atractius i generadors de mobilitat.

Referent a les indústries existeixen tres focus de mobilitat laboral que son: El Pla, a l'entrada de al CV-50 per l'oest, a l'est del nucli urbà està el Teularet, i junt a l'estació de ferrocarril la zona industrial del Golfo. S'ha demanat



col·laboració a algunes de les empreses que se situen a aquests polígons, i finalment han estat quatre les empreses que han participat en el qüestionari. Són les següents: Envases Grau, al polígon del Pla, Tabervall al Teularet, i Tèxtils Vilber i Mandriladora Alpesa a El Golfo.

S'han contestat un total de 31 enquestes, 13 al polígon del Golfo, 10 al Pla i 8 al Teularet.

Perfils de les persones entrevistades

Han contestat l'enquesta 24 treballadors i 7 treballadores, en edats compreses entre els 18 i els 60 anys. El 65% tenen entre 18 i 40 anys, el 35% entre 40 i 60 anys. La majoria són residents al nucli urbà principal de Tavernes, és a dir, a prop de la majoria de polígons industrials.

| població en la que viu | nombre | % |
|----------------------------------|--------|----|
| Tavernes nucli urbà principal | 24 | 78 |
| Tavernes nucli urbà de la platja | 3 | 10 |
| Simat | 1 | 3 |
| Benifairó | 1 | 3 |
| Gandia | 1 | 3 |
| L'Horta i València ciutat | 1 | 3 |

| càrrec | nombre | % |
|---------------------------|--------|----|
| treballador qualificat | 16 | 51 |
| treballador no qualificat | 2 | 7 |
| administració / ventes | 10 | 32 |
| tècnic / direcció | 2 | 7 |
| altres | 1 | 3 |

Totes les persones enquestades tenen carnet de conduir, i quasi totes disposen de vehicle propi. Llavors, es veurà en el mode de transport escollit per anar a treballar com el major percentatge se l'emporta l'automòbil.

| disposa d'algun d'aquests vehicles | nombre |
|------------------------------------|--------|
| automòbil | 30 |
| moto | 5 |
| bicicleta | 7 |

| disposa de carnet d'algun d'aquests vehicles | nombre |
|--|--------|
| sí d'automòbil | 31 |
| sí de moto | 10 |
| no | 0 |

| disposa de plaça d'aparcament reservada al seu lloc de treball | nombre |
|--|--------|
| sí | 18 |
| no | 13 |

Sobre els desplaçaments al lloc de treball

La majoria de treballadors d'aquestes empreses treballen 5 dies a la setmana, i la meitat d'ells, fan més de dos desplaçaments diaris de casa a la feina. El mode de transport que prima és l'automòbil. Hi ha un percentatge molt menor que acudeixen a peu, ja que hi ha polígons industrials molt a prop del nucli urbà.

| Mode de transport | % |
|-------------------|----|
| automòbil | 93 |
| moto | 6 |
| bus urbà | 0 |
| bus interurbà | 0 |
| taxi | 0 |
| tren | 0 |
| bicicleta | 3 |
| a peu | 6 |
| altres | 0 |

Més de la meitat de les persones que han participat estaria disposada a provar a compartir cotxe.

| comparteix cotxe amb companys per anar o tornar de la feina? | Habitualment % | alguna vegada % | Mai % |
|--|----------------|-----------------|---------|
| | 12 | 19 | 64 |
| opina que és una mesura que pot funcionar bé si es fera d'una manera regulada? | si % | no % | ns/nc % |
| | 68 | 6 | 26 |

El perquè la gent agafa cotxe o moto per anar a treballar als polígons industrials sol ser: per comoditat en un 50%, seguida per autonomia en un 25% i perquè no tenen alternativa amb transport públic, també en un 25%.

Qui va a peu ho fa per proximitat, i aprofita per a caminar perquè és saludable.

La bicicleta es valora perquè evita problemes d'aparcament alhora que és saludable, no contamina, és econòmica i permet també autonomia. De fet el 74% dels enquestats la consideren útil per desplaçar-se a treballar. I un 61% diu que la utilitzaria si s'adequaven els vials.

L'opció de l'autobús urbà per anar a treballar es valora menys, ja que hi ha zones on no arriba, i a les que sí ho fa, l'horari no s'acobla. Llavors, a la pregunta de si utilitzaria l'autobús si la freqüència i l'itinerari s'adequaven a les zones industrials, només el 35% diu que estaria disposat a utilitzar-lo.

S'ha preguntat als participants que valoren quin seria el mitjà de transport idoni per a aquests tipus de desplaçaments, tenint en compte que algunes zones industrials es troben a prop del nucli urbà. Sorprenentment, la bicicleta ha estat el mitjà més escollit, encara que seguit de molt a prop de l'automòbil.

Altra possibilitat en aquest cas, és l'opció de l'autobús d'empresa, que és una mesura a valorar en el futur i en el document objecte d'estudi.

| quin mitjà de transport considera més adequat per desplaçar-se al seu lloc de treball? | % |
|--|----|
| automòbil | 32 |
| moto | 9 |
| bus urbà | 0 |
| bus interurbà | 9 |
| taxi | 0 |
| tren | 0 |
| bicicleta | 35 |
| compartir cotxe | 22 |
| a peu | 22 |
| altres | 3 |



S'ha demanat als participants que expliquen perquè han escollit eixe mitjà que consideren que seria l'ídoni.

Amb automòbil per les següents raons:

“perquè és més còmode”

“per arribar prompte al treball”

“perquè no està preparat per anar amb bici”

“per llibertat de moviment i no dependència d'un horari”

“pel tipus de feina i per l'horari de la feina”

Amb moto perquè:

“ràpid i còmode d'aparcar”

Amb autobús perquè:

“a més connectaria nuclis urbans”

“si s'adaptara a l'horari de treball”

Amb bici perquè:

“la bici per estalviar gasolina”

“es lo más rápido y cómodo para estacionar”

“està a prop de ma casa”

“per distància”

“no contamina, es saludable y económico”

“és barat i, bo per a la salut”

“amb bici i a peu millor però els camins no estan il·luminats i no hi ha carril bici”

Compartint cotxe perquè:

“és econòmic i tenim el mateix horari”

“perquè estalviem diners, gasolina, hi haurien menys cotxes circulant, i menys emissions de CO₂”

“per coincidència horària amb altres treballadors”

A peu perquè:

“perquè està a prop de ma casa”

“no contamina, es saludable y económico”

“m'agrada caminar”

“amb bici i a peu millor però els camins no estan il·luminats i no hi ha carril bici”

Sobre els problemes detectats en l'entorn de cada polígon industrial

Al Golfo, es considera que hi ha problemes quant a la percepció d'un entorn solitari, percepció d'inseguretat, i també es considera que hi ha mala connexió per anar amb bici o a peu.

Al Pla, es considera que hi ha problemes quant a la percepció també d'un entorn solitari, però menys que en el cas del Golfo. Es considera que hi ha mala connexió per anar amb bici o a peu, i que resulta perillós per la velocitat dels vehicles. També s'ha comentat la mala visibilitat a l'eixida de la carretera. Està molt a prop del poble, i per tant podria adequar-se per anar a peu, i dotar-lo de mobiliari i arbrat.

Al Teularet, tothom ha manifestat la percepció d'un entorn solitari i insegur. Es considera que els paviments estan en mal estat i que resulta perillós per la intensitat i velocitat del tràfic. També està relativament a prop del poble, i per tant podria adequar-se per anar amb bici i a peu, i dotar-lo de mobiliari i arbrat.

Comentaris dels participants:

- “es deuria habilitar i fer un carril bici en condicions i no sols per a les eleccions municipals i mal fet”
- “podrien fer un carril bici poble - platja il·luminat”
- “un carril bici y peatonal sería muy interesante”
- “no està adequat per a anar a peu, m'agradaria anar al treball amb bona llum, vorera segura i carril bici”
- “vaig amb bici perquè, si vaig amb cotxe, quan torne del treball no hi ha espai per a aparcar al carrer”
- “vaig amb cotxe per a anar a treballar, però aniria amb bici o a peu si el camí fóra més segur (carril bici, més il·luminat)”
- “falta de bars o llocs per esmorzar o dinar”

Aquest qüestionari s'ha valorat de la següent manera:

| valoració del qüestionari | % |
|---------------------------|----|
| Molt bé | 31 |
| Bé | 62 |
| Regular | 7 |
| Malament | 0 |
| Molt malament | 0 |

10.2.6. Qüestionari comerços

S'han obtingut 40 qüestionaris de diferents comerços del municipi. Als comerciants se'ls ha preguntat com veuen des del seu punt de vista els desplaçaments dels seus clients, com millorar-los, i com afecta açò a l'activitat comercial.

Els comerços que han participat tenen desenvolupen activitats relacionades, entre altres, amb la venda d'aliments, peix, carn i embotits, fruites i verdures, productes lactis, pastisseria i pa, articles per a la llar, complements, regals, roba, indumentària infantil, tabac, electrodomèstics, mobiliari i decoració, mobiliari i reforma de cuines, supermercats, floristeries, estudis de fotografia, òptiques, farmàcies, perruqueries, merceries, herbolaris, immobiliàries, viatges, etc.

El 70% dels comerços que han participat pertanyen a alguna de les associacions de comerciants del municipi.

Els horaris comercials varien, però es poden agrupar en un interval que va des de les 9.00 fins les 14.00 hores i des de les 16.30 fins les 20.30. Les tendes del Mercat Municipal que obrin només pel matí, ho fan aproximadament, des de les 7.00 fins les 15.00 hores. La majoria obri de dilluns a dissabte.



Sobre els desplaçaments cap al comerç

Era d'esperar que en un municipi de les dimensions de Tavernes de la Valldigna, la majoria de gent es moga a peu per a realitzar les seues compres quotidianes, sempre i quan aquestes no siguen molt voluminoses o pesades. Un 51% acudeix a comprar a peu.

| La gent acudeix al comerç | % |
|---------------------------|----|
| Amb cotxe | 38 |
| Amb moto | 5 |
| Amb bicicleta | 3 |
| A peu | 51 |
| autobús | 3 |
| altres | 0 |

Però també hi ha un gran volum que ho fa amb cotxe, i això és preocupant, però fa entendre, perquè els comerciants demanen places d'aparcament als carrers. És l'aspecte més reclamat en un 80%.

| Característiques del carrer que influeixen en l'activitat comercial | Positiu % | Negatiu % | Ns / nc % |
|---|-----------|-----------|-----------|
| Vorerres amples | 74 | 13 | 13 |
| Prioritat per a vianants | 59 | 26 | 15 |
| Pas de vehicles sense aparcament | 13 | 63 | 24 |
| Pas de vehicles amb aparcament | 82 | 10 | 8 |
| Circulació de bicicletes | 56 | 23 | 21 |
| Aparcament de bicicletes | 60 | 16 | 24 |
| Parades d'autobús | 47 | 37 | 16 |
| Carrer amb arbres | 61 | 13 | 26 |

Altres aspectes aportats pels comerciants són: "més zones de càrrega i descàrrega, carrers amb zona blava, pàrking més econòmic, carrers més amples i accessibles, i facilitar l'estacionament de vehicles".

S'ha demanat l'opinió dels comerciants quant a diversos aspectes:

| Mesures de desplaçaments sostenibles | SI % | NO % | Ns / nc % |
|---|------|------|-----------|
| Prioritzar per a vianants el carrer beneficiaria l'activitat comercial | 50 | 47,5 | 2,5 |
| Fomentar l'ús de la bicicleta i adequar carrers per al seu ús i aparcament beneficiaria l'activitat comercial | 52,5 | 42,5 | 5 |
| Fomentar l'ús del transport públic beneficiaria l'activitat comercial | 65 | 30 | 5 |

Si més de la meitat de la població acudeix a comprar a peu. Per què opinen alguns comerciants que dissenyar carrers amb prioritat per a vianants no beneficia l'activitat comercial? Un 45,5% pensa així.

Potser és perquè el qüestionari no explica què vol dir prioritat per a vianants, i no s'entén que la prioritat per a vianants no vol dir tancar completament al tràfic, sinó fer més còmode i segur el transit d'elles persones que caminen, donant-los prioritat sobre els vehicles motoritzats, bé siga reduint la velocitat o restringint-ne el pas.

Els comerciants han dit que el fet de prioritzar per a vianants el carrer SÍ beneficia l'activitat comercial perquè:

- “La majoria venen a peu”
- “es mou més la gent”
- “seria bo per a la majoria de la clientela, (no per a tothom, ja que tots no es desplacen a peu)”
- “porque vendría más gente a comprar”
- “la gent viu més al poble”
- “perquè la gent passejaria més tranquil·la i no estaria pendent del tràfic de vehicles”
- “perquè seria un lloc de pas de més gent”
- “perquè la gent pot anar més tranquil·la mirant les tendes sense estar pendent del trànsit”
- “mentre creuen el carrer no estan pendents de mirar els comerços, sinó els cotxes”
- “augmentaria la freqüència de pas per l'aparador”
- “la gente va paseando sin ser molestada por los coches”
- “dona més temps a la persona per a veure aparadors i comparar”

Els que es posicionen en contra diuen que:

- “perquè faltaran aparcaments de cotxes”
- “estem a Tavernes, no és un casc urbà turístic, tots els dies anem corrent i necessitem allò pràctic, no bonic”
- “porque se necesita zona de carga y descarga y aparcamiento”
- “els que venen amb vehicle privat no podrien acudir”
- “porque pierdo visibilidad para la gente de fuera de Tavernes, que es interesante que te vean”
- “lleva places d'aparcament als clients del nostre comerç”
- “al ser carretera hay todo tipo de movilidad, motorizada y peatonal”
- “perquè de passada amb cotxe també es fixen en la tenda i l'aparador”
- “prohibir el paso al centro es un problema para la carga y descarga de los clientes”

Sobre la bicicleta, un 52% dels comerciants han dit que el fet de fomentar-ne l'ús SÍ beneficiaria l'activitat comercial perquè:

- “per a facilitar l'aparcament”
- “és una forma ecològica d'anar als llocs o al centre del poble”
- “perquè quasi tots tenim bicicleta”
- “podría venir más gente”
- “seria una bona manera de desplaçar-se al mercat o a altres llocs del voltant”
- “perquè el problema és la falta de lloc per a aparcar”
- “ajuda al desplaçament ràpid”
- “el cotxe no es deuria utilitzar per a circular dins del poble”
- “perquè facilita la mobilitat”
- “es reduiria l'ús dels vehicles a motor”
- “és un mitjà de transport menys molest i agressiu, sempre que es faça un ús correcte”
- “no abulta y no contamina”
- “es mouria més gent amb bici”

I aquells que opinen que no seria beneficiós, diuen que és perquè:

- “el 70% o 80% es desplacen amb vehicle”
- “perquè no fa falta, a peu es pot anar a comprar”
- “perquè la gent no ve a comprar amb bici”
- “la gent de Tavernes no utilitza gaire la bici”



“no és còmode”
 “la bicicleta en Tavernes es un deporte no un medio de transporte”
 “els nostres clients venen majoritàriament a peu, i a l'estiu amb cotxe”
 “aquest poble té molts carrers estrangulats per l'aparcament de vehicles”

Sobre els beneficis del transport públic en l'activitat comercial, les opinions positives són majors que ens anteriors casos, un 65%. El motius són els següents:

“per a la gent que viu més lluny, perquè no tinga problemes per vindre al centre del poble”
 “a l'estiu sí, a l'hivern no”
 “és una forma més per a desplaçar-se la gent que viu més lluny”
 “només per dins del poble”
 “que tinguera un itinerari pel poble”
 “donaria més mobilitat a tot tipus de gent”
 “el poble té molta gent major limitada per a caminar”
 “reduiria l'ús dels vehicles a motor”
 “hace más accesible que venga gente de fuera de Tavernes que venga a comprar”
 “sí, sols a l'estiu, la resta de l'any les distàncies a dins del poble són més curtes”
 “accesibilidad para la gente del pueblo y de fuera”
 “ací hi ha molt de turisme de 3a edat, que es queixa de la manca d'autobusos. També s'evitaria la massificació de vehicles”
 “es podrien traslladar des dels pobles del costat fàcilment”
 “donaria opció a les persones que viuen lluny dels comerços a poder acudir”
 “por comodidad y ahorro de vehículo propio”

Els que pensen que NO beneficia l'activitat comercial ho justifiquen de la següent manera:

“perquè tenim una ciutat de carrers estrets on es dificulta el transport públic”
 “és un poble menut i no fa falta”
 “perquè no està en una zona de difícil accessibilitat”
 “el poble no és molt gran”

Sobre les zones de càrrega i descàrrega

Aproximadament un 72% dels comerços disposen d'espai destinat a càrrega i descàrrega en un entorn pròxim de la via pública. Però sovint troben que hi ha altres vehicles que no la respecten i que hi estacionen. En general, creuen que aquesta activitat no obstaculitza el trànsit fluid dels vehicles.

| disposa d'espai destinat a càrrega i descàrrega? | % |
|--|-------|
| Sí | 72,50 |
| No | 25 |
| NS /NC | 2,50 |

| aparquen cotxes interferint l'activitat? | % |
|--|----|
| Sí | 55 |
| No | 35 |
| NS /NC | 10 |

| obstaculitza la c/d el trànsit de vehicles? | % |
|---|-------|
| Sí | 17,50 |
| No | 72,50 |
| NS /NC | 10 |

Els problemes que detecten al voltant d'aquesta zona de càrrega i descàrrega són:

- “no hi ha espai”
- “de vegades aparquen cotxes que no deurien”
- “la que tenim més a prop està molt mal ubicada i els transportistes no en fan ús”
- “per la travessia”
- “els camions no caben si hi ha algun cotxe privat”

Si el comerç no disposa de zona destinada a l'activitat de càrrega i descàrrega, s'utilitzen altres espais, com ara:

- “al gual de la finca del costat o buscant aparcament”
- “aparcant en les voreres”
- “aparcen los camiones donde pueden, y me lo traen a pie, o voy yo con mi furgoneta”
- “parem en doble filera”
- “envaint la calçada o en un gual”
- “al repartidor lo multan muchas veces, está harto de Tavernes”

- “com podem, dalt de la vorera”
- “dispongo de vado, tenia carga y descarga, pero lo quité porque los coches no respetaban la señal y aparcaban”
- “paso de cebra o vado”

Una gran part dels comerços participants (aproximadament un 87%) realitzen activitats de càrrega i descàrrega a diari. La majoria pel matí i de duració inferior a 15 minuts.

| quantes operacions de c/d realitza al dia? | % |
|--|----|
| 1 vegada | 23 |
| 2 vegades | 26 |
| diverses | 38 |
| menys o cap | 13 |

| a quines hores? | % |
|---------------------------|----|
| entre 7.00 i 14.00 hores | 72 |
| entre 14.00 i 20.00 hores | 21 |
| aleatori | 7 |

| quants minuts tarda? | % |
|--------------------------|----|
| menys de 15 minuts | 65 |
| entre 15 i 30 minuts | 6 |
| entre 30 minuts i 1 hora | 6 |
| més d'1 hora | 6 |
| depèn | 17 |

En general, no hi ha una demanda majoritària per a ampliar les zones de càrrega i descàrrega al nucli urbà principal.



| opina que hi ha manca de zones de c/d? | % |
|--|-------|
| Sí | 32,50 |
| No | 50 |
| NS /NC | 17,50 |

Reflexions finals qüestionari de comerços

Pràcticament la totalitat de comerços participants pertanyen al nucli urbà principal del municipi. Per diversos mitjans, s'ha buscat la participació en aquest qüestionari dels comerços del nucli urbà de la platja sense obtenir-ne resposta.

No obstant, a altres apartats d'aquest document, s'ha analitzat la situació de les zones de càrrega i descàrrega al nucli urbà de la platja i s'han detectat problemes i mancances.

Les enquestes contestades pels comerciants del Mercat Municipal segueixen un mateix patró: rebutgen un disseny de prioritat per a vianants, donen tota la importància a desplaçaments en vehicle privat, consideren més important que puguin arribar en cotxe i aparcar i no tenen problemes en les seues zones de càrrega i descàrrega.

Pot ser siga perquè no contempen una visió més ampla dels avantatges que podria comportar la promoció de transports més flexibles com la bicicleta, o la flexibilitat dels itineraris a peu, i la rigidesa del vehicle.

Contrasten les respostes d'altres comerços fora del mercat municipal, on augmenta el nombre de respostes positives cap a aquests mitjans més sostenibles i on es valora el disseny urbà de prioritat de vianants i foment de la bicicleta. Aquests comerços dispersos per la trama urbana, sí acusen mancances en la previsió de zones de càrrega i descàrrega.

No obstant, existeix una temor generalitzada a que el fet de que el carrer es prioritze per a vianants es lleven places d'aparcament d'una part de la clientela que es mou amb cotxe.

Cal destacar que algunes respostes defenen la mobilitat a peu i amb bicicleta durant els mesos d'hivern, però remarquen que a l'estiu és diferent, (açò és degut a que un percentatge elevat de la població estiueja fora del nucli urbà principal, encara que acudeixen a aquest per realitzar les compres setmanal, i que aquest desplaçament es realitza amb vehicle privat). En aquest sentit, demanen no restringir l'accés als comerços amb cotxe.

Finalment, el 87% està d'acord amb que si la mobilitat fora de caràcter més sostenible, milloraria la qualitat de vida.

Un 70% pensa que la millora de la mobilitat entre poble i platja propiciaria que hi haguera gent que es quedara més temps residint en aquest nucli.

També més d'un 70% opina que la millora de la mobilitat, i que aquesta fora més sostenible, seria beneficiós per a l'activitat comercial, i per a l'oferta turística del municipi.

10.2.7. Qüestionari centres educatius

S'ha contactat amb tots els centres educatius del municipi, tan públics com concertats perquè emplen un qüestionari sobre característiques de l'espai públic que envolta els centres i els hàbits de desplaçament d'alumnes i personal docent. El mateix qüestionari s'ha fet arribar als representants de l'Associació de Mares i Pares (AMPA) de cada centre.

S'ha obtingut resposta del personal docent dels següents centres: CEIP Divina Aurora, CEIP Alfàndech, CEIP Magraner, CEIP Sant Miquel, Col·legi Sant Josep HHDC, IES La Valldigna, IES Jaume II.

També de l'AMPA del CEIP Alfàndech, AMPA del Col·legi Sant Josep HHDC, i AMPA de l' IES Jaume II.

A continuació es recullen els resultats dels qüestionaris de cada centre educatiu.

Qüestionari CEIP DIVINA AURORA (emplenat per PERSONAL DEL CENTRE)

Sobre les preguntes realitzades al personal docent i responsables del centre escolar s'ha obtingut la següent informació.

Característiques negatives de l'entorn: voreres estretes, encreuaments perillosos degut a obstacles que impedeixen la visibilitat, manca de senyalització o mal estat de les senyals, i els pendents pronunciats dels carrers.

En els darrers anys, no ha hagut accidents deguts al tràfic de vehicles en les proximitats al centre.

Característiques positives de l'entorn: existència d'arbrat i zones verdes, existència de serveis públics i equipaments que atreuen afluència de gent, presència de policia a les hores d'entrada i eixida de classe, existència d'aparcament per a vehicles, existència de comerços a prop del centre.

El centre disposa de vestíbul /lloc d'espera interior al recinte.

Els hàbits de desplaçament dels alumnes cap al centre tenen aquesta distribució aproximada: caminant 80%, els porten en cotxe 13%, venen en autobús 7%. En els últims anys ha augmentat el nombre d'alumnes que els porten en cotxe.

El personal docent es mou: caminant i amb cotxe.

Sí hi ha servei d'autobús escolar que arriba al centre, que arriba des del nucli de la platja. Sí hi ha demanda d'alumnes que necessiten autobús escolar. Sí hi ha espai reservat per a la parada de l'autobús escolar, però sovint hi ha cotxes mal estacionats que impedeixen l'estacionament de l'autobús. Aquest troba també problemes per a circular en els carrers estrets.

Problemes que provoca el vehicle motoritzat a les hores d'entrada i eixida del centre: congestió, perill d'atropellament.

Els alumnes que venen a peu ho fan majoritàriament per carrers de prioritat de vianants, i sovint venen amb grups d'amics.

Des del centre, es considera que el fet de desplaçar-se a peu, beneficia els alumnes perquè els fa ser més responsables, es mouen amb autonomia, tenen un major grau de coneixement dels seu entorn, milloren la seua forma física i adquireixen hàbits saludables.

No hi ha alumnes que vagen amb bicicleta. El centre no està preparat per a rebre bicicletes, perquè no es disposa de lloc d'aparcament. Resultaria un problema afegit els pendents pronunciats dels carrers. Consideren, però, positiu que es promocióne l'ús de la bicicleta, entre els alumnes, a partir de certa edat, sobretot per a secundària.



Conclusió i aspectes rellevants a valorar des del PMS: atenció als creuaments dels itineraris escolars quant a senyalització i seguretat per als infants. Valorar els canvis de disseny del carrer d'accés al centre, on cal un espai d'espera exterior que siga segur per a l'entrada i l'eixida del centre dels menors. Un canvi per a dissuadir els vehicles d'aproximar-se la porta d'entrada.

Qüestionari CEIP ALFÀNDECH (empenat per PERSONAL DEL CENTRE + AMPA)

Sobre les preguntes realitzades al personal docent, responsables del centre escolar i Associació de Mares i Pares d'Alumnes s'ha obtingut la següent informació.

Característiques negatives de l'entorn: vials de tràfic intens, voreres estretes, encreuaments perillosos degut a obstacles que impedeixen la visibilitat, carrers poc enllumenats i solitaris, els vehicles envaeixen la zona de vianants, els dies de pluja els cotxes entren fins la porta de l'escola.

Sí ha hagut accidents deguts al tràfic de vehicles en les proximitats al centre, deguts a la falta de visibilitat en els passos de vianants, sobretot per l'altura dels menors que no veuen per sobre dels cotxes aparcats.

Característiques positives de l'entorn: existència d'arbrat i zones verdes, existència de serveis públics i equipaments que atreuen afluència de gent, presència de policia i de voluntariat a les hores d'entrada i eixida de classe, existència d'aparcament de vehicles i existència de passos de vianants.

El centre disposa de vestíbul /lloc d'espera interior al recinte. A l'exterior també una ampla zona per a vianants.

Els hàbits de desplaçament dels alumnes cap al centre té aquesta distribució aproximada: caminant 70%, els porten en cotxe 20%, venen en autobús 10%. En els últims anys s'ha mantingut alt el percentatge d'alumnes que van caminant. Hi ha dies que augmenta l'ús del cotxe.

El personal docent es mou: caminant, i amb cotxe.

Sí hi ha servei d'autobús escolar que arriba al centre. Aquest arriba des del nucli de la platja. Sí hi ha demanda d'alumnes que necessiten autobús escolar. No hi ha espai reservat per a la parada de l'autobús escolar i resulta problemàtic no poder parar a prop de la porta.

Problemes que provoca el vehicle motoritzat a les hores d'entrada i eixida del centre: congestió, perill d'atropellament, cotxes mal aparcats envaint passos, voreres, etc., molesten la circulació dels vianants.

Els alumnes que venen a peu ho fan majoritàriament per carrers de prioritat de vianants, però han de creuar vials de tràfic intens. Les voreres estretes del voltant i accés al centre, obliguen a l'alumnat a anar per la calçada, en hores d'acumulació de gent, pares i mares, a les hores d'entrada i eixida.

Des del centre, es considera que el fet de desplaçar-se a peu, beneficia els alumnes perquè els fa ser més responsables, es mouen amb autonomia, tenen un major grau de coneixement dels seu entorn, milloren la seua forma física i adquireixen hàbits saludables.

No hi ha alumnes que vagen amb bicicleta. El centre no està preparat per a rebre bicicletes. Consideren que seria un problema, ja que no es disposa de lloc d'aparcament i als trajectes que arriben al centre no hi ha carril bici. Com que la majoria d'alumnes viuen a prop del centre es considera més apropiat que es desplacen a peu, i la bicicleta no es considera adequada perquè els menors d'11 anys es desplacen al centre o pel poble.

El major problema que impedeix l'adequada mobilitat dels infants és l'afluència de vehicles. Per això cal la presència de la policia local a les hores d'entrada i eixida. Més encara els dies de pluja, perquè els cotxes no accedisquen a la zona de vianants. Cal millorar la visibilitat en els passos de vianants. Seria ideal que el carrer Metge Paco Valiente també fóra per a vianants i que poguera aparcar allí l'autobús.

Un aspecte concret d'aquest centre i rellevant per a ser valorat des del PMS és el problema d'invasió de vehicles que presenta el carrer Mestre Sansaloni, malgrat estar tractat per a ús de vianants en el tram on recau l'accés al centre. Caldrà revisar l'eficiència dels mecanismes que eviten l'accés de vehicles en aquest tram de carrer perquè siga realment un espai segur a les hores d'entrada i eixida dels menors.

Qüestionari CEIP MAGRANER

(empenat per PERSONAL DEL CENTRE)

Sobre les preguntes realitzades al personal docent i responsables del centre escolar s'ha obtingut la següent informació.

Característiques negatives de l'entorn: es produeixen aglomeracions de pares a la porta del centre.

No hi ha hagut accidents deguts al tràfic de vehicles en les proximitats al centre.

Característiques positives de l'entorn: existència de passos de vianants.

El centre NO disposa de vestíbul /lloc d'espera ni interior, ni exterior.

Els hàbits de desplaçament dels alumnes cap al centre té aquesta distribució aproximada: caminant 90%, els porten en cotxe 8,5%, venen en autobús 1,5%. En els últims anys s'han mantingut els hàbits de desplaçament.

El personal docent es mou majoritàriament caminant.

Sí hi ha servei d'autobús escolar que arriba al centre. Que arriba des del nucli de la platja. Sí hi ha demanda d'alumnes que necessiten autobús escolar. No hi ha espai reservat per a la parada de l'autobús escolar, però no es considera problemàtic.

Problemes que provoca el vehicle motoritzat a les hores d'entrada i eixida del centre: congestió, cotxes mal aparcats envaint passos, voreres, etc., molesten la circulació dels vianants.

Els alumnes que venen a peu ho fan majoritàriament per carreres de prioritat de vianants.

Des del centre, es considera que el fet de desplaçar-se a peu, beneficia els alumnes perquè els fa ser més responsables, es mouen amb autonomia, tenen un major grau de coneixement dels seu entorn, milloren la seua forma física i adquireixen hàbits saludables.

No hi ha alumnes que vagen amb bicicleta. El centre no està preparat per rebre bicicletes. I no es considera positiu l'ús de la bicicleta per a aquets cas.

En aquest centre, caldria que es canviara la senyalització, ja que d'aquesta manera es podria evitar els embussos de pares/mares que es produeixen a la porta de l'escola.



Qüestionari CEIP SANT MIQUEL
(emplenat per PERSONAL DEL CENTRE)

Sobre les preguntes realitzades al personal docent i responsables del centre escolar s'ha obtingut la següent informació.

Característiques negatives de l'entorn: manca de mobiliari urbà, zones verdes, parcs, etc.

No hi ha hagut accidents deguts al tràfic de vehicles en les proximitats al centre.

Característiques positives de l'entorn: existència d'aparcament de vehicles i de passos de vianants.

El centre disposa de vestíbul /lloc d'espera interior al recinte. (no espai al carrer).

Els hàbits de desplaçament dels alumnes cap al centre té aquesta distribució aproximada: caminant 90%, els porten en cotxe 5%, venen en autobús 5%. En els últims anys s'han mantingut els hàbits de desplaçament i majoritàriament acudeixen a peu.

El personal docent es mou majoritàriament amb cotxe i amb bicicleta.

Sí hi ha servei d'autobús escolar que arriba al centre. Que arriba des del nucli de la platja. Sí hi ha demanda d'alumnes que necessiten autobús escolar. Sí hi ha espai reservat per a la parada de l'autobús escolar,

Problemes que provoca el vehicle motoritzat a les hores d'entrada i eixida del centre: perill d'atropellament. Encara que es considera que els vehicles no entorpeixen perquè estacionen a suficient distància del centre.

Els alumnes que venen a peu ho fan majoritàriament per carreres de prioritat de vianants.

Des del centre, es considera que el fet de desplaçar-se a peu, beneficia els alumnes perquè els fa ser més responsables, es mouen amb autonomia, tenen un major grau de coneixement dels seu entorn, milloren la seua forma física i adquireixen hàbits saludables.

No hi ha alumnes que vagen amb bicicleta. El centre no està preparat per a rebre bicicletes. Però es considera positiu fomentar-ne l'ús per al desplaçaments escolars.

Qüestionari COL·LEGI SANT JOSEP HH.D.C.
(emplenat per PERSONAL DEL CENTRE + AMPA)

Sobre les preguntes realitzades al personal docent, responsables del centre escolar i Associació de Mares i Pares d'Alumnes s'ha obtingut la següent informació.

Característiques negatives de l'entorn: vials de tràfic intens, encreuaments perillosos per la velocitat del trànsit i per obstacles que impedeixen la visibilitat.

NO ha hagut accidents deguts al tràfic de vehicles en les proximitats al centre.

Característiques positives de l'entorn: existència de serveis públics i equipaments, presència de policia i voluntariat a les hores d'entrada/eixida, existència d'aparcament de vehicles, de comerços a prop, i de passos de vianants i semàfors.

El centre disposa de vestíbul /lloc d'espera interior.

Els hàbits de desplaçament dels alumnes cap al centre tenen aquesta distribució aproximada: caminant 95%, els porten en cotxe 4%, venen amb moto 1%. L'evolució dels hàbits de desplaçament dels darrers anys ha estat l'augment del alumnes que els porten amb cotxe, ja que venen d'altres municipis (Simat). També perquè l'ESO comença a les vuit i a l'hivern és nit fosca, llavors els pares els acompanyen a l'hora que ells es desplacen al seu treball. En moto uns pocs també perquè tenim alumnes de 4t d'ESO.

El personal docent es mou majoritàriament caminant.

NO hi ha servei d'autobús escolar que arriba al centre. SI hi ha demanda d'alumnes que necessiten autobús escolar. No hi ha espai reservat per a la parada de l'autobús escolar.

Problemes que provoca el vehicle motoritzat a les hores d'entrada i eixida del centre: certa normalitat en la circulació, i de vegades perill d'atropellament, cotxes mal aparcats envaint passos, voreres, etc.

Els alumnes que venen a peu ho fan majoritàriament per carreres de prioritat de vianants, però han de creuar vials de tràfic intens. Es dona també que molts venen en grup d'amics.

Des del centre, es considera que el fet de desplaçar-se a peu, beneficia els alumnes perquè els fa ser més responsables, es mouen amb autonomia i tenen un major grau de coneixement dels seu entorn. Al mateix temps que millora la seua forma física i adquireixen hàbits saludables.

No hi ha alumnes que vagen amb bicicleta. El centre no està preparat per a rebre bicicletes, perquè no hi ha aparcament de bicicletes ni dins ni fora del centre. No hi ha espai interior suficient. Es considera problemàtic el desplaçament dels alumnes amb bicicleta perquè no hi ha carril bici i molts alumnes han de creuar la carretera. Però SÍ s'estima positiu l'ús de la bicicleta perquè fomenta hàbits saludables i consciència de la cura del medi ambient.

Des del centre proposen com a interessant l'existència de carril bici.

Una demanda en concret d'aquest centre és la del servei d'autobús escolar que reculla els alumnes que resideixen al nucli urbà de la platja.

Conclusions generals qüestionaris CEIP.

En gairebé tots els centres escolars s'estima positiu l'ús de la bicicleta perquè fomenta hàbits saludables i consciència de la cura del medi ambient. Llavors una de les mesures que pot tenir beneficis a llarg termini és la implementació dels programes docents amb activitats relacionades amb la mobilitat sostenible, vinculades als hàbits de mobilitat saludable, a la sostenibilitat ambiental, el disseny de l'entorn urbà i el foment de l'ús de la bicicleta.

En tots els centres escolars s'ha de posar atenció en el carrer d'accés al centre, en la dimensió de les voreres, les quals han de ser suficientment amples per poder acollir l'afluència de gent que hi acudeix diàriament. S'ha de tenir en compte que en determinats moments del dia, l'espai públic on recau l'accés del centre, ha de funcionar com a vestíbul d'espera i lloc de reunió, i per tant ha de tenir les condicions adequades per ser una zona segura.

Haurà de rebre especial atenció l'adequació de creuaments i passos de vianants, de la senyalització, l'amplada, l'accessibilitat i visibilitat, tant en els carrers de l'entorn del centre, com en els dels itineraris principals, especialment en els creuaments de vials de tràfic intens.



També s'ha de resoldre la manca d'espai reservat per a parada de l'autobús escolar en aquells centres que han manifestat problemes en aquest sentit.

Qüestionari IES LA VALLDIGNA.
(emplenat per PERSONAL DEL CENTRE)

Sobre les preguntes realitzades al personal docent i responsables del centre escolar s'ha obtingut la següent informació.

Característiques negatives de l'entorn: vials de tràfic intens, voreres estretes, manca de senyalització o mal estat de les senyals, carrers poc enllumenats o solitaris, zones que es perceben insegures.

Es desconeix si ha hagut accidents deguts al tràfic de vehicles en les proximitats al centre.

Característiques positives de l'entorn: existència d'arbrat, zones verdes, serveis públics i equipaments, presència de policia a les hores d'entrada/eixida, existència d'aparcament de bicicletes i de passos de vianants.

El centre disposa de vestíbul /lloc d'espera interior.

Els hàbits de desplaçament dels alumnes cap al centre té aquesta distribució aproximada: caminant 25%, els porten en cotxe 15%, venen amb moto 15%, amb autobús 40%, altres 5%. (No va ningú amb bicicleta). En els darrers anys ha augmentat el desplaçament d'alumnes en cotxe.

El personal docent es mou majoritàriament amb cotxe.

SI hi ha servei d'autobús escolar que arriba al centre, que arriba des de Simat i Benifairó. SI hi ha demanda d'alumnes que necessiten autobús escolar. SI hi ha espai reservat per a la parada de l'autobús escolar.

Problemes que provoca el vehicle motoritzat a les hores d'entrada i eixida del centre: congestió de vehicles, perill d'atropellament.

Els alumnes que venen a peu ho fan majoritàriament per carreres de prioritat de vianants i sovint van en grups d'amics.

Des del centre, es considera que el fet de desplaçar-se a peu, beneficia els alumnes perquè els fa ser més responsables, es mouen amb autonomia, tenen un major grau de coneixement dels seu entorn, milloren la seua forma física i adquireixen hàbits saludables.

No hi ha alumnes que vagen amb bicicleta. El centre no està preparat per a rebre bicicletes, perquè no hi ha aparcament de bicicletes ni dins ni fora del centre. Però SI es considera positiu l'ús de la bicicleta perquè és saludable, els fa ser més conscients del seu entorn, més responsables i autònoms.

Opinen que si s'habilitara lloc per aparcar bicicletes, la tasca de conscienciació i avantatges de l'ús de la bicicleta seria més fructífera.

Una conclusió particular d'aquest centre és que quasi la meitat d'alumnes arriba en autobús, i per tant és necessària una zona reservada per a parada de l'autobús i un espai d'espera equipat amb bancs, i protecció per a la pluja i per al sol.

Qüestionari IES JAUME II.

(empenat per PERSONAL DEL CENTRE + AMPA)

Sobre les preguntes realitzades al personal docent, responsables del centre escolar i Associació de Mares i Pares d'Alumnes s'ha obtingut la següent informació.

Característiques negatives de l'entorn: vials de tràfic intens i zones que es perceben com insegures.

No ha hagut accidents deguts al tràfic de vehicles en les proximitats al centre.

Característiques positives de l'entorn: existència d'arbrat i zones verdes, de serveis públics i equipaments, presència de policia i voluntariat a les hores d'entrada/eixida, existència d'aparcament de vehicles i de bicicletes i l'existència de passos de vianants.

El centre disposa de vestíbul /lloc d'espera interior.

Els hàbits de desplaçament dels alumnes cap al centre té aquesta distribució aproximada: caminant 70%, els porten en cotxe 18%, venen amb moto 5%, amb autobús 7%, (no va ningú amb bicicleta). En els darrers anys ha augmentat el desplaçament d'alumnes en cotxe.

El personal docent es mou majoritàriament amb cotxe.

Sí hi ha servei d'autobús escolar que arriba al centre, el qual arriba des de Simat i Benifairó. Sí hi ha demanda d'alumnes que necessiten autobús escolar. No hi ha espai reservat per a la parada de l'autobús escolar i sovint troben problemes provocats pels altres vehicles.

Problemes que provoca el vehicle motoritzat a les hores d'entrada i eixida del centre: congestió de vehicles, perill d'atropellament, cotxes mal aparcats envaint passos, voreres, etc. Els vehicles interfereixen la circulació de vianants. Els dies de pluja augmenta la sensació de perill.

Els alumnes que venen a peu ho fan majoritàriament per carreres de prioritat de vianants i sovint van en grups d'amics, però han de creuar vials de tràfic intens.

Des del centre, es considera que el fet de desplaçar-se a peu, beneficia els alumnes perquè els fa ser més responsables, es mouen amb autonomia, tenen un major grau de coneixement dels seu entorn, milloren la seua forma física i adquireixen hàbits saludables.

No hi ha alumnes que vagen amb bicicleta, tampoc el centre està preparat per rebre'n. Sí es considera positiu l'ús de la bicicleta, però l'opinió és que afectaria als alumnes que ara venen a peu, els quals podrien optar per la bici, i no afectaria als que ara venen en cotxe, que seguirien igual. S'estima convenient la construcció de carril bici.

Allò que més dificulta la mobilitat dels adolescents en els seus trajectes cap a l'institut és: l'afluència de vehicles, ja que estan els que venen des de la platja i els que es desplacen de parts del poble més llunyanes, i se sumen aquells que no els agrada caminar i els que arriben tard.

És necessari que hi haja servei d'autobús per al desplaçament dels alumnes de la platja. Es demana una parada adequada per a l'autobús, i que hi haja servei d'autobús que comuniqui també amb l'estació de ferrocarril.

Els dies de pluja, molts pares volen aparcar a la porta del centre, deixant el cotxe en doble filera, sobre els passos de vianants i voreres. Els xiquets han de sortejar els cotxes i hi ha més risc d'accidents. Es torna caòtic. Fa falta més



sensibilitat ciutadana, per fer comprendre a la gent que poden aparcar un poc més lluny i anar a pels xiquets i no obstaculitzar amb els vehicles l'accés al centre. Potser quan està la policia local es comporten un poc millor per por a la denúncia, però precisament, la policia no està mai quan plou.

Conclusió i aspectes rellevants a valorar des del PMS: aquest centre té una gran afluència d'alumnes que acudeixen caminant, i troben problemes quan els vehicles obstaculitzen el pas i els posen en perill. Cal disposar els mecanismes que eviten que els vehicles estacionen o circulen a prop de l'accés del centre.

En general, hi ha demanda de servei d'autobús per portar als instituts els alumnes que resideixen al nucli urbà de la platja. A més cal adequar els llocs d'espera i reservar espai per a la parada de l'autobús.

Als centres de secundària s'hauran d'encetar programes pedagògics de foment de l'ús de la bicicleta, i per tal de començar a fer possible aquest mode desplaçament, es preveuran espais d'aparcament per a bicicletes.

10.3. RESULTATS DE LES TAULES TEMÀTIQUES

Durant el mes de novembre es van realitzar les taules temàtiques del Pla de Mobilitat Sostenible. Resultà ser el procés de participació més directe o, al menys, el que va permetre la discussió dels temes entre les persones (habitants del municipi, tècnics i polítics), en un espai de comunicació en format de taules temàtiques. Cada sessió s'iniciava amb una introducció tècnica, la qual tractava d'explicar què vol dir "Mobilitat Sostenible", i a continuació es feia una aproximació cap al tema corresponent de cada taula. En certa manera podem distingir com cadascuna responia a un dels tres aspectes de sostenibilitat que amb l'elaboració del Pla es tracta d'aconseguir: la cohesió social, el respecte al medi ambient i el creixement econòmic.

Amb la idea d'introduir els principis que han de guiar un model de mobilitat o ciutat més sostenible, cadascuna de les sessions ha estat precedida d'una presentació on podien veure's exemples d'altres municipis pròxims del País Valencià, o d'altres indrets europeus. La intenció era tenir referents a nivell global que encetaren debat, i que posaren en marxa la imaginació per a generar propostes a nivell local per al cas de Tavernes. Llavors, la discussió no s'encaminava només a assenyalar problemes, sinó sobretot a pensar de manera constructiva i responsable com generar escenaris de futur possibles i valents.

A la primera taula "Mobilitat per a totes les persones", es va parlar de l'aspiració a que tota la ciutadania tinga accés a un mitjà adequat per a desplaçar-se a realitzar les seues tasques quotidianes, i al mateix temps, es buscava que el disseny de l'espai públic urbà responga a les necessitats de totes i tots.

A la segona, "Mobilitat saludable i esport", es van tractar els desplaçaments a peu i amb bicicleta com els ideals per a reduir emissions, i per tant, per a gaudir d'un entorn urbà més saludable.

I finalment a la tercera taula, "Mobilitat geogràfica, economia i turisme sostenibles", es partia del potencial que el territori ofereix pel que fa a rutes i itineraris per a caminar i anar amb bicicleta, i com el fet de promoure activitats al voltant d'aquestes rutes pot generar una oferta turística distinta i atractiva. La connexió des dels pobles de l'interior de la vall fins la mar, i també amb l'estació de ferrocarril, és la qüestió que més rellevància pren en aquest escenari de connexions territorials. Per un altra banda, i a un altra escala, es pretenia veure quins aspectes del disseny de l'espai públic urbà afecten l'activitat comercial. Llavors, es va tractar l'economia vinculada al tipus de mobilitat, a escales molt distintes però que d'alguna manera es complementen.

Són temes que afecten la ciutadania en general, encara que és normal que algunes temàtiques ens atreguen més que altres i ens sentim identificats amb certes problemàtiques i, per tant, considerem que podem fer més aportacions en uns temes més que en altres. No obstant els temes s'entrellacen, és inevitable, i hi ha qüestions que es van repetir a totes les taules, potser siga perquè són les que més preocupen a la ciutadania. És per això, que alguns dels assistents escolliren acudir a una taula que els interessava més, i altres han vingut a dues o a totes les taules, bé representant a algunes de les associacions, entitats o partits polítics del poble, o bé a títol personal, com a veí o veïna que es veu afectat per la situació actual pel que fa a la mobilitat i a la qualitat de l'espai públic, ó, senzillament perquè pot aportar idees per al futur.

La primera taula, Mobilitat per a totes les persones

El dimecres 23 de novembre de 2011, a la Casa de la Cultura, es van encetar les jornades de participació amb la taula "Mobilitat per a totes les persones", a la qual van assistir una cinquantena de persones, moltes d'elles a títol personal, les quals es van apuntar a través del correu habilitat participa@tavernes.es, i altres persones en representació dels diferents col·lectius i associacions del poble, així com tècnics municipals i la presència de regidors i membres dels diversos grups polítics. Les associacions representades en aquesta taula van ser: Associació de Veïns, Associació de mestresses de casa Tyrius, Valldigna Accesible, ADISVA, Creu Roja, Càritas Interparroquial, EPA, ACEPLAT i membres de les diferents AMPA dels centres escolars del municipi.



Es pretenia tractar amb els usuaris més directes de l'espai públic urbà, és a dir aquells que recorren els carrers i utilitzen les places per a reunir-se, xerrar o jugar, dels problemes que troben o detecten en el disseny d'aquests espais de tots. Així doncs, es va parlar de l'accessibilitat que deuen tenir les voreres i passos de vianants, dels obstacles sobre les voreres que incomoden als vianants o que impedeixen la visibilitat en els encreuaments, o de la falta de conscienciació d'alguns conductors a l'hora d'estacionar els vehicles en llocs que impedeixen el pas. Es va discutir també sobre el servei actual de transport públic, sobre tot de l'autobús que porta a l'estació de ferrocarril i al nucli urbà de la platja, i de com afecta aquest servei d'autobús a les necessitats de la gent que l'utilitza per als seus desplaçaments quotidians. Es requereix que estiguen adequats per a ser accessibles per a totes les persones. A més, es demanava autobús escolar per a tota la comunitat educativa que cobrisca la comunicació amb la platja.

Com a escenaris d'un futur desitjable es plantejava un espai urbà de major qualitat ambiental, amb més arbrat i prioritant zones per a vianants. Es demanaven per a la gent jove més activitats organitzades per l'Ajuntament, a més de les esportives, i espais al carrer que també puguen utilitzar els joves, fent compatible les demandes d'oci d'uns usuaris i les necessitats de descans d'altres.



Fotos 10.6. Taula de Mobilitat per a totes les persones / taller

PLÀNOL: Alguns participants van marcar amb gomets rojos aspectes que consideren problemàtics i els van situar en la trama urbana. A la part alta del poble, on hi ha més pendent i carrers més estrets, s'assenyalen voreres no adaptades i carrers amb escales on no s'ha resolt l'accessibilitat per a totes les persones.

S'ha puntualitzat un cas concret de disseny d'espai públic i la incorrecta ubicació de mobiliari urbà a l'accés de l'església de Sant Josep, on els pilons impedeixen l'estacionament del vehicle de la funerària. Ací cal corregir la distància entre els pilons.

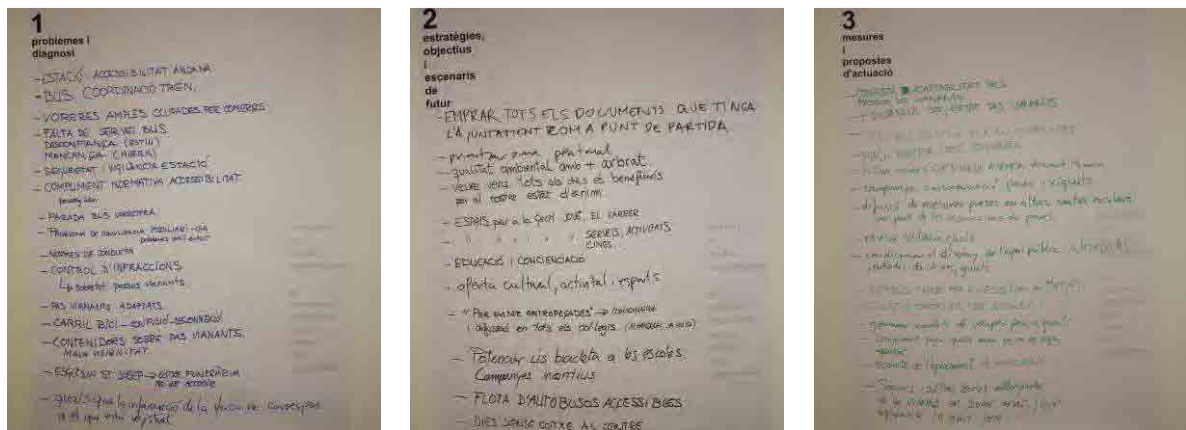
Un altre problema puntual és el carrer d'accés al CEIP Divina Aurora, on els vehicles passen o paren a la porta del centre en hores d'entrada dels menors, ocasionant moments de perill deguts al pendent pronunciat del carrer, especialment en dies de pluja.

També s'ha assenyalat l'estació de ferrocarril, considerant que no està ben resolt el pas d'una andana a l'altra i el recorregut actual és incòmode i perillós.



foto 10.7. Taula de Mobilitat per a totes les persones/nucli urbà principal

S'han elaborat tres panells per a ordenar els temes tractats al taller. En primer lloc, s'havien d'enumerar els problemes detectats que impedeixen la correcta mobilitat per a totes les persones. El segon panell recull quines estratègies caldria seguir, i quins escenaris de futur són desitjables, quant al tema del taller. Per al tercer panell, calia començar a fer propostes i atrevir-se a esbossar mesures per tal d'aconseguir els objectius.



Fotos 10.8. Taula de Mobilitat per a totes les persones / 1 problemes i diagnosi, 2 estratègies i objectius, 3 mesures i propostes d'actuació

Tot seguit s'enumeren les aportacions que han fet els participants de la primera taula.

PROBLEMES:

- Mala accessibilitat de l'andana de l'estació de ferrocarril.
- Descoordinació de l'autobús i el tren.
- Obstacles en voreres provocats per mobiliari de comerços.
- Falta de bon servei d'autobús i desconfiança amb els horaris.
- Percepció d'inseguretat en l'estació del tren.
- Falta de compliment de la normativa d'accessibilitat.



- Falta alguna parada més d'autobús a la carretera, al pas pel nucli urbà principal.
- Problemes de convivència durant la nit entre l'activitat d'oci al carrer i la necessitat de descans.
- Falta de control d'infraccions, sobretot en passos de vianants.
- Falta d'adequació de passos de vianants per a la diversitat funcional que tenim les diferents persones.
- El carril bici no és continu, està desconnectat del nucli urbà principal, genera confusió.
- Inseguretat dels passos de vianants deguda a obstacles que impedeixen la visibilitat, com ara contenidors o vehicles aparcats.
- Poc control en el registre de guals, alguns dels quals no tenen correspondència entre l'ample real i l'enregistrat.
- L'escaló de les rodones de la platja.
- Incomoditat amb les merdes dels gossos, poc control i poques sancions.
- Rampes improvisades a guals particulars.
- Ocupació per part de vehicles privats de les zones de càrrega i descàrrega del mercat.
- Molèsties per l'estacionament momentani de vehicles a la calçada per a realitzar gestions en bars, bancs, estancs, etc.
- Molèsties per escocells mal dissenyats i altres obstacles a les voreres.

ESTRATÈGIES I OBJECTIUS:

- Partir de la documentació existent a l'ajuntament sobre temes de mobilitat i accessibilitat.
- Prioritzar les intervencions en zones per a vianants.
- Millorar la qualitat ambiental urbana amb més arbrat.
- Més verd. Veure verd tots els dies és beneficiós amb el nostre estat d'ànim.
- Més espais d'activitat per a la gent jove, tant al carrer, com a serveis públics i equipaments.
- Més conscienciació i educació.
- Més oferta cultural i esportiva.
- Més difusió de campanyes entre els col·legis, per exemple la campanya "Per evitar entropessades"
- Potenciar l'ús de la bicicleta.
- Autobusos accessibles.
- Dies sense cotxes al centre.

MESURES I ACCIONS:

- Revisar i adaptar tots els passos de vianants per a persones amb diversitat funcional.
- Ampliar zona d'espera del pas de vianants per a evitar obstacles que impedeixen la visibilitat.
- Revisió del pla d'accessibilitat existent.
- Plaça prevista per al vehicle funerari.
- Tallar el tràfic del carrer Jardins, que dona accés al CEIP Divina Aurora, durant quinze minuts, a les hores d'entrada dels alumnes.
- Campanyes de conscienciació sobre hàbits de desplaçament saludables i sostenibles per a menors, pares i mares.
- Destinar pressupost per a educació i conscienciació.
- Difusió de les mesures de millora de mobilitat escolar entre tots els centres.
- Revisar el sistema de registre i control de guals, i el de pagament de tots els guals.
- Condicionar el disseny de l'espai públic incorporant les entrades i eixides dels vehicles i els guals.
- Servei d'autobús escolar des del nucli urbà de la platja per a alumnes de l'ESO i de col·legis concertats.
- Dissenyar models unitaris de rampes per a guals.
- Control de les sol·licituds de les places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda (PMR).
- Zones verdes perifèriques d'activitat per als joves, (zones on no interferisca en el descans d'altres persones).
- Potenciar i cuidar els espais verds que té el poble.
- Multes simbòliques per a infraccions que impedeixen una accessibilitat adequada. Infraccions sobre brutícia a la via pública.
- Servei municipal de vehicle (furgoneta existent) per al trasllat de persones que ho necessiten, gent major, PMR, etc. (actualment és utilitzat per a cobrir necessitats de la Creu Roja, possibilitat d'ampliació de servei).



foto 10.9. Taula de Mobilitat per a totes les persones / panells

La segona taula, Mobilitat saludable i esports

La segona taula es va celebrar dilluns 28 de novembre, també a la Casa de la Cultura, en la qual es va tractar el tema de la mobilitat saludable i els esports. En aquesta ocasió, moltes de les persones assistents, ho van fer representant a clubs esportius, o relacionats amb temes de salut, i de nou gent que, a títol personal, està interessada en que es promocionen hàbits més saludables. Entre altres participants, van assistir membres d'associacions com ara: ADISVA, Creu Roja, Associació de mestresses de casa Tyrius, EPA i ACEPLAT. També van participar membres de col·lectius de caràcter esportiu: Club Taekwondo Tavernes, Club Ciclista La Valldigna i Grup de Muntanya Valldigna. I finalment també vingueren monitors esportius, tècnics i regidors d'esports i salut del municipi.

Durant aquesta sessió es va parlar de la manca d'adequació i senyalització de camins rurals i sendes, i la necessitat d'un manteniment periòdic d'aquests. També tractarem l'oportunitat d'enllaçar indrets d'interès del territori, ermites, fonts, ullals, jaciments arqueològics, etc., des de la muntanya, passant per la marjal, fins arribar a les dunes i la mar. Altre tema rellevant tractat va ser el del carril bici de connexió poble - estació de tren - platja, i de les opcions per a donar-li continuïtat. O també parlarem de les maneres per fer conuiu la circulació de la bicicleta amb altres vehicles dins la trama urbana consolidada, per exemple, amb la creació de zones 30, a més de la necessitat primera d'aparcaments per a bicicletes en espais d'afluència i edificis de serveis públics. Finalment, es destacaren dues rutes d'oportunitat que podrien ampliar les opcions de mobilitat de salut i oci, com ara el camí del mur de defensa, o un espai públic longitudinal que recuperara la relació del poble amb el riu Vaca. Fins i tot, es va comentar la possibilitat de crear una ruta que envoltara el poble, com una anella verda i equipada, que acollira les necessitats de rutes de salut, ciclistes, esportives, etc. i que pose paisatgísticament en valor els límits de l'espai construït de la ciutat amb l'espai rural i natural que l'envolta.



Fotos 10.10. Taula de Mobilitat saludable i esports / taller





foto 10.11. Taula de Mobilitat saludable i esports / nucli urbà principal

PLÀNOL DEL NUCLI URBÀ PRINCIPAL: Amb gomets rojos s'han marcat espais on es detecta algun problema, com ara La Plaça de salvador Mifsud que sovint està plena de cotxes aparcats, o el carrer Barranc, que suporta intensitat de tràfic i les voreres són estretes, la qual cosa resulta un problema per als xiquets i xiquetes que utilitzen aquest carrer com a itinerari habitual per anar a l'escola.

Els carrers La Barca, Major, Soledat i Empedrat, generen un bucle complex per al tràfic de vehicles que dona problemes de convivència amb el trànsit de vianants. Es tracta d'una trama urbana antiga i el disseny del carrer no és adequat, la vorera del carrer Empedrat és estreta, el carrer és estret, i han de conviure cotxes i vianants.

El creuament del Carrer La Barca amb carrer Mitja Galta és perillós per falta de visibilitat.

L'eix de l'Avinguda Germanies, que és el pas de la CV-50 per dins del nucli urbà, s'ha identificat com un eix de contaminació ambiental i acústica.

L'únic punt marcat com a oportunitat positiva és el Jardí de l'Ermita del Calvari, que és considerat un espai d'estada agradable i atractiu per a ser gaudit per la població.



foto 10.12. Taula de Mobilitat saludable i esports / plànol municipi

PLÀNOL DEL MUNICIPI: El gomet verd ubicat al centre del nucli urbà interior, assenjala el punt de partida per a totes les rutes d'interès paisatgístic i turístic.

Dos gometes, un roig i un verd, se situen vora riu, volen dir que és un espai d'oportunitat a potenciar, però actualment es troba molt maltractat.

S'ha esbossat un traçat del que podria ser la ruta en anella al voltant del poble, dissenyant bucles de distàncies distintes, i identificant les portes d'eixida a rutes de muntanya i llocs d'interès. Relacionat amb aquest tema, s'han mencionat els problemes de tanques en els camins rurals que impedeixen l'accés caminant.

El tram de carretera CV-50 entre el nucli urbà principal i l'àrea industrial del Teularet, deuria adequar-se perquè es poguera anar caminant d'una manera segura. Cal un projecte que treballi la pavimentació, enllumenat i el condicionament amb zones verdes i zones d'estada.

La majoria de punts rojos, i per tant negatius, recauen sobre el recorregut entre el poble i la platja i la possibilitat de fer-se amb bicicleta. Hi ha una demanda creixent d'un carril bici amb condicions confortables i segures, i l'existent no compleix les expectatives: està desconnectat, falta senyalització, arbrat i manteniment, entre altres.

Es torna a marcar el problema del pas de les vies de ferrocarril i la necessitat d'un pas subterrani.

Sobre el nucli urbà de la platja, en aquesta taula, alguns participants han vist en el disseny de l'Avinguda de la Marina una qualitat positiva per a la visibilitat dels comerços.

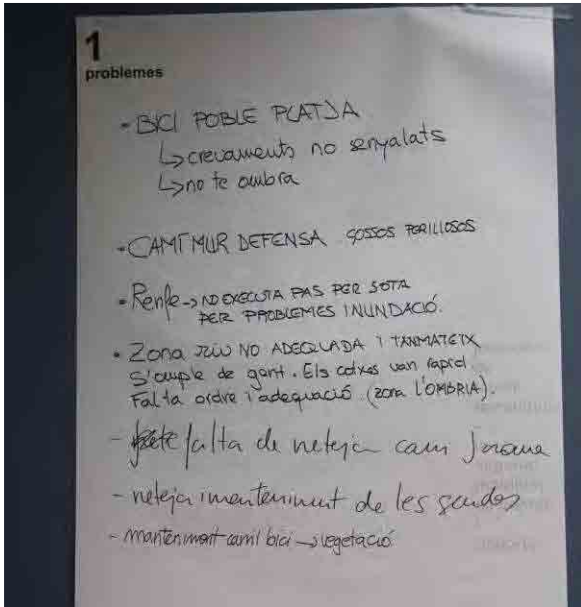


foto 10.13. Taula de Mobilitat saludable i esports / problemes

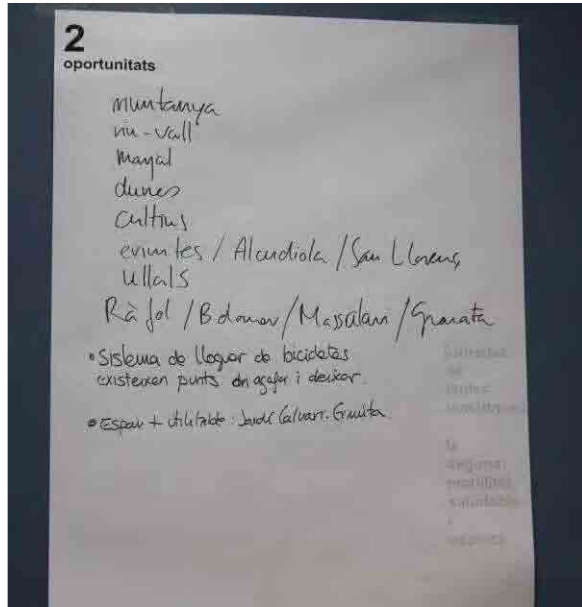


foto 10.14. Taula de Mobilitat saludable i esports / oportunitats

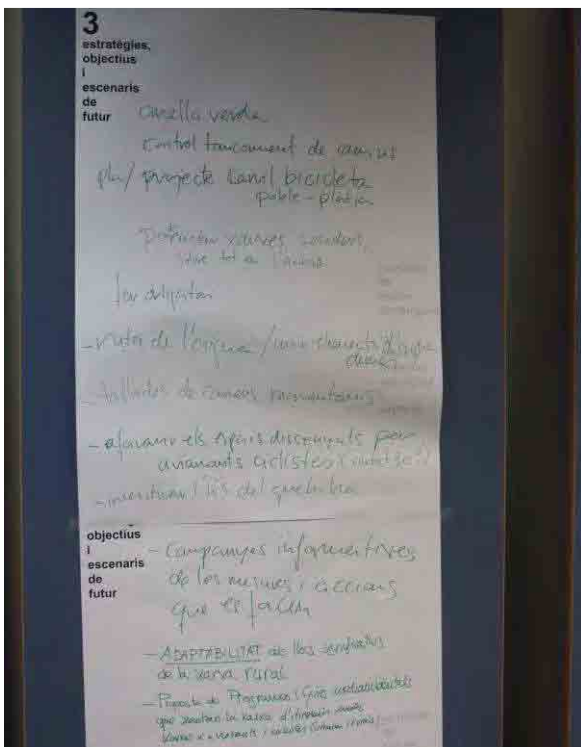


foto 10.15. Taula de Mobilitat saludable i esports / estratègies, objectius i escenaris de futur

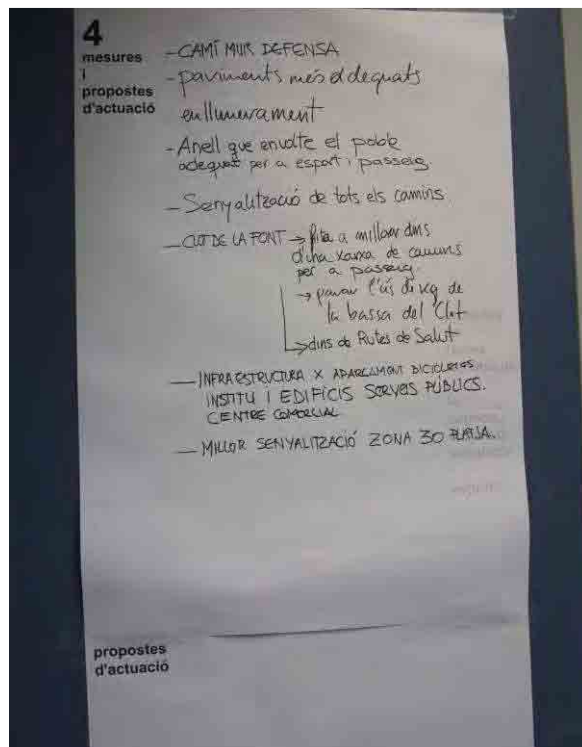


foto 10.16. Taula de Mobilitat saludable i esports / mesures i propostes d'actuació

En aquest cas s'han elaborat quatre panells on dividir i ordenar millor els temes sobre mobilitat saludable i esport tractats al taller. Així, al primer panell apuntem els problemes detectats, mentrestant, es parla sobre els aspectes potencials que té el municipi i que representen oportunitats per a treballar cap un futur positiu, aquestes s'anoten al segon panell. Al tercer panell es recullen els objectius que es volen complir i s'entreveuen ja algunes estratègies de com arribar a eixe futur desitjable. Finalment toca proposar mesures, i discutir-ne la seua viabilitat. Les aportacions que han fet el participants de la segona taula han sigut les següents:

PROBLEMES:

- El carril bici del poble a la platja no té bones condicions. Està desconnectat, els creuaments no estan senyalitzats, resulta perillós i li falta arbrat per a tenir ombra. També necessita manteniment periòdic de la vegetació que envaeix el pas.
- Al camí del Mur de Defensa hi solen haver gossos solts i perillosos.
- Renfe no executa el pas per sota les vies per problemes d'inundació.
- La zona a la vora del riu Vaca no està ben condicionada, tanmateix s'omple de gent. Falta ordre i adequació, i s'ha d'evitar que els cotxes vagen ràpid.
- Cal la neteja i manteniment de les sendes rurals i de muntanya, (per exemple el camí de Joana).

OPORTUNITATS:

- La muntanya, el riu, la vall, la marjal, les dunes, els cultius, les ermites, l'Alcudiola, Sant Llorenç, els ullals, el Ràfol, Bolomor, Massalari, Granata, entre altres, són espais amb gran potencial paisatgístic.
- Hi ha espais dins del poble, com el jardí del Calvari que podrien tenir un caràcter més obert i més utilitzable per la població.

OBJECTIUS I ESTRATÈGIES:

- Sistemes de lloguer de bicicletes amb diversos punts on agafar-les i deixar-les.
- Afavorir espais destinats a vianants i ciclistes.
- Tallades puntuals al tràfic en alguns carrers.
- Aprofitar els recursos existents.
- Anella verda i equipada que envolte el poble.
- Potenciar la xarxa de sendes de muntanya, sobretot les de l'ombria.
- Control dels tancaments dels camins.
- Adaptabilitat dels indrets significatius de la xarxa rural.
- Programes i Guies mediambientals que recolzen la xarxa d'itineraris, xarxes per a vianants i ciclistes, tant urbanes com rurals.
- Campanyes informatives de les mesures i accions que s'estan portant a terme.

MESURES I ACCIONS:

- Projecte per al Camí del Mur de defensa, pavimentació adequada al medi natural, enllumenat en els punts on calga.
- Itinerari en forma d'anella que envolte el poble, adequat per al passeig i equipat per a l'esport.
- Projecte de senyalització de camins.
- Projecte de carril bici poble – platja.
- Crear noves rutes, "Ruta de l'aigua" unint elements vinculats a hidrologia i hidrografia.
- Rutes de salut, on el Clot de la Font és una fita a millorar dins la xarxa de camins per a passeig. Caldria parar l'ús de reg de la bassa del Clot.
- Senyalitzar millor les zones 30 existents a la platja i ampliar les zones 30.
- Crear una xarxa d'aparcaments de bicicletes als edificis de serveis públics, a la zona comercial i als instituts.



La tercera taula, Mobilitat geogràfica, economia i turisme sostenible

La tercera i última taula d'aquest procés de diagnosi i propostes, es va realitzar dimarts 29 de novembre, aquesta vegada al Centre Social Braç Treballador, abordant els aspectes relacionats amb la mobilitat geogràfica, amb la economia i un turisme més sostenibles. Aquesta vegada intentàrem comptar amb la presència de la Mancomunitat de la Valldigna i la resta d'Ajuntaments que la componen. S'havia convidat també expressament a les associacions de comerciants i dels sectors empresarial i agrari, però també a associacions que coneixen bé el territori, com ara clubs esportius i excursionistes.

L'objectiu era tractar com una mobilitat basada en transport públic de qualitat, itineraris urbans i de muntanya per a bicis i vianants, pot influir positivament en una part de l'economia de la Valldigna. Per una banda la intenció era tractar del disseny dels carrers i places que permeten una millora en l'activitat del petit comerç, i per altra, de la diversificació de l'oferta turística basada en la riquesa del territori i el traçat de recorreguts amb mitjans de desplaçament sostenibles. Els assistents van ser: Centre Excursionista de Tavernes de la Valldigna, Grup Muntanya Valldigna, Associació de Comerciants Tavernes, ACEPLAT, Comunitat de Regants i Arrossars, Associació de Veïns, EPA, Creu Roja Tavernes, tècnics i regidors vinculats a urbanisme, agricultura, turisme, participació, etc.

A aquesta taula era ja indispensable parlar dels problemes del nucli de la platja, sobre tot pel que fa a una estacionalitat que perjudica l'activitat comercial de platja i poble, el problema d'un servei de transport deficient que no permet que la gent pugui quedar-se més mesos, o la mancança de serveis públics i dotacions que condiciona negativament a qui decideix viure tot l'any a la platja. I d'altra banda, calia considerar la Valldigna com un territori ple de recursos culturals, mediambientals i paisatgístics que ens permetien parlar de rutes de l'aigua, rutes de salut i esport que podien enriquir les possibilitats per a un públic en potència que desitja una atractiva oferta de turisme sostenible. Vinculat a l'activitat turística i la qualitat d'aquest paisatge de la Valldigna, es va proposar la creació de Programes i Guies culturals, mediambientals, visuals, etc., que recolzen la xarxa de senders amb una xarxa rural.



Fotos 10.17. Taula de Mobilitat geogràfica, economia i turisme sostenibles / taller



foto 10.18. proposta anella verda envoltant nuclis urbans



foto 10.19. propostes puntuals de connexió des de carrers del nucli urbà

De nou s'ha fet èmfasi en la ruta que envolta el poble i en assenyalar les portes d'eixida a sendes i llocs d'interès, així com adequar aquests espais públics de connexió, com per exemple la Font del Canut.



foto 10.20. Taula de Mobilitat geogràfica / plànol territori

Al plànol d'escala territorial, els assistents al taller van utilitzar gomets verds per a assenyalar fites territorials i indrets d'interès paisatgístic que poden ser punts a enllaçar amb les rutes de muntanya i itineraris rurals: l'Ermita de Sant Llorenç, Piló de les Roques, Massalari i Puntal del Massalari, Les Fonts de la Sangonereta i la Granata, Les Creus i Pla de les Creus, el Racó de Redó, l'Ull del Bou, La Font del Canut, El Molí del Pla i el Molí de Tonet, el Clot de la Font, El Badell, Les Cremades, La Cova del Bolomor, el Pla de la Foieta, la illeta del Tol-lo, les Covetes de Mossen Ricard, les



Fontetes de Cantus, el Mirador de la Mediterrània, els Ullals, l'Ullal del Gat, el Riu Vaca, el Molló, el Camí Real, el Camí de la Sèquia Mare, el Camí de l'Assagador, la Torre de Guaita, les dunes, etc.

Amb gomets rojos, identifiquen problemes o indrets que necessiten actuacions de millora, com el Clot de la Font o l'estat actual del Ràfol, tots dos necessiten intervencions d'adequació. També han marcat com a problemàtic l'antic abocador. Consideren que les tanques, o la tipologia de portes d'alguns camins rurals, tant a la muntanya com a la marjal, són obstacles que tallen la continuïtat de les rutes i sendes, una d'elles seria la porta del sender travessar de Tavernes a Favara. És important tenir cura de la senyalització de les sendes, i a l'ombria del Massís del Montdúver aquesta no està resolta.

Ja a la vora de la trama urbana, el Calvari és una zona que es podria recuperar per a un ús més obert. Es qüestiona també el paviment amb llambordins del camí del Mur de Defensa, l'opinió és que deuria tenir un tractament més acord amb un espai natural i de muntanya. En darrer lloc, es percep negativa la imatge de les zones industrials de la perifèria urbana de la zona oest propera al riu Vaca.

Al plànol del nucli urbà de la platja, com a positiu, s'identifiquen llocs atractius per a desenvolupar parcs i zones d'estada, com ara el Parc per a l'entorn de la Torre de Guaita, un futur parc a la vora del Canal, o futurs parcs als nous sectors de planejament. Així mateix, es posa gomet verd, i es valoren positivament, els espais existents com la zona de jocs i esports junt al canal, el parc del canal de defensa, la zona del llac, el parc del Molló, la zona de jocs "platja tarongers", el disseny de passeig amb vegetació de la zona de la Goleta, etc.

La gent accepta l'adequació que s'ha fet dels accessos a la platja i les noves places amb vistes cap a la mar, el nombre d'eixides a la platja i la ubicació de l'oficina de Turisme. No tots els accessos a la mar estan adaptats i sovint no fan res per millorar-ne la visual de la platja.

Sobre l'escoleta que s'ha construït però està sense ús, recau incertesa sobre el que es farà en el futur.

Alguns dels assistents opinen que caldria preveure una zona hotelera per implementar l'oferta turística.

El bon enllumenat de la zona de la Goleta afavoreix els comerços, tanmateix es reflexiona que pot entrar en conflicte per excés i per possible contaminació lumínica, la qual cosa pot perjudicar el descans de la població, al mateix temps que suposa una despesa energètica elevada.

S'ha marcat com a negatiu: la contaminació acústica en els vials de tràfic de la platja. La imatge desordenada que implica l'aparcament de caravanes, el qual caldria regular. Alguns dissenys d'espais urbans mal resolts com la Plaça del Massalari. Alguna zona verda, junt a la carretera d'accés al nucli urbà de la platja, envoltada de vials de trànsit i per tant poc funcional.

Assenyalen altres aspectes que no tenen a veure directament amb la mobilitat o el disseny de l'espai públic, com ara la falta de servei sanitari i policial fora dels mesos estivals, però que té molt a veure amb l'ús estacional del nucli urbà de la platja.

L'avinguda de la Marina rep crítiques de molts tipus, i de positives i negatives. Per una banda resol l'accessibilitat per a la diversitat funcional de les persones, el disseny ajuda a reduir la velocitat del tràfic de vehicles, i el comerciants veuen beneficis el fet que s'haja elevat lleugerament la cota del passeig perquè fa més visibles els comerços. Per altra banda, hi ha qüestions subjectives com és el fet que no agrada l'ús de l'acer d'oxitall per a aspectes ornamentals. No es considera ben resolta l'ordenació del tràfic a les rodones de l'avinguda i es qüestiona si el carril bici deuria conviure amb el trànsit de vianants. Finalment, es queixen que s'han tret aparcaments i que s'hauria pogut fer millor, evitant posar l'aparcament a la banda dels edificis on hi ha molts guais.

Es troba a faltar un “passeig marítim” o el fet de poder passejar més còmodament vora mar.

Les voreres del Carrer Blasco Ibañez són molt estretes, només cap una persona. A la zona de la Goleta encara queden moltes voreres que no tenen el pas de vianants rebaixat i adaptat per a la diversitat funcional que tenim les persones. El carrer Vedat, per exemple, té un caràcter de prioritat de vianants i no té resolta l'accessibilitat. O el passeig de la Goleta, que tampoc té la vorera rebaixada i són carrers que s'han urbanitzat fa relativament poc de temps.

A nivell d'edificació, es percep negatiu la tipologia d'apartaments de vint-i-cinc altures que generen una pantalla excessiva, tancant les visuals i les corrents d'aire entre mar i muntanya.

Finalment també ofereixen una imatge negativa i perjudicial les zones d'urbanització sense acabar i les obres aturades.



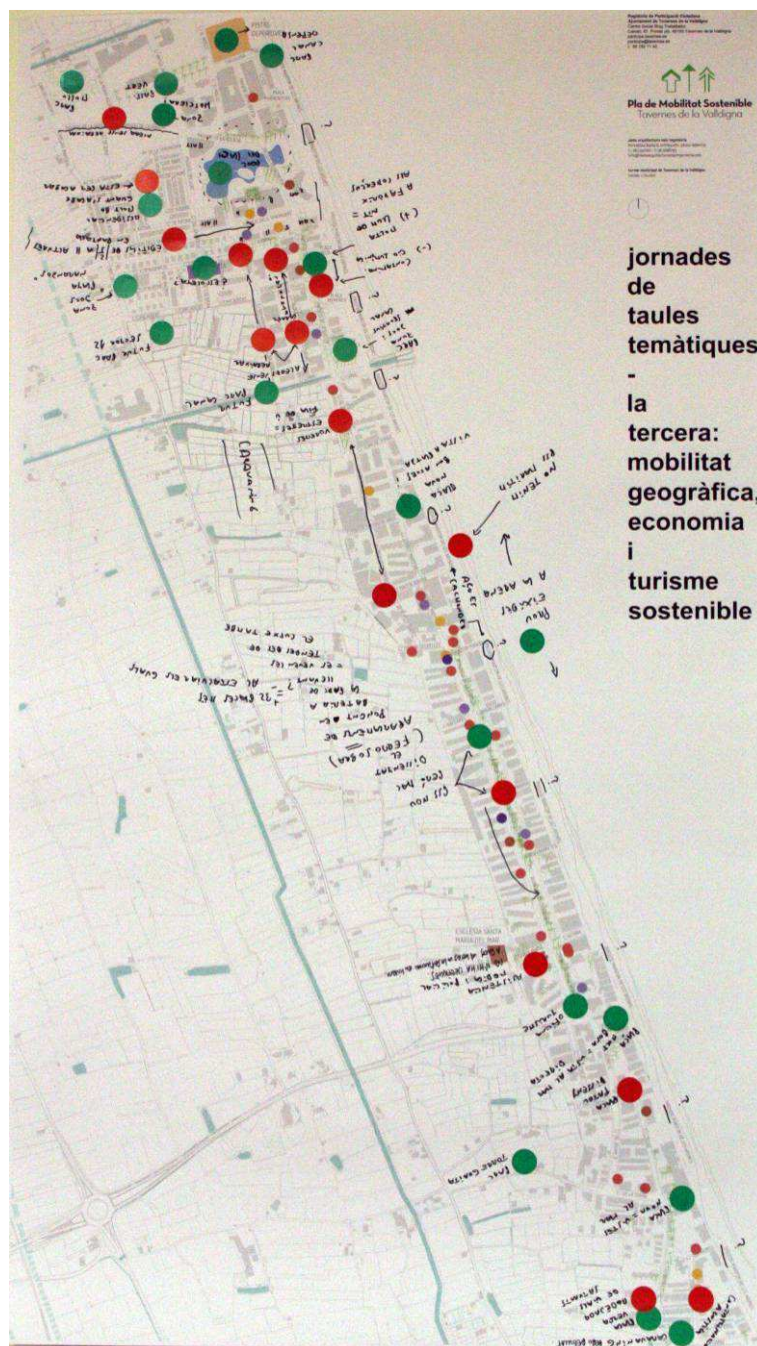


foto 10.21. Taula de Mobilitat geogràfica / plànol nucli urbà de la platja

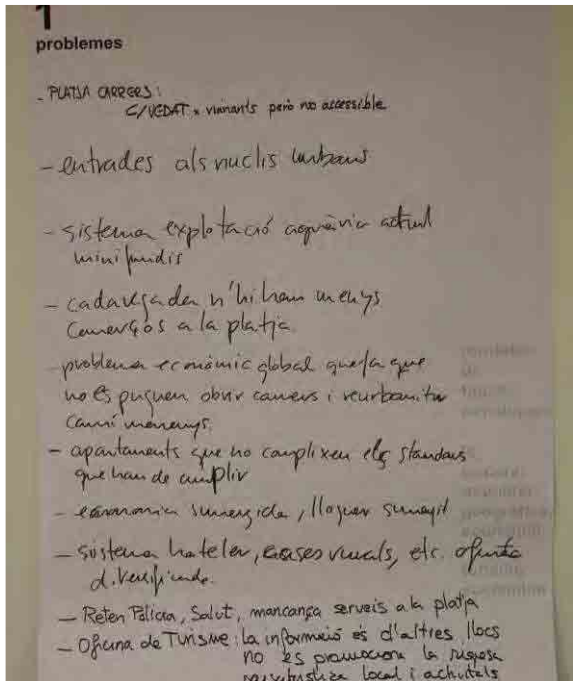


foto 10.22. Taula de Mobilitat geogràfica / problemes

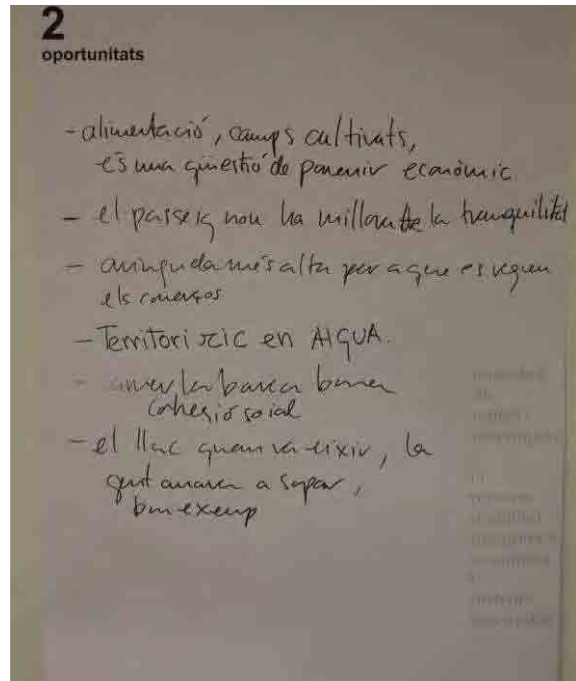


foto 10.23. Taula de Mobilitat geogràfica / oportunitats

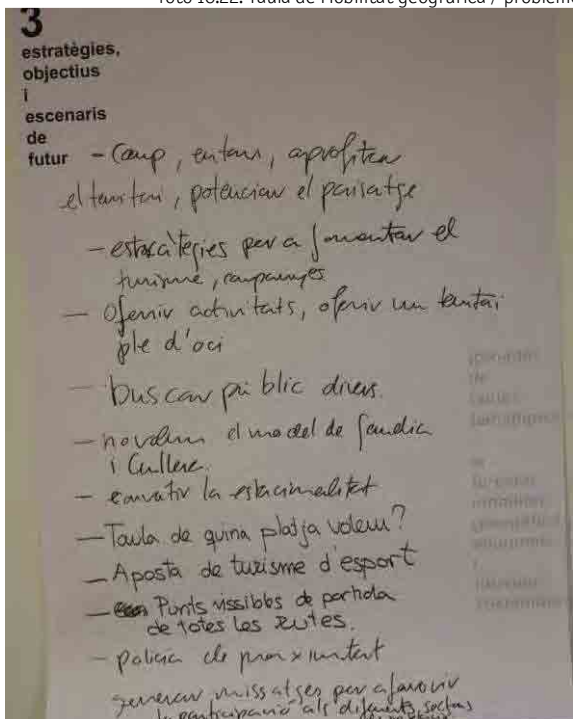


foto 10.24. Taula de Mobilitat geogràfica / estratègies i objectius

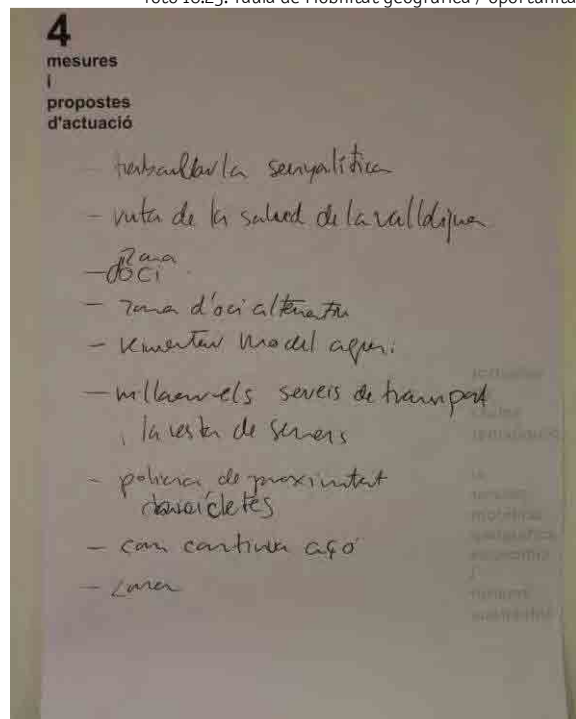


foto 10.25. Taula de Mobilitat geogràfica / mesures i propostes



Seguint amb l'estructura de quatre panells, es descriu a continuació allò que els participants han aportat quant a problemes i oportunitats del territori sobre mobilitat geogràfica, economia i turisme sostenibles. Han establert, a més, uns objectius que caldria complir i han avançat les mesures i accions que consideren podrien portar a assolir els esmentats objectius.

PROBLEMES:

- Alguns carrers del nucli urbà de la platja que s'han pensat per a prioritat de vianants no estan adaptats per a la diversitat funcional de les persones.
- Les entrades al nuclis urbans estan desordenades.
- Cada vegada hi ha menys comerços a la platja.
- Falten serveis al nucli urbà de la platja, servei de salut, policia, etc.
- Imatge desordenada de carrers inacabats. La situació econòmica actual provoca que hi hagen carrers per urbanitzar o tancats i sense continuïtat.
- A l'oficina de turisme no hi ha informació dels espais d'interès de Tavernes, no es fa promoció de la riquesa paisatgística que tenim.
- No hi ha una adequada promoció turística.
- No hi ha control en les condicions i qualitat dels apartaments de lloguer.
- Hi ha un lloguer submergit que no compleix les condicions de qualitat.
- El sistema d'explotació agrícola actual és un sistema de minifundis.
- No hi ha visibilitat de la policia a la platja.

OPORTUNITATS:

- Vall productiva, tenim tradició agrícola de qualitat.
- La Valldigna és un territori ric en aigua.
- La tipologia de passeig dona tranquil·litat.
- El nou passeig una mica més elevat dona més visibilitat als comerços.
- El carrer La Barca és un exemple de model d'espai públic que propicia la cohesió social, la interacció entre diverses generacions, l'ús quotidià de portes cap a fora.
- L'espai públic al voltant del llac funcionava com a espai de relació, d'activitat, d'interacció social, la gent eixia a sopar, passejar i xerrar. Ara ha deixat de funcionar.

OBJECTIUS I ESTRATÈGIES:

- Oferta hotelera diversificada de platja muntanya, lloguer d'apartaments però també de cases rurals. .
- Aprofitar el territori i el paisatge com a potencial turístic. Dissenyar Campanyes.
- Promoció de noves activitats d'oci vinculades al territori.
- Estratègies de promoció turística buscant diversitat d'usuaris.
- Apostar per un turisme de salut i esport.
- Senyalitzar les rutes establint punts de partida de totes les rutes.
- Rebutjar el model turístic de Gandia i Cullera.
- Evitar l'estacionalitat a la platja.
- Crear un servei de policia de proximitat.
- Millorar els serveis de transport.
- Reinventar el model agrari.
- Com continua la participació en el Pla de Mobilitat?
- Com continuem en general la participació ciutadana?
- Campanyes per a promocionar la participació de tots els sectors de la població en la presa de decisions que afecten la ciutadania.

MESURES I ACCIONS:

- Projecte de senyalització de rutes.

- Punts de partida de les rutes centralitzats des d'indrets singulars.
- Ruta de l'aigua, Ruta de la Salut de la Valldigna, etc.
- Dissenyar zones alternatives d'oci.
- Policia de proximitat amb bicicleta.
- Fer una taula de participació ciutadana per a definir "Quina platja volem".

Resum de les taules temàtiques de participació

Cal dir que a totes les taules es va fer èmfasi en una necessitat de campanyes de conscienciació i de difusió de les mesures i estratègies que es posen en marxa a partir de l'aprovació definitiva del Pla de Mobilitat o d'altres plans, mesures, accions, etc. que porte a terme l'Ajuntament.

Algunes campanyes de conscienciació poden servir com a mesura preventiva, per exemple, davant la necessitat d'haver d'establir un període sancionador hi haurà que dissenyar una campanya prèvia d'informació i sensibilització, la qual produïska canvis de comportament que eviten gran part de les sancions.

Llavors, d'aquestes taules s'extreuen alguns temes a analitzar que orienten a l'equip de tècnics per dirigir les línies d'actuació que haurà de proposar el PMS. Entre els temes tractats apareixen aspectes no relacionats directament amb la mobilitat i que, per tant, no poden ser objecte d'intervenció des d'aquest document. Llavors només es consideraran aquells que sí poden abordar-se des del Pla de Mobilitat. Els més rellevants i més debatuts durant les sessions de taller són els següents:

TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU: objectiu de millora del servei d'autobús i tren.

- **MILLORA DEL SERVEI D'AUTOBÚS.** Connexió amb l'estació de tren amb més horaris i coordinació amb horari de tren. Restablir la confiança en el servei quant la publicitat de la informació i l'augment d'horaris de pas. Adaptabilitat i accessibilitat per a totes les persones.
- Adequació de les **PARADES D'AUTOBÚS** al nucli de la platja, amb protecció, mobiliari confortable i informació. Afegir alguna parada més al nucli urbà principal.
- Recorreguts estratègics de l'autobús, o microbús, (o furgoneta municipal a disposició de la ciutadania), per a comunicar amb Centre de Salut i altres espais i serveis de necessitat.
- **MILLORA DE L'ESTACIÓ DE TREN**, més seguretat i vigilància, ampliant l'horari en que l'estació roman oberta. Pas soterrat, (solucionant els problemes de risc d'inundació) i disseny accessible.

ESPAI PÚBLIC URBÀ: disseny espai públic més adequat i habitable.

- **VORERES:** treure obstacles i contenidors que impedeixen visibilitat en creuaments i passos de vianants, regular l'ocupació per activitat comercial, controlar el disseny dels escocells, etc. Millorant-ne l'accessibilitat i la visibilitat. Al nucli urbà de la platja hi ha també voreres molt estretes i impracticables per a la afluença de gent que conviu als mesos estivals. Cal resoldre els itineraris més freqüentats.
- L'eix de l'Avinguda de Germanies, que és el pas de la CV-50 per dins del nucli urbà, s'ha identificat com un eix de contaminació ambiental i acústica. Només es podrà resoldre amb el desviament d'aquest vial per fora del nucli urbà.
- El tram de la carretera CV-50 entre el nucli urbà principal i l'àrea industrial del Teularet, deuria adequar-se perquè es poguera anar caminant i en bicicleta d'una manera còmoda i segura.
- **XARXES PER A VIANANTS:** Prioritzar carrers per a vianants. Adaptats, i equipats amb mobiliari. Dotats de major qualitat ambiental, amb vegetació, arbrat, ombra. La tipologia de passeig és molt acceptada i ofereix tranquil·litat i seguretat. Cal adoptar models d'espai públic que propicien la cohesió social, la interacció entre diverses generacions, l'ús quotidià de portes cap a fora, i que el poble encara conserva en algun dels seus carrers.



- **ACCESSIBILITAT AL MEDI FÍSIC.** Partir de la documentació existent a l'Ajuntament. Revisió del Pla existent. Compliment de la normativa d'accessibilitat. Allò més reclamat: els passos de vianants adaptats a la diversitat funcional de les persones.
- Regulació del disseny de rampes per a guals, models unitaris. Incorporar el condicionant dels guals al disseny de l'espai públic.
- **CONVIVÈNCIA** d'activitats per a joves i majors. Conciliació de les activitats d'esplai i les de descans. Noves zones de trobada dels joves, equipades per a activitat esportiva i d'oci.
- **ESPAIS D'OPORTUNITAT.** Jardí del Calvari, zona vora Riu. Cal potenciar els espais verds que ja té el poble i aprofitar recursos existents.
Al nucli urbà de la platja, hi ha espais que tenen potencial per a convertir-se en espais d'estada agradables i atractius i que estan desaprofitats, per exemple algunes de les places i accessos a la platja, que resulten incòmodes i sense vistes cap a la mar, l'espai públic al voltant del llac, etc. Cal repensar aquests espais.
L'Avinguda de la Marina, rep crítiques tant positives com negatives, caldrà veure si funciona el disseny per a reduir la velocitat dels vehicles, si és possible fer-la conviure amb un recorregut ciclista i si és còmoda per a ús de passeig de vianants.
- **ACCESSOS ALS NUCLIS URBANS.** Posar atenció i cura al disseny i ordenació de les entrades als nuclis urbans, són la imatge de presentació del municipi.

ITINERARIS I RECORREGUTS URBANS I RURALS. RUTES D'ESPLAI I TURISME.

- **ITINERARIS PERIURBANS:** Proposta d'anella verda envoltant el poble, un circuit d'itineraris urbans-rurals, amb bucles més curts per a passeig i més llargs per a esport.
- Camí del Mur de Defensa. Com a porta d'eixida i comunicació amb la muntanya. Tractament adequat per a recorreguts urbans i rurals. No utilitzar paviment dur, millor una pavimentació adequada al medi natural.
- Camí junt al Riu Vaca. És un espai urbà desordenat i els cotxes passen ràpid. Malgrat tot, s'omple de gent i usos improvisats. Zona d'oportunitat.
- **RUTES I SENDES:** Creació de noves rutes: Ruta de l'aigua. Rutes de salut.
- Senyalització, neteja i manteniment de les sendes. Control de tanques de camins per part de les parcel·les privades, perquè no signifiqui un tall en la xarxa d'itineraris.
- Punts centralitzats, senyalitzats i visibles de totes les rutes.
- Adaptabilitat dels indrets significatius de la xarxa rural.
- **ESPAIS D'INTERÈS CULTURAL, PATRIMONIAL i PAISATGÍSTIC,** que es poden connectar amb rutes per passeig, esport, turisme, etc. Zones d'interès: muntanya, riu – vall, marjal, dunes, zona de cultiu. En totes hi ha espais d'oportunitat. Actius d'interès: ermites, ullals, coves, fonts, etc.
- **PROGRAMES I GUIES** mediambientals que recolzen la xarxa d'itineraris, xarxes per a vianants i ciclistes, tant urbanes com rurals.

MOBILITAT I TURISME.

- **CONNEXIÓ PLATJA – MUNTANYA:** Potenciant la connexió de camins, sendes, carril bici, transport, etc., entre platja i muntanya.
- **PROMOCIÓ TURÍSTICA:** Informació adequada sobre els espais d'interès paisatgístic que té el terme de Tavernes i la Valldigna en general. Fer promoció dels recursos valuosos que tenim, naturals i productius. Aprofitar la qualitat de la producció agrícola en la promoció turística, l'atractiu del patrimoni hidràulic, el fet de ser un territori ric en aigua, apostar per un turisme de salut i esport, etc. És a dir, buscar estratègies de promoció turística que aprofiten el potencial del territori i que vagen dirigides a diversitat d'usuaris.
- L'oficina de turisme deu divulgar aquesta informació per a promocionar el turisme de la zona.
- Tenir cura d'activitats turístiques que actualment estan desordenades, com és el cas de l'aparcament de caravanes, el qual caldria regular.

- **INSTAL·LACIONS TURÍSTIQUES:** es demana major control de qualitat dels apartaments de lloguer i la necessitat d'oferta hotelera.
- **ESPAIS PÚBLICS DE LA PLATJA,** el Llac és un espai a millorar per a activitats, i algunes de les places d'accés a la platja.
- Estendre la Participació a Taules on es parle de la promoció i diversificació turística (incloent la mobilitat necessària d'aquets turisme).
- Millorar la mobilitat entre nuclis urbans interiors de la vall amb la mar, ja que és un dels factors que ajudaria a ampliar el temps d'estança en el nucli urbà de la platja, per a viure més mesos o tot l'any. Un pas més per a evitar l'ús estacional d'aquest nucli.

FOMENT DE L'ÚS DE LA BICICLETA:

- **EDUCACIÓ:** Foment de l'ús de la bicicleta a les escoles i instituts.
- **INTERVENCIONS** en els instituts per a promocionar la bicicleta com a mitjà per anar al centre.
- **CARRIL BICI A LA PLATJA,** continu i millorat, amb senyalització adequada i condicionat amb arbrat per a ombra. Cal una bona previsió de manteniment.
- **ZONES 30.** Zones de convivència de circulació de vehicles de motor i bicicletes. Cal una senyalització original i atractiva. Divulgació de la implantació de zones 30. Ampliació de la zona 30. Adhesió a Xarxa de municipis Zona 30.
- **SISTEMES DE LLOGUER DE BICICLETES.** Amb distribució de punts de servei al poble i a la platja. Aprofitant per a turisme relacionant platja – muntanya, i al mateix temps servei habitual per a la ciutadania.
- **APARCAMENT DE BICICLETES,** instal·lació d'aparcament en edificis de serveis públics, biblioteca, centre de salut, zona comercial, mercat, instituts.
- La Policia podria començar a gastar bicicletes a la platja. Esdevindria un servei de policia més proper al ciutadà, a més de servir d'exemple de bones pràctiques en mobilitat urbana sostenible.

TRÀNSIT I APARCAMENT:

- Control en el registre de guals. Uniformitat del disseny de les rampes. Control dels amples. Control d'infraccions.
- Ampliar la normativa actual per a actualitzar els guals, i fer complir les taxes i controlar l'execució del gual.
- Control de zones de càrrega i descàrrega.
- Control de l'estacionament temporal, a les portes de bars, estancs, bancs, etc.
- Control per al respecte de l'aparcament de discapacitats.
- Control de les sol·licituds de les places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda (PMR).
- Reduir trànsit de motos a la platja amb l'objectiu de reduir el soroll.
- Control d'infraccions. Campanyes de conscienciació per a una circulació més segura en zona urbana, prèvies a les mesures de sancions.

MOBILITAT ESCOLAR:

- **CAMINS SEGURS PER ANAR A ESCOLA.** Anàlisi dels centres que tenen necessitat d'aquest tipus d'accions.
- **ACCESSIBILITAT SEGURA ALS CENTRES.** Talls puntuals del tràfic als carrers d'accés al centre escolar en hores determinades, en aquells centres que ho requereixen i on siga impossible prendre mesures alternatives.
- **AUTOBÚS ESCOLAR.** Falta resoldre l'arribada de xiquets i xiquetes de la platja als col·legis concertats, i als instituts.
- **DIFUSIÓ DE LES MESURES** de millora de mobilitat escolar entre tots els centres.

CONSCIENCIACIÓ SOBRE LA MOBILITAT SOSTENIBLE:

- **CAMPANYES DE CONSCIENCIACIÓ** sobre hàbits de desplaçament saludables i sostenibles. Promoció de canvis de conducta.
- **PROJECTES PEDAGÒGICS** sobre Mobilitat Sostenible a les escoles. Promoció de plans sobre Mobilitat Escolar. Campaña per a alumnes i pares i mares.



- DIFUSIÓ, PUBLICITAT I VISIBILITAT DE LES CAMPANYES.
- CELEBRACIONS PUNTUALS, ACTIVITATS, ACCIONS, JORNADES que promocionen la mobilitat sostenible, des de passejades sensibles o crítiques fins dies sense cotxe. Setmana de la Mobilitat Sostenible.
- PRESSUPOSTS destinats a campanyes de conscienciació o difusió.
- Donar CONTINUITAT a la Participació Ciutadana en matèria de Mobilitat Sostenible.
- CAMPANYES DE PROMOCIÓ DE LA PARTICIPACIÓ de tots els sectors de la població en la presa de decisions que afecten la ciutadania.

A partir d'aquests objectius i propostes d'intervenció, aportats per la participació de la ciutadania, i atenent a la seua viabilitat, l'equip tècnic prepararà les mesures i estratègies per a assolir els objectius establerts cap a un model de mobilitat més sostenible.

10.4. RESULTATS DELS TALLERS DE MOBILITAT ESCOLAR

El Pla de Mobilitat sostenible dedica una part important a estudiar la mobilitat dels menors, i per tant, el procés de participació inclou una sèrie de tallers als centres educatius i uns qüestionaris destinats als equips directius i les AMPA d'aquests centres.

El primer taller, realitzat el dimarts 18 d'octubre, ha estat celebrat a l'IES La Valldigna.

Taller per a alumnes de secundària: "AMB BICI A L'INSTITUT" IES LA VALLDIGNA

L'institut és un centre que genera mobilitat, és a dir, en determinats moments de cada dia lectiu, un elevat nombre de persones es desplacen per acudir-hi i es concentren al seu voltant. El mitjà de transport que trie cada persona influeix en les condicions ambientals i de seguretat viària del seu entorn, de manera que cotxes i motocicletes poden generar uns impactes molt superiors al que podria fer el transport públic col·lectiu, la bicicleta o la mobilitat a peu.

La decisió de realitzar l'experiència a l'IES La Valldigna, ha estat presa per la ubicació del centre en un extrem de la trama urbana, en una zona poc consolidada i amb pocs serveis. Aquest és un entorn que en ocasions pot provocar desprotecció i percepció d'inseguretat en els alumnes que es desplacen sols per aquesta zona.

Les activitats anaven dirigides als alumnes de segon de la ESO, amb edats compreses entre 13 i 14 anys, amb els quals hem pogut tractar els aspectes positius i negatius que troben en els seus desplaçaments quotidians, que normalment realitzen a peu, i analitzar a més la qualitat dels espais urbans que envolten el centre.

Aquest taller tenia, a més, l'objectiu de posar èmfasi en un aspecte concret i que interessava testejar: l'ús de la bicicleta que fan els joves de Tavernes. Volíem saber si la bicicleta té la possibilitat de convertir-se en el mitjà idoni per als seus desplaçaments cap a l'institut.

La bicicleta és un mitjà de transport amb molts avantatges: eficient, net i saludable, que promou l'activitat física, que no contamina ni necessita combustible. Allò més important i atractiu per a les i els joves, és que els atorga autonomia. I cal tenir en compte, que la bicicleta reuneix molts dels valors que procura transmetre l'escola: respecte al medi ambient, consum responsable, esperit cívic, salut i exercici físic.

| | |
|--------------------------------|--|
| CENTRE: | IES LA VALLDIGNA |
| DATA | Dimarts, 18 d'octubre de 2011 |
| PERSONA DE CONTACTE DEL CENTRE | Vicedirectora: Paz |
| CURS 2n ESO | Edats compreses entre 13 -15 anys Edats en les que poden anar a peu i sols, però poden trobar situacions en les que perceben perill. Edats en les que ja poden agafar bicicleta, i alguns, ciclomotor. |

| | |
|---------------------------------------|---|
| COL·LABORACIÓ: | Durant el taller serà convenient la presència d'un professor. |
| MONITORES DINAMITZADORES: | Alejandra, Laura, Mariola |
| TÍTOL: | "espais adequats i camins segurs per anar a escola" "amb bici a l'institut" |
| OBJECTIUS: | 1- Conèixer els hàbits dels desplaçaments dels i les alumnes. 2- Plantejar la promoció de la bicicleta com a mitjà sostenible que a més els aporta autonomia i hàbits saludables. Veure la viabilitat de la proposta. 3- detectar els problemes de l'entorn urbà del centre i plantejar millores |
| NOMBRE D'ALUMNES PARTICIPANTS: | 22 alumnes |
| DESCRIPCIÓ DE L'ACTIVITAT: | POWERPOINT per aproximar-los a experiències similars sobre mobilitat. ENQUESTA SOBRE HÀBITS DE DESPLAÇAMENT DELS JOVES. GRUP 1 – DISSENY DE XARXA RECORREGUTS AMB BICICLETA. "AMB BICI A L'INSTITUT" Posada en comú. Definició d'una possible xarxa i itinerari per anar al centre. Propostes. Característiques. Millores. GRUP 2 – ANÀLISI DE L'ENTORN DEL CENTRE .DIAGNÒSTIC I PROPOSTA DE MILLORES EN EL DISSENY DE L'ESPAI PÚBLIC. Treball de camp. Eixiran a l'exterior del centre. Prendrem notes, mesures, etc Fitxa d'observació. Després Proposta de millores. Dibuixarem sobre plànol. |

taula 10.1. estructura del taller de mobilitat escolar IES La Valldigna



fotos 10.26. taller de mobilitat IES La Valldigna

Qüestionari alumnes taller IES La Valldigna

| NOMBRE D'ALUMNES TOTAL: 22 | NOMBRE | % |
|----------------------------|--------|-----|
| TAVERNES | 12 | 55% |
| SIMAT | 10 | 45% |

| TEMPS DE CASA AL COL·LEGI | NOMBRE | % |
|---------------------------|--------|-----|
| ENTRE 5 I 10 MINUTS | 6 | 27% |
| ENTRE 10 I 20 MINUTS | 11 | 50% |
| ENTRE 20 I 30 MINUTS | 2 | 9% |
| MÉS DE 30 MINUTS | 3 | 14% |

| COM VAN AL COL·LEGI | NOMBRE | % |
|---------------------|--------|-----|
| A PEU | 11 | 50% |
| AUTOBÚS ESCOLAR | 10 | 45% |
| BICI | 0 | 0% |
| ELS PORTEN EN COTXE | 1 | 5% |



| VA SÒL/SOLA O ACOMPANYAT/DA | NOMBRE | % |
|---------------------------------------|--------|-----|
| SÒL / SOLA | 8 | 36% |
| AMB COMPANYS DE CLASSE | 13 | 59% |
| ACOMPANYAT PER ADULT O GERMÀ/NA MAJOR | 1 | 5% |

Al grup d'alumnes amb els que es va realitzar el Taller, hi havia 12 persones que viuen a Tavernes i 10 persones que viuen a Simat. Llavors tenim que quasi la meitat dels alumnes venen en autobús escolar, i no disposen d'altra alternativa. Els xiquets i xiquetes, però, valoren positivament aquest servei d'autobús. Els agrada vindre amb els companys i compartir eixe temps de trajecte. Alguns afegeixen que aprofiten eixe temps per a dormir una estona més. Malgrat tot, acusen les esperes, ja que al matí arriben molt prompte, i al final de les classes han d'esperar fins que arriba l'autobús a recollir-los.

Dels 12 alumnes que venen a peu, 6 d'ells tarden entre 5 i 10 minuts en arribar, 4 alumnes tarden menys de 20 minuts, i només 2 han dit que tarden entre 20 i 30 minuts. A la pregunta de si troben alguna zona del trajecte perillosa, la resposta generalitzada ha estat cap. Tanmateix, en una de les respostes s'ha remarcat el creuament amb la carretera com a punt mal resolt. Els alumnes consideren incòmode transitar per voreres massa estretes, i en alguns casos trobar-se que hi ha cotxes aparcats a sobre que els obstaculitzen el pas.

Aquells adolescents que acudeixen caminat al centre han dit que els agrada anar amb els companys, i compartir eixe temps xerrant. Entre els aspectes que no agraden està el tràfic, però és poc rellevant.

| MODE DE TRANSPORT IDONI PER ANAR A L' INSTITUT | NOMBRE |
|--|--------|
| A PEU | 12 |
| AMB BICICLETA | 4 |
| AMB AUTOBÚS ESCOLAR | 6 |
| AMB COTXE | 5 |
| NS / NC | 2 |

En general, consideren que anar a peu és una opció adequada, per les distàncies fàcils d'assolir i l'autonomia que comporta. Cal dir, però, que alguns alumnes (5 dels 22 preguntats), han dit que anar amb vehicle, bé siga cotxe o autobús, els sembla més segur, degut a que a les hores d'entrada i eixida a l'hivern el carrer és fosc. La bicicleta no ha estat la més valorada. És més, a la pregunta de si els agradaria poder anar amb bicicleta a l'institut, 9 alumnes han contestat que sí, i 13 han contestat que no, justificant-ho en que fa fred, tenen son o els fa por que la furten. Cal dir que tenim un gran nombre d'alumnes que venen des de Simat i consideren la possibilitat d'acudir amb bicicleta inviable, i per tant han contestat negativament. No obstant, considerem aquesta poca acceptació de la bicicleta com a vehicle per als seus desplaçaments un signe negatiu dels hàbits de desplaçament actuals a Tavernes i una mostra de com evolucionen a pitjor. Caldrà treballar, doncs, en els aspectes pedagògics cap a una mobilitat més sostenible.

Habitualment els menors es mouen a peu pel poble, i és al cap de setmana quan hi ha més variabilitat en els seus modes de transport, on apareix una mica més la bicicleta, també el vehicle privat en companyia dels pares, dels adults que sí tenen l'hàbit d'agafar el cotxe més sovint. I, encara que el taller es fa en edats compreses entre els 13 i 15 anys, ja comença a aparèixer la motocicleta.

Grup de Treball Disseny de Xarxa de Recorreguts “Amb Bici a l'Institut”

Els alumnes han tractat d'imaginar quins camins utilitzarien si anaren amb bicicleta al seu institut. Han identificat quins llocs, que ells consideren d'interès, caldria interconnectar amb aquest possible itinerari. Llavors, han traçat sobre el plànol alguns carrers que podrien ser els eixos principals a adequar per a ús ciclista, i s'han assenyalat espais de referència o de trobada que els joves reconeixen, i on es podria encetar la intervenció.

Sobre les qualitats que haurien de complir aquests itineraris per a anar amb bicicleta, els alumnes reflexionen sobre la necessitat d'un carril bici en alguns casos. En altres carrers, on la construcció d'un carril expressament per a bici és inviable, es plantegen altres solucions, per exemple l'obligatorietat de disminuir la velocitat dels cotxes i la senyalització adequada de carrer de circulació ciclista. Plantegen la idoneïtat de l'arbrat per a tenir ombra, l'enllumenat, fonts, llocs per a les necessitats dels gossos, el manteniment dels vials i carrils nets, i de tendes de bicicletes obertes. Finalment consideren necessària la incorporació d'infraestructura d'aparcament de bicicletes a l'institut i a altres punts vinculats a espais urbans de referència i serveis públics.



foto 10.27. Plànol 1 d'itineraris ciclistes generats pels alumnes de l' IES La Valldigna

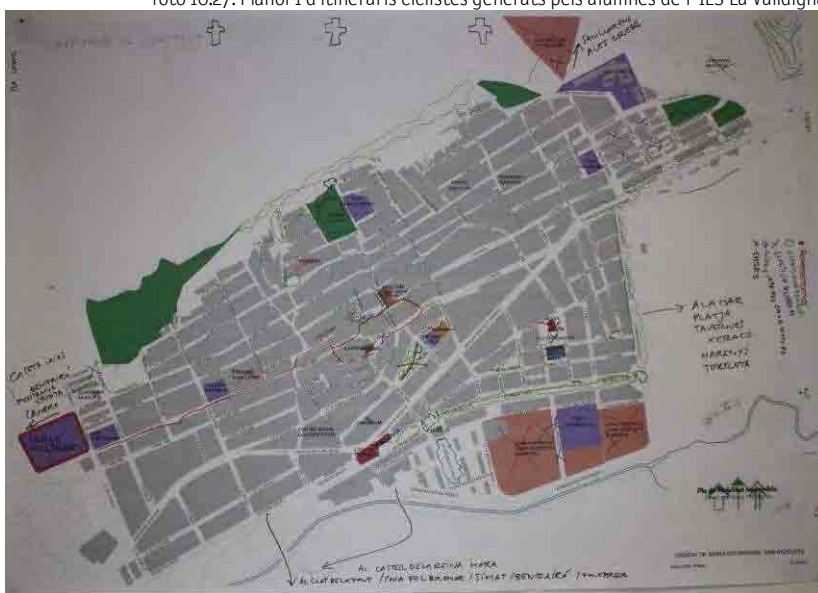


foto 10.28. Plànol 2 d'itineraris ciclistes generats pels alumnes de l' IES La Valldigna

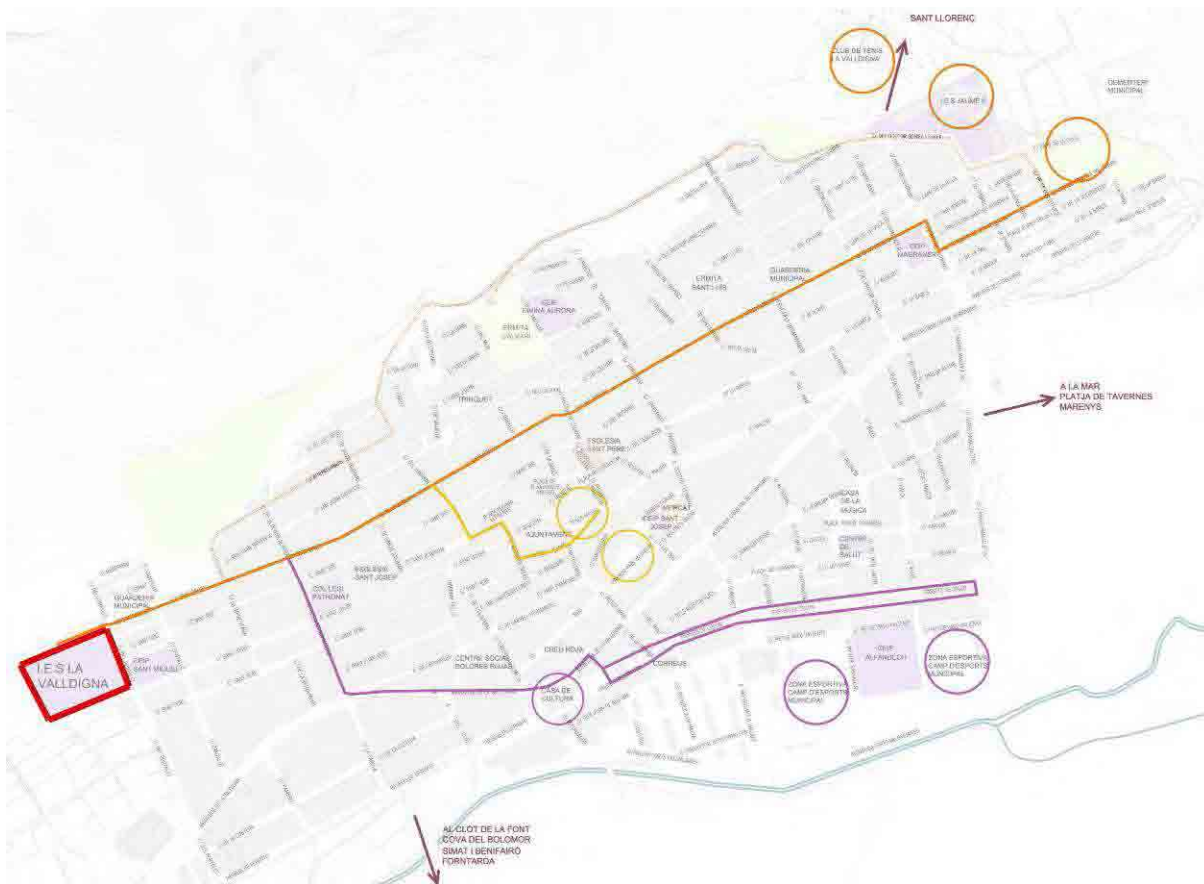


foto 10.29. Plànol resultat de propostes d'itineraris ciclistes

Al plànol resum es mostren diversos itineraris que els alumnes conclouen. Per una banda estableixen un eix molt clar que recorre el poble d'est a oest, i que transcorreria pels carrers Sant Antoni – Sant Benet, comunicant l'institut amb l'extrem est del nucli, fins els Sequers. Aquest pot enllaçar també amb l'IES Jaume II.

Altres branques d'aquests itineraris, i que acabarien enllaçant amb l'eix esmentat, anirien des d'altres indrets d'interès, com ara el Passeig Colom i la zona esportiva, passant per la Casa de Cultura. I un tercer braç, que connectaria el centre del nucli urbà, Plaça Major i el Passeig del País Valencià.

A més, han expressat interès en la necessitat d'adequar altres rutes de caràcter rural, les quals, podrien arribar a indrets atractius com ara: el Clot de la Font, la Cova del Bolomor, el Castell de la Reina Mora, Simat i Benifairó. El Camí del Mur de Defensa és un camí interessant, ja que sense arribar a ser urbà, connecta amb carrers i espais del poble al mateix temps que s'introdueix en la muntanya. Els alumnes l'han identificat com a recorregut atractiu per anar amb bicicleta. Finalment demanen que condicionen el carril bici que va a la mar.

Aquest esquema només mostra la proposta dels i les adolescents que han participat en l'activitat. Per tal de fer una proposta adequada caldria tenir en compte altres aspectes com ara el tràfic, els sentits de circulació, el disseny dels

carrers, els pendents, etc. No obstant, aquests resultats es tindran en compte en la diagnosi del PMS a l'hora de tractar la mobilitat amb bicicleta.

Grup de Treball Anàlisi de l'entorn del centre

El grup d'alumnes que han fet l'activitat a l'exterior del centre, han identificat els elements que troben en aquest entorn urbà: elements de mobiliari com ara faroles, papereres, senyalització del carrer, etc. Han analitzat la situació actual de la parada de l'autobús, han marcat els accessos al centre i mesurat l'ample de les voreres davant l'accés. Després ja són capaços de començar a trobar quins elements troben a faltar per a millorar el seu entorn.



foto 10.30. anàlisi de l'entorn del IES LA VALLDIGNA. Grup 1.



foto 10.31. anàlisi de l'entorn del IES LA VALLDIGNA. Grup 2.



foto 10.32. propostes millora de l'entorn del IES LA VALLDIGNA. Grup 2.

El centre té 7 accessos, però només dos d'ells són per als alumnes. A més, l'accés habitual no es troba adaptat a persones amb mobilitat reduïda. Tampoc les voreres i passos de vianants de l'entorn immediat del centre es troben adaptats per a persones amb diversitat funcional. I hi ha actualment al centre alumnes que necessiten que aquest aspecte se solucione el més aviat possible.

Els alumnes consideren que el vestíbul existent és suficientment gran per rebre la gent i acollir les esperes. Però, quan han d'esperar al carrer, la vorera no és massa ampla per a aquesta activitat. Com que de moment és un carrer amb molt poc pas de vehicles, no hi ha problema per a baixar a la calçada. L'ample de la vorera, 2,50 metres, sí el consideren adequat per a caminar còmodament i creuar-se amb gent en el sentit contrari. Potser, per a caminar amb



el grup d'amics, cosa que sovint fan, troben problema en el punt on se situa la farola i per tant s'estreta el pas lliure a la vorera.

Hi ha papereres i faroles, però troben a faltar arbrat i bancs. És més, són crítics amb el disseny de l'entorn, el qual es percep amb duresa. El mur que envolta l'institut els sembla agressiu. Reclamen espais d'esbarjo més agradables on puguin reunir-se, espais lliures i parcs com a la urbanització "els sequers", que queda a l'altra banda del nucli urbà.

Existeix una senyal que limita la velocitat a 20 km/h. Actualment, pel fet de ser un carrer sense continuïtat a un extrem de la trama urbana, no té intensitat de tràfic. Només hi ha una mica més de moviment de vehicles a les hores d'entrada i eixida, és a dir vehicles d'usuaris del centre o de pares que porten els fills. De moment no tenen problemes de falta d'espai d'aparcament i per tant els vehicles no aparquen en llocs inadequats.

Allò més destacat és la necessitat d'una parada d'autobús més adequada, amb mobiliari per a esperar i protecció per al sol i la pluja. Altres aspectes que els agradaria incorporar són arbrat, bancs, i aparcament per a bicicletes. Sobre aquest últim element, alguns alumnes han fet propostes de disseny:

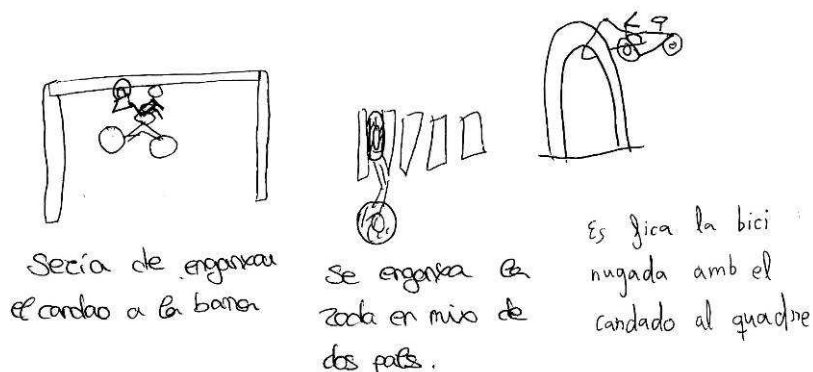


foto 10.33. proposta de disseny d'element d'aparcament per a bicicletes per alumnes de l'IES LA VALLDIGNA

Sobre la predisposició del l'alumnat per acudir amb bici a l'institut

Només dos alumnes van manifestar que sí anirien amb bici si hi hagueren vials adequats. Tenint en compte que d'un total de 22 alumnes, 10 venen en autobús escolar des d'altres municipis, queden 12 alumnes del nucli principal de Tavernes, (en aquest cas no hi havia cap alumne del nucli de la platja), llavors només dos alumnes dels 12 que podrien, els agradaria utilitzar la bici com a transport per anar a l'institut, es a dir un 16%.

Conclusions del Taller "Amb bici a l'institut" IES La VALLDIGNA

Els adolescents encara són vianants, no tenen moltes altres opcions. Per a anar a peu són completament autònoms i ja es mouen sense problemes per l'espai públic. Malgrat tot, el model a seguir que actualment tenen en els habitants adults del municipi és el de passar aviat a adoptar mitjans motoritzats com la motocicleta i el cotxe. No existeix ara mateix al poble un ús habitual de la bicicleta per als desplaçaments quotidians. Açò, en gent tant jove, és una pèrdua gran d'oportunitats, ja que no s'ha treballat fins ara, ni des de l'administració municipal, ni des dels centres d'ensenyament, per a inculcar els valors positius d'un model de transport més sostenible.

L'entusiasme que els alumnes mostren de cara a la promoció de la bicicleta és poc, i això ens fa concloure que abans d'engegar una intervenció sobre les rutes ciclistes escolars, cal una campanya de conscienciació i una tasca pedagògica per a fomentar l'ús de mitjans de transport sostenibles i el coneixement dels avantatges de moure's amb bicicleta, en els centres educatius.

El centre de formació pot participar activament en impulsar aquest model de mobilitat en el seu entorn immediat. Per fer-ho, cal que l'equip del centre perceba la mobilitat de l'alumnat com una qüestió de salut pública, de seguretat viària i de benestar col·lectiu. Serà recomanable, per tant, que l'impuls de la bicicleta s'incloga, no només en una o dues assignatures, sinó en un projecte més ampli del centre, i que l'associació de mares i pares d'alumnes hi col·laboren activament.

El fet de fomentar l'ús de la bicicleta en l'educació secundària, obre als joves la possibilitat d'accedir a un vehicle propi, saludable i barat, que en el futur pot continuar sent la seva alternativa de mobilitat, fins i tot en l'edat adulta. Com que el costum d'anar amb bicicleta s'adquireix més fàcilment quan la persona és jove i té més facilitat per a aprendre i assimilar situacions noves, s'hauran d'establir eines que es puguin incorporar en la docència i que contribueixen a canviar els hàbits de desplaçament cap a transports més sostenibles. Existeixen guies de referència per a introduir projectes pedagògics per a secundària, (al capítol de referents d'aquest document es poden veure alguns exemples).

Llavors, dins les accions de promoció de la mobilitat amb bicicleta del PMS, es consideraran de moment les mesures pedagògiques per una banda i la col·locació d'aparcaments de bicicletes a l'entorn dels instituts com a mesura que motive i possibilita aquest desplaçaments, tant entre l'alumnat com entre el personal docent.

Sobre el disseny de l'entorn urbà del centre, els alumnes del IES la Valldigna, han manifestat la falta de qualitat quant a espais de socialització equipats amb bancs i arbrat, la necessitat que els carrers siguin accessibles per a persones amb diversitat funcional i finalment, condicionar una parada adequada per a esperar l'autobús.

Altres imatges i plànols generats durant el taller es poden consultar a l'APÈNDIX 3,5 DOCUMENTACIÓ DELS TALLERS DE MOBILITAT ESCOLAR d'aquest capítol.

Tallers per a alumnes de primària “ESPAIS ADEQUATS I CAMINS SEGURS PER ANAR A ESCOLA”

Els tallers amb alumnes de quart de primària tenen per objectiu conèixer els hàbits dels menors en els seus desplaçaments per a acudir al col·legi. Llavors, mitjançant uns senzills qüestionaris i mapes gegants del poble, els xiquets i xiquetes han dibuixat els itineraris que fan cada dia i han analitzat aspectes, com ara, si van a peu o els porten en cotxe, si van sols o acompanyats, la distància a la que viuen o com els agradaria moure's.

Per altra banda, se'ls ha donat eines perquè siguin els menors els que detecten problemes actuals de l'entorn urbà del seu centre i puguin fer una diagnosi, i fins i tot fer propostes de millora. Els i les alumnes han mesurat voreres, detectant la presència d'obstacles o acusant la manca de mobiliari. A més han parlat dels llocs on perceben perill i de quan aquest perill ve ocasionat pel trànsit de vehicles a motor. Finalment, han dibuixat sobre plànols de l'entorn immediat del centre, els elements que entenen que donen resposta a les seues necessitats. Unes necessitats que podran ser extrapolades a la resta d'espais públics de la ciutat, o al menys, als espais d'ús habitual dels infants.

Hem de tenir present que el camí que recorren dia a dia per anar a escola conforma el seu paisatge quotidià, el que gaudeixen o pateixen, apreciament les seues qualitats i experimentant els canvis. Serà a més aquell que els acompanyarà en els seus records futurs. Així també el parc on juguen, la plaça on seuen a berenar i el carrer per on poden passejar, són els entorns que els han d'estimular i oferir experiències.



Així doncs, és fa imprescindible contemplar les opinions dels menors, ja que són perfectament capaços d'expressar quins problemes pateixen i d'imaginar com es podria millorar el seu entorn. Cal considerar que si la ciutat que habitem és bona per als nostres infants, ho serà per a tota la població, i aleshores, podem prendre la infància com a paràmetre de qualitat de la vida urbana.

Taller CEIP DIVINA AURORA

| | |
|---|---|
| CENTRE | CEIP DIVINA AURORA |
| CURS | 4t de primària, edats compreses entre 8 i 9 anys. S'ha optat per aquest interval d'edat perquè és quan els xiquets i xiquetes comencen a fer desplaçaments tots sols. |
| DATA | Dimarts 25 d'octubre de 2011 |
| PERSONA DE CONTACTE DEL CENTRE I DADES | Directora: ISABEL Cap d'estudis: CARMEN Tutora del grup de 4t: NOELIA |
| DADES CONTACTE | telèfon centre: 96 282 01 29 |
| MONITORES DINAMITZADORES | Alejandra, Laura, Mariola |
| TÍTOL | "espais adequats i camins segurs per anar a escola" |
| OBJECTIUS | 1- Conèixer els hàbits dels desplaçaments dels infants. 2- Plantejar la possibilitat de creació de un "camí segur", fomentant els desplaçaments a peu, amb seguretat i autonomia. 3- detectar els problemes de l'entorn urbà de l'escola i plantejar millores. |
| NOMBRE D'ALUMNES PARTICIPANTS | grup al complet de 21 alumnes |
| DESCRIPCIÓ DE L'ACTIVITAT | PRESENTACIÓ POWERPOINT. Emprarem la presentació per aproximar-los a experiències similars sobre mobilitat infantil i la ruta per anar a escola. Qüestions sobre quina manera de desplaçar-se prefereixen per anar a escola (a peu, amb bicicleta, amb autobús, amb cotxe). FITXA. La fitxa estarà numerada. Tindrà 2 parts. A la PRIMERA part posaran el nom. La zona a la que viuen. Com venen a l'escola i si van sols o acompanyats. A la SEGONA part hi haurà un qüestionari i un plànol. Al qüestionari hi ha preguntes sobre l'itinerari. Anotaran aspectes positius i negatius que troben en el seu trajecte. Explicaran també com tornen a casa, si ho fan sols o acompanyats i si passen per altres llocs de camí cap a casa. MAPA DE GULLIVER. Sobre un plànol imprès a una escala gran, i sobre el qual podran passejar, i situar-se identificant l'entorn del centre i sa casa, els xiquets dibuixaran els itineraris que fan cada dia de casa al centre. Identificarem entre totes els llocs marcats com a dolents i els llocs que els resulten agradables. Marcarem amb gomets d'un color els llocs on troben aspectes positius i en altre color els negatius. Definirem l'"aranya de mobilitat" i possible ruta segura. FIXA OBSERVACIÓ ENTORN DEL CENTRE. Presa de dades a l'exterior del centre. Després exposarem sobre un plànol de l'entorn les característiques positives i desitjables que hauria de tenir l'entorn del centre escolar i camí d'arribada. DISSENY D'UN CAMÍ SEGUR I AGRADABLE. Farem una posada en comú del que hem fet. Amb les característiques identificades com a bones, farem un mural amb un camí fictici que va al centre, incorporant les qualitats que consideren positives. |

taula 10.2. estructura del taller de mobilitat escolar CEIP Divina Aurora

Qüestionari alumnes taller CEIP Divina Aurora

| NOMBRE D'ALUMNES TOTAL: 21 | NOMBRE | % |
|-----------------------------|--------|-----|
| DEL NUCLI URBÀ PRINCIPAL | 16 | 76% |
| DEL NUCLI URBÀ DE LA PLATJA | 5 | 24% |

| TEMPS DE CASA AL COL·LEGI | NOMBRE | % |
|---------------------------|--------|-----|
| ENTRE 5 I 10 MINUTS | 11 | 52% |
| ENTRE 10 I 20 MINUTS | 6 | 29% |
| ENTRE 20 I 30 MINUTS | 0 | 0% |
| MÉS DE 30 MINUTS | 4 | 19% |

| COM VAN AL COL·LEGI | NOMBRE | % |
|---------------------|--------|-----|
| A PEU | 13 | 62% |
| AUTOBÚS ESCOLAR | 5 | 24% |
| ELS PORTEN EN COTXE | 3 | 14% |

| VA SÒL/SOLA O ACOMPANYAT/DA | NOMBRE | % |
|---------------------------------------|--------|-----|
| SÒL / SOLA | 4 | 19% |
| AMB COMPANYS DE CLASSE | 5 | 24% |
| ACOMPANYAT PER ADULT O GERMÀ/NA MAJOR | 12 | 57% |

Els alumnes que han contestat que venen amb companys de classe són els que han contestat que venen amb l'autobús escolar.

Cal dir que els dies de pluja augmenta el nombre de xiquets als que els porten en cotxe. S'ha detectat, i el personal docent del centre ha remarcat, que esdevé un problema greu de seguretat cap els xiquets i xiquetes el fet que els vehicles arriben fins la porta del centre. Obstaculitzen el pas de la gent que va caminant. El perill s'agreuja més pel pendent pronunciat del Carrer dels Jardins i la possibilitat de que el vehicle llisque sobre la pintura del pas de vianants.

Els alumnes que han contestat que van sols: tenen la sensació de perill quan en un carrer no hi ha pas de vianants. A aquests xiquets i xiquetes els agrada: les cases, les Creus, les zones amb espai, els arbres, la muntanya. No els agrada: els cotxes, i que tallen arbres de la muntanya.

Els alumnes que han contestat que van acompanyats per un adult o germà/na majors: ho fan, majoritàriament per un germà o germana major que va al mateix centre. A aquests xiquets i xiquetes els agrada: els edificis, el camp de futbol, els cotxes i motos, anar a peu i en cotxe, els parcs, els arbres i les plantes, els passos de vianants, l'autobús, els carrers per a vianants, les persones, els semàfors que es posen verds, les voreres, les bicicletes, el paisatge, els columpis. No els agrada: el fang, les pedres, el mur, els camions, les motos que no deixen passar, els papers, la brutícia que deixen els gossos, les voreres estretes i els cotxes mal estacionats.

Els alumnes que han contestat que van amb autobús escolar o amb cotxe: ho fan perquè consideren que el camí és molt llarg o perquè viuen al nucli de la platja. A aquests xiquets i xiquetes els agrada: que no han de caminar, vindre amb cotxe, la vegetació, els gossos, el llac dels ànecs. No els agrada: Parar en el col·legi Sant Miquel (on para l'autobús abans d'arribar al CEIP Divina Aurora), no poder anar sols, els sorolls, la carretera i la rodona, les caques dels gossos, el fet que no es respecten els passos de vianants.

Els alumnes que venen amb autobús o cotxe, perceben altres elements com a agressius, com ara la carretera o les rodones.

| COM T'AGRADARIA ANAR A L'ESCOLA | NOMBRE | % |
|---------------------------------|--------|-------|
| A PEU | 6 | 28'5% |
| A PEU AMB COMPANYIA | 2 | 10% |



| | | |
|---------------------|---|-------|
| AMB BICICLETA | 6 | 28'5% |
| AMB AUTOBÚS ESCOLAR | 4 | 19% |
| AMB COTXE | 3 | 14% |

A 19 alumnes els agradaria moure's amb bicicleta pel poble, perquè és divertit, fan esport, cuiden el medi ambient, no utilitzen combustible, no contamina i es va ràpid. Només 2 alumnes han manifestat que no els agradaria ó que els sembla perillós.

Consideren la bicicleta un vehicle força atractiu i són conscients dels beneficis que produeix en la seua salut i forma física. Al mateix temps, li atribueixen les qualitats de sostenibilitat i cura cap al medi ambient.

Mapa de Gulliver CEIP Divina Aurora

Per a poder elaborar un plànol dels recorreguts dels xiquets i xiquetes de 4t de primària, s'ha dissenyat l'activitat del Mapa de Gulliver, on cada alumne ha enganxat una etiqueta al lloc on viu, i ha dibuixat el traçat del recorregut que fa des de casa fins al col·legi. Evidentment, els alumnes que venen amb autobús, només han dibuixat el trajecte que aquest vehicle realitza des que entra al nucli urbà fins que arriba al centre, ajudats per les professores, ja que els menuts no són plenament conscients de per on circula exactament l'autobús.

Troben que aquells que acudeixen a peu, bé siga sols o acompanyats per adults, són conscients del seu entorn, són capaços de traçar l'itinerari complet i es fixen en els detalls al llarg del camí. Mentre que aquells que venen amb cotxe no aconsegueixen explicar bé per on venen, troben més dificultats per a orientar-se i fins i tot per a calcular el temps que tarden en arribar.

Mitjançant gomets de colors, han marcat aquells elements que els agraden o que els molesten de l'entorn urbà que recorren. Amb gomets rojos han marcat aspectes que els resulten negatius com ara: el trànsit, les obres, algunes finques, pedres, cotxes mal estacionats, que hi hagen vidres per terra, etc. Amb gomets verds han marcat aspectes que perceben positivament, per exemple: els parcs per a jugar, els arbres i les palmeres, els comerços de llepolies, les faroles, els animals i les Creus.



foto 10.34. Mapa de Gulliver dels recorreguts dels alumnes de 4t de primària del CEIP Divina Aurora

S'extreu l'aranya de mobilitat dels desplaçaments dels alumnes de 4t de primària, que són els que comencen a acudir al centre a peu i sols. Es posa atenció en els itineraris verds (que són els que es fan a peu), per tal d'identificar aquells carrers on caldria una intervenció d'adequació per a un itinerari segur per anar a escola. Principalment es considera l'eix nord – sud, el qual compren els carrers: dels Jardins, Pujada al Calvari i Pujada a l'Església. Des de l'oest l'arribada del carrer Sant Jaume, i des de l'est el carrer Calvari. El pendent pronunciat del Carrer dels Jardins el fa esdevenir candidat principal per a una intervenció de millora per a la seguretat dels infants.

Tot seguit, es mostra l'aranya de mobilitat dels itineraris dels alumnes de 4t de primària d'aquest centre. En verd es tracen els itineraris a peu, en taronja l'itinerari de l'autobús escolar i en blau els itineraris dels cotxes, (cal dir que aquest últim és una hipòtesi, ja que els alumnes no sabien identificar el recorregut exacte).

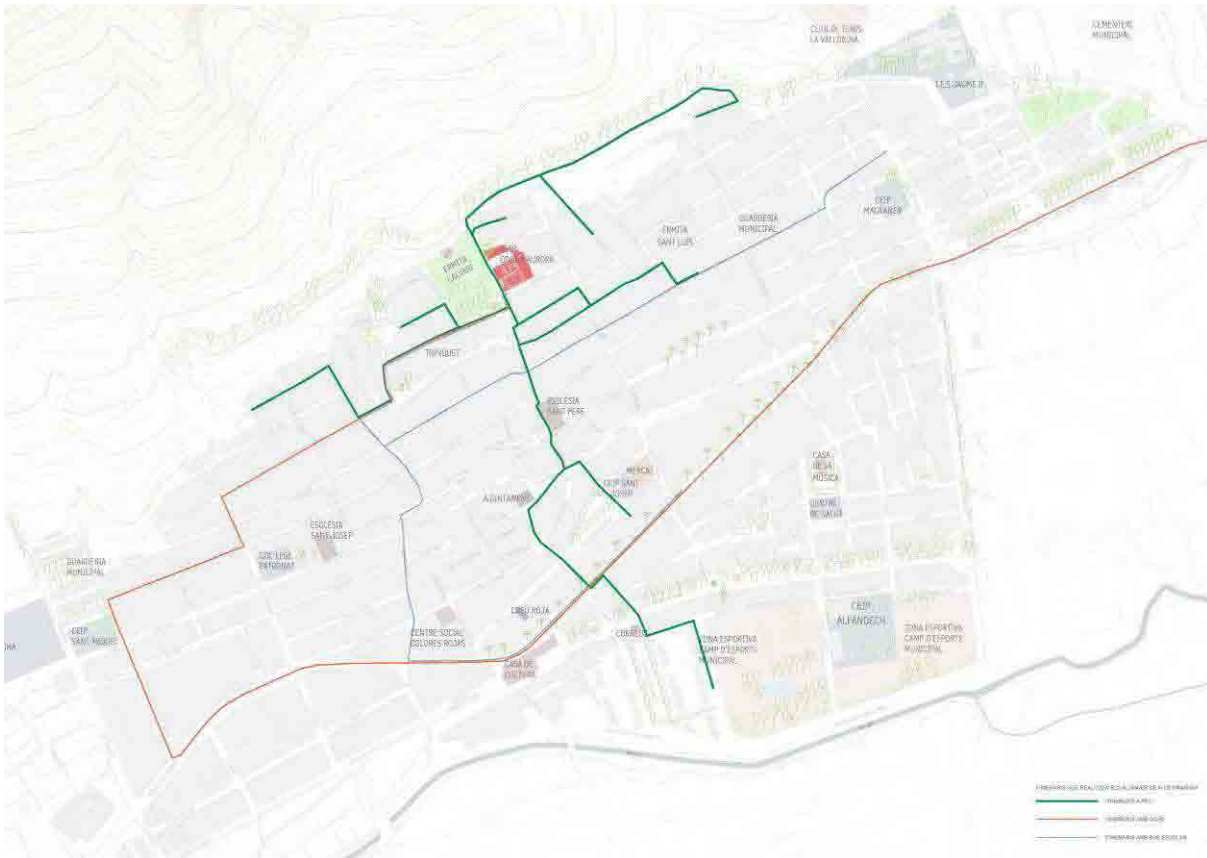


foto 10.35. Aranya de Mobilitat dels itineraris dels alumnes de 4t de primària del CEIP Divina Aurora

Anàlisi de l'entorn del CEIP Divina Aurora i Fitxa d'observació.

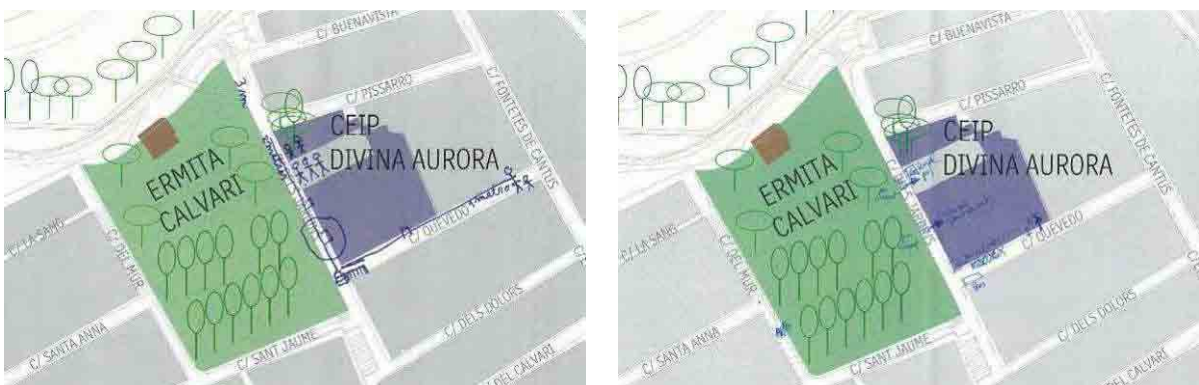


foto 10.36. anàlisi de l'entorn del centre del CEIP Divina Aurora

Fitxa d'observació: Aquesta activitat s'ha realitzat a l'exterior del centre. Els alumnes han contestat les preguntes de la fitxa d'observació, identificant i marcant sobre el plànol de l'entorn els aspectes sobre el disseny del carrer, els accessos al centre, i altres característiques de l'espai urbà. El centre té tres accessos. Disposa de vestíbul i espai suficient a l'interior, però no a l'exterior. Els alumnes acusaven la manca d'un espai ample de recepció a l'exterior del recinte.

Després de mesurar la vorera que discorre per la tanca del Calvari, reflexionaren que, degut a que era molt estreta, no es pot transitar per ella. Els xiquets i xiquetes es posaven en grups i tantejaven quanta gent cap caminant per les voreres. La vorera de l'accés principal (Carrer dels Jardins), mesura 2 metres, i els xiquets consideren que en eixe ample caben 4 xiquets circulant o 3 persones majors. La vorera dels carrer Quevedo mesura 1 metre, i conclouen que en aquest només caben dues persones. Quan reflexionem sobre l'espai de les voreres, hem de tenir en compte que els menors sovint van acompanyats d'un adult, d'un germà o germana, o d'amics, i que els majors poden anar carregats amb un carret de nadó o un carret amb llibres, etc. Llavors la vorera és un espai on els xiquets i xiquetes es relacionen i comparteixen amb altres persones i que per tant, l'ample d'aquesta deu poder acollir la circulació en grup.

Pel que fa a mobiliari, apunten la manca d'arbres i bancs. Assenyalen l'existència de faroles, papereres i contenidors.

Consideren, a més que els passos de vianants no estan ben solucionats, i precisament el que tenen a l'eixida del centre, condueix al mur del calvari, i que per tant no porta enlloc.

Els molesta veure cotxes aparcats damunt la vorera. Identifiquen la senyalització que especifica que és una zona escolar. I, en general, tots pensen que els cotxes no respecten els passos de vianants.

El carrer dels Jardins, té a una banda el mur del Calvari, i alguns xiquets i xiquetes han manifestat que prefereixen els arbres del jardí del Calvari a que hi haguera cases.



foto 10.37. recorreguts en el Mapa de Gulliver



3.10.38. anàlisi de l'entorn del centre



Foto 10.39. mesurant la vorera

Imaginant un Camí segur i agradable

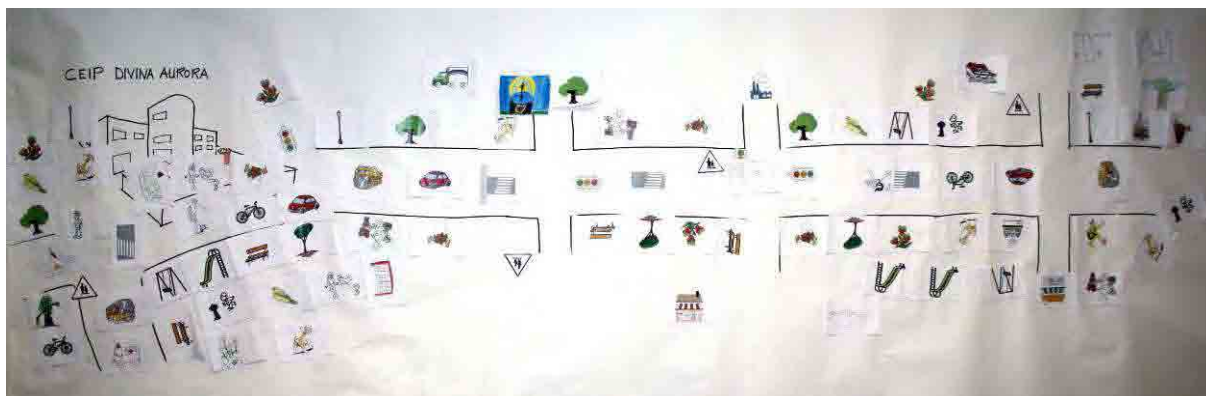


foto 10.40. Disseny d'un camí atractiu i confortable pels alumnes de 4t de primària del CEIP Divina Aurora

Aquesta activitat té una intenció més experimental i creativa, on es deixa als xiquets i xiquetes que pensen en aquells elements, objectes i qualitats que deuria reunir el seu camí idoni per acudir diàriament al centre escolar.

S'han preparat unes fitxes amb dibuixos que poden retallar i pegar en el mural, però també s'han preparat fitxes en blanc perquè els infants dibuixen allò que creuen necessari i desitjable que continga aquest itinerari ideal. L'objectiu és tenir un model que descriga aquelles condicions que s'haurien de tenir en compte a l'hora de dissenyar els espais públics que envolten les rutes escolars.

Els elements representats han estat els següents: 12 figures de flors, 10 arbres, 8 animals, 7 persones treballant a la via pública, 6 elements de mobiliari de jocs infantils, 5 bancs, 5 comerços, 4 passos de vianants, 4 semàfors, 4 senyals de zona escolar, 4 fonts, 4 autobusos, 4 cotxes, 3 bicicletes, 1 camió, 1 ambulància, 1 cotxe de policia, 3 faroles, 2 fàbriques, 2 grups d'infants jugant i 2 porteries de futbol.

Allò que més han dibuixat els alumnes i afegit a les fitxes preparades ha estat la vegetació (3 arbres i 2 flors), seguides de les dues porteries de futbol, les quals les han vinculat als grups d'infants jugant. Han dibuixat també vehicles: 1 cotxe, un autobús, i han afegit un cotxe de policia. Un dels alumnes ha dibuixat una font de tipus ornamental i altre alumne una fàbrica.

Es pot observar que les figures i dibuixos s'han concentrat al voltant del centre escolar, sobretot aquells que representen arbrat, vegetació i flors, animals i jocs. Evidentment, també el policia ha estat situat a les proximitats del centre, assolint llavors la funció d'ordenar el tràfic a les hores d'entrada i eixida de classe. Allunyant-se del centre i al llarg del carrer han ubicat i dibuixat vehicles transitant, passos de vianants, semàfors, arbres i comerços. Més cap els extrems, han ubicat les dues fàbriques i alguns comerços. Els jocs i l'arbrat es reparteixen per tota la longitud del trajecte.

No rebutgen els vehicles i les fàbriques, ho fan conviure amb la resta d'elements i usos, però els ubiquen als llocs que els menor consideren que els pertoca. Els vehicles transiten per la calçada i les voreres s'omplen de vegetació, bancs, gent caminant, etc. En segon plànol situen els comerços i un poc més allunyades les fàbriques.

Qüestionari Pares i Mares d'alumnes taller CEIP Divina Aurora

| NOMBRE QÜESTIONARIS TOTAL: 13 | NOMBRE | % |
|-------------------------------|--------|-----|
| DEL NUCLI URBÀ PRINCIPAL | 9 | 70% |
| DEL NUCLI URBÀ DE LA PLATJA | 4 | 30% |

| COM VAN AL COL·LEGI | NOMBRE | % |
|--|--------|-----|
| A PEU SOL /SOLA | 2 | 15% |
| A PEU ACOMPANYAT PER ADULT O GERMÀ MAJOR | 4 | 31% |
| AUTOBÚS ESCOLAR* | 4 | 31% |
| ELS PORTEN EN COTXE | 3 | 23% |
| BICICLETA | 0 | 0% |

*L'autobús que arriba és un microbús, més adequat per a circular per l'estreta trama de carrers de la part alta del nucli urbà.

A la pregunta de quina edat consideren adequada perquè els menors comencen a anar sols, la majoria ha contestat als 8 anys, però el més destacat és que molts dubten i no s'atreveixen a considerar-ne cap.

| A QUINA EDAT PODEN COMENÇAR A DESPLAÇAR-SE SOLS | NOMBRE | % |
|---|--------|-----|
| 8 ANYS | 4 | 36% |
| 9 ANYS | 0 | 0% |
| 10 ANYS | 0 | 0% |
| 11 ANYS | 0 | 0% |
| 12 ANYS | 1 | 9% |
| NS / NC | 6 | 55% |

Es valora positiu el fet que els menors vagin sols a l'escola perquè els ajuda a saber desenvolupar-se sols, guanyar confiança i responsabilitat. Així ho ha manifestat un 61% dels pares i mares enquestats.

Més del 80% pensa que seria més segur evitar el pas de vehicles a l'entorn del centre escolar, al menys a les hores d'entrada i eixida de classe, ja que sovint eixen corrents i no presten atenció. Cal dir que el Carrer dels Jardins on recau l'accés principal és estret i la vorera també és estreta.

Més d'un 60% dels pares i mares han contestat que la bicicleta no és un vehicle massa adequat perquè els menors es desplacen al centre escolar i pel poble. L'opinió és que el poble té massa cotxes circulant i provoquen situacions de perill.

Conclusions particulars del CEIP Divina Aurora

Cal donar solució a la situació de perill que es dona a les hores d'entrada a l'escola al Carrer dels Jardins, d'accés al centre Divina Aurora. La proposta que porta temps reivindicant-se des del professorat i l'AMPA del centre és la de tallar al tràfic el carrer durant 15 minuts, durant el període d'ingrés dels xiquets al recinte, es a dir entre les 8.45 i les 9.00hores, i entre les 15.15 i les 15.30 hores. Cal estudiar si és aquesta mesura de tancament puntual del tràfic, o un canvi del disseny del carrer, la que donaria solució al problema.

Molts alumnes acudeixen per carrers de prioritat de vianants, però creuen carrers on els passos no estan ben senyalitzats o no estan adequats per a una accessibilitat òptima, o bé, troben vehicles aparcats massa a prop del pas



de vianants, o fins i tot envaint el carrer per a vianants. Als itineraris més transitats pels menors cal posar-hi atenció en els creuaments, en l'adequació i senyalització dels passos de vianants i l'ampliació del seu camp visual.

L'existència d'una trama consolidada amb edificis d'habitatges els provoca sensació de seguretat quan caminen pels carrers, així com també se senten agust si veuen gent pel carrer. També valoren positivament l'existència de parcs, amb arbrat i vegetació, jocs, mobiliari, etc. Cap destacar que alguns dels xiquets d'aquest centre utilitzen el camí del Mur i el valoren com a positiu pel fet d'estar en contacte amb la muntanya i amb la natura.

Taller CEIP ALFÂNDECH

| | |
|---|--|
| CENTRE | CEIP ALFANDECH |
| CURS | 4t de primària, edats compreses entre 8 i 9 anys. S'ha optat per aquest interval d'edat perquè és quan els xiquets i xiquetes comencen a fer desplaçaments tot sols. |
| DATA | Dijous 27 d'octubre de 2011 |
| PERSONA DE CONTACTE DEL CENTRE I DADES | Directora: MARGA Cap d'estudis: VICENT Secretària: LOLA |
| DADES CONTACTE | telèfon centre: 96 282 19 57 |
| MONITORES DINAMITZADORES | Alejandra, Laura, Mariola, |
| TÍTOL | "espais adequats i camins segurs per anar a escola" |
| OBJECTIUS | 1- Conèixer els hàbits dels desplaçaments dels infants. 2- Plantejar la possibilitat de creació "camí segur", fomentant els desplaçaments a peu, amb seguretat i autonomia. 3- Detectar els problemes de l'entorn urbà de l'escola i plantejar millores. |
| NOMBRE D'ALUMNES PARTICIPANTS | 3 grups de 4t de primària |
| DESCRIPCIÓ DE L'ACTIVITAT | PRESENTACIÓ POWERPOINT. Emprarem la presentació per aproximar-los a experiències similars sobre mobilitat infantil i la ruta per anar a escola. Qüestions sobre quina manera de desplaçar-se prefereixen per anar a escola (a peu, amb bicicleta, amb autobús, amb cotxe). FITXA. La fitxa estarà numerada. Tindrà 2 parts. A la PRIMERA posaran el nom. La zona a la que viuen. Com venen a l'escola i si van sols o acompanyats. A la SEGONA part hi haurà un qüestionari i un plànol. Al qüestionari hi ha preguntes sobre l'itinerari. Anotaran aspectes positius i negatius que troben en el seu trajecte. Explicaran també com tornen a casa. Com, si ho fan sols o acompanyats i si passen per altres llocs de camí cap a casa. MAPA DE GULLIVER. Sobre un plànol imprès a una escala gran, i sobre el qual podran passejar, i situar-se identificant l'entorn del centre i sa casa, els xiquets dibuixaran els itineraris que fan cada dia de casa al centre. Identificarem entre totes els llocs marcats com a dolents i els llocs que els resulten agradables. Marcarem amb gomets d'un color els llocs on troben aspectes positius i en altre color els negatius. Definirem "l'aranya de mobilitat" i les possibles rutes segures. FIXA OBSERVACIÓ ENTORN DEL CENTRE. Presa de dades a l'exterior del centre. Després exposarem sobre un plànol de l'entorn les característiques positives i desitjables que hauria de tenir l'entorn del centre escolar i camí d'arribada. |

Taula 10.3. estructura del taller de mobilitat escolar IES Alfàndech

Qüestionari alumnes taller CEIP Alfàndech

| NOMBRE D'ALUMNES TOTAL: 60 | NOMBRE | % |
|-----------------------------|--------|-----|
| DEL NUCLI URBÀ PRINCIPAL | 55 | 92% |
| DEL NUCLI URBÀ DE LA PLATJA | 5 | 8% |

| TEMPS DE CASA AL COL·LEGI | NOMBRE | % |
|---------------------------|--------|-----|
| ENTRE 5 I 10 MINUTS | 46 | 78% |
| ENTRE 10 I 20 MINUTS | 7 | 10% |
| ENTRE 20 I 30 MINUTS | 7 | 12% |
| MÉS DE 30 MINUTS | 0 | 0% |

| COM VAN AL COL·LEGI | NOMBRE | % |
|--|--------|-----|
| A PEU | 28 | 43% |
| A PEU ACOMPANYAT PER ADULT O GERMÀ MAJOR | 18 | 33% |
| AUTOBÚS ESCOLAR | 5 | 8% |
| ELS PORTEN EN COTXE | 8 | 13% |
| BICICLETA | 1 | 2% |

De la mateixa manera com el cas del Col·legi Divina Aurora, quan plou acudeixen al CEIP Alfàndech més pares que porten els fills amb cotxe. Fins i tot envaeixen el carrer per a vianants Mestre Sansaloni. El personal docent ha manifestat sovint que es dóna aquest problema i que pot ser perillós per als alumnes que eixen per la porta del centre que aboca a aquest carrer.

Quasi la meitat dels xiquets acudeixen sols al col·legi. En el cas del CEIP Alfàndech, existeixen alguns punts perillosos en el camí, per exemple els creuaments per l'Avinguda Germanies. Quan s'observen els itineraris en els Mapes de Gulliver, trobem que en diversos casos els xiquets han de creuar l'avinguda.

Els menors que van a peu identifiquen com a punts perillosos el carrer Metge Paco Valiente perquè la vorera és estreta i sovint la troben plena de gent, la qual cosa els impedeix la visibilitat. Els molesta especialment les voreres estretes i la rapidesa dels cotxes, sobre tot quan no respecten els passos de vianants.

La presència del policia la perceben com a positiva i se senten més segurs a l'hora de creuar el carrer. En l'entorn del CEIP Alfàndech l'agent de policia se situa al creuament del Passeig Colom amb Mestre Sansaloni.

Reconeixen les senyals que informen d'una zona 30 i saben que els cotxes deuen anar a eixa velocitat.

Els xiquets i xiquetes que van a peu manifesten que els agrada: trobar-se als amics, la presència del policia dirigint el tràfic, prendre l'aire, els arbres, alguna botiga, passar per un passeig gran, amb gent caminant i columpis, observar el paisatge, passar per l'escola de música, anar amb cotxe quan plou, estar a prop de l'escola i per tant caminar poc i no cansar-se, anar sols i fer el que vulguen. Molts xiquets han dit que els agrada passar pel Passeig Colom.

No els agrada: que passen molts cotxes i que passen ràpid, quan plou i van a peu, el trànsit i els sorolls, els carrers estrets i les voreres estretes, per exemple la vorera del carrer del poliesportiu Metge Paco Valiente, la brutícia i les caques dels gossos, a més, es cansen si el camí es fa llarg.

Els alumnes als quals els pares els porten amb cotxe, pensen que és degut a que viuen lluny i el camí és llarg, i opinen que és més ràpid i còmode.

A aquells alumnes que venen amb vehicle, bé siga amb cotxe o amb l'autobús escolar, els agrada: que poden dormir una estoneta, arribar puntual, no trobar-se tràfic, veure alguna rodona, etc. No els agrada: tardar molt, trobar-se tràfic o algun accident, no poder parlar amb amics, passar per les fàbriques, etc.



| COM T'AGRADARIA ANAR A L'ESCOLA | NOMBRE | % |
|---------------------------------|--------|-----|
| A PEU | 16 | 27% |
| A PEU AMB COMPANYIA | 7 | 12% |
| AMB BICICLETA | 23 | 39% |
| AMB AUTOBÚS ESCOLAR | 6 | 10% |
| AMB COTXE | 4 | 7% |
| NS /NC | 3 | 5% |

El 86% diu que els agradaria anar amb bicicleta pel poble, per que els sembla divertit i saludable. Els atreu fer esport. Opinen que es pot arribar als llocs més ràpid. Estan assabentats dels avantatges mediambientals i tenen clar que no contamina. Però també, hi ha un 11% dels alumnes als que no els agrada anar amb bicicleta, o tenen algun temor al respecte, com el perill provocat pels cotxes, punxar una roda o perill de caure. No obstant, resulta curiós que la majoria d'alumnes, 23 dels 60 als que s'ha preguntat, haja contestat que els agradaria anar amb bicicleta a l'escola.

Mapa de Gulliver CEIP Alfàndech

En el cas del CEIP Alfàndech, han participat en el taller 3 grups de 4t de primària i per tant s'han elaborat tres Mapes de Gulliver. Cadascun mostra els itineraris dels xiquets des de casa a l'escola. S'ha preparat una llegenda de colors que identifica el tipus de desplaçament. En aquest cas l'itinerari de l'autobús s'ha pogut extreure entre tots el alumnes sense ajuda del professorat, i cal dir que el recorregut que fa és bastant senzill i de fàcil comprensió per als menors. Trobem que aquells que acudeixen a peu, bé siga sols o acompanyats per adults, són conscients del seu entorn, són capaços de traçar l'itinerari complet i es fixen en els detalls al llarg del camí. Mentre que aquells que venen amb cotxe no aconsegueixen explicar bé per on venen, troben més dificultats per a orientar-se i fins i tot per a calcular els temps que tarden en arribar.

Mitjançant gomets de colors, han marcat aquells elements de l'entorn urbà que recorren, que els agraden o que els molesten. Amb gomets rojos han marcat aspectes que els resulten negatius com ara: els cotxes que van ràpid, les fàbriques, els llocs amb molta gent i soroll, bars, parcs amb mobiliari trencat, la brutícia, els carrers estrets, les voreres estretes, els fums dels cotxes, etc. Amb gomets verds han marcat aspectes que perceben positivament, per exemple: els parcs per a jugar, el Passeig Colom, el Gran Bazar, la Casa de la Música, arbres i flors, les voreres amples, les places, el camp de futbol, el fet de veure animals com gats i gossos, (però no les caques dels gossos), els carrers per a vianants i les tendes de llepolies, entre altres. Quan passen per la Plaça Prado Comarcal, els agrada la Casa de la Música, però els molesta la relació del Centre de Salut amb les malalties. Algun alumne que ve amb autobús ha comentat que li agrada aquesta manera de desplaçar-se perquè juga amb els amics. També, qui viu a prop del col·legi, ho remarca com una qualitat positiva.

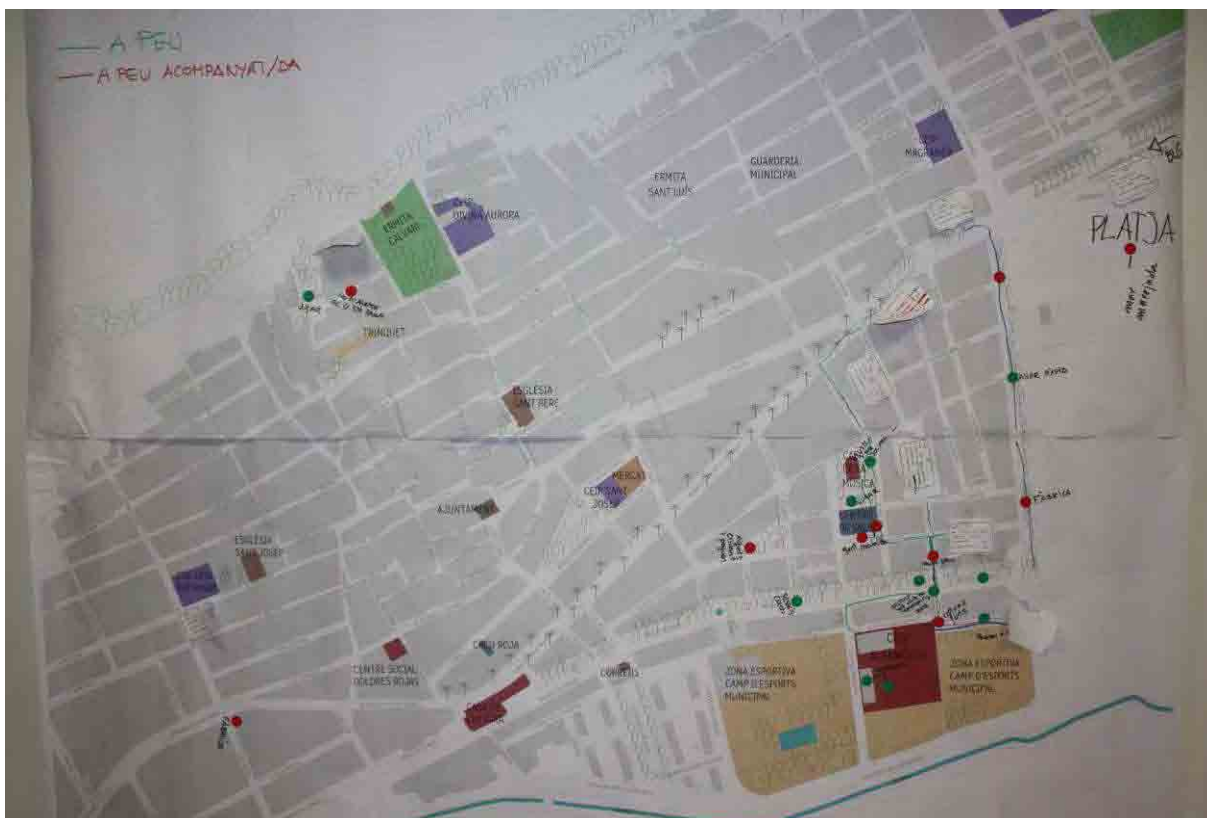


foto 10.41. Mapa de Gulliver dels recorreguts del grup 1 de 4t de primària del CEIP Alfandech



foto 10.42. Mapa de Gulliver dels recorreguts del grup 2 de 4t de primària del CEIP Alfàndech



foto 10.43. Mapa de Gulliver dels recorreguts del grup 3 de 4t de primària del CEIP Alfàndech

Al plànol següent s'han superposat els mapes dels tres grups, i així s'ha traçat l'aranya de mobilitat dels alumnes de quart de primària. Observem així que els trajectes dels xiquets que venen amb cotxe, a més de no ser molts, coincideixen degut al sentit de circulació dels carrers. Per contra, els trajectes a peu són més arbitraris. Tanmateix, s'ha realitzat una abstracció dels camins més freqüentats, i s'obtenen els següents carrers: Passeig Colom, Mestre Sansaloni i Metge Paco Valiente (on es troben els accessos al centre), i en segon grau, carrers: Ràfol, Rei En Jaume i Vergeret.

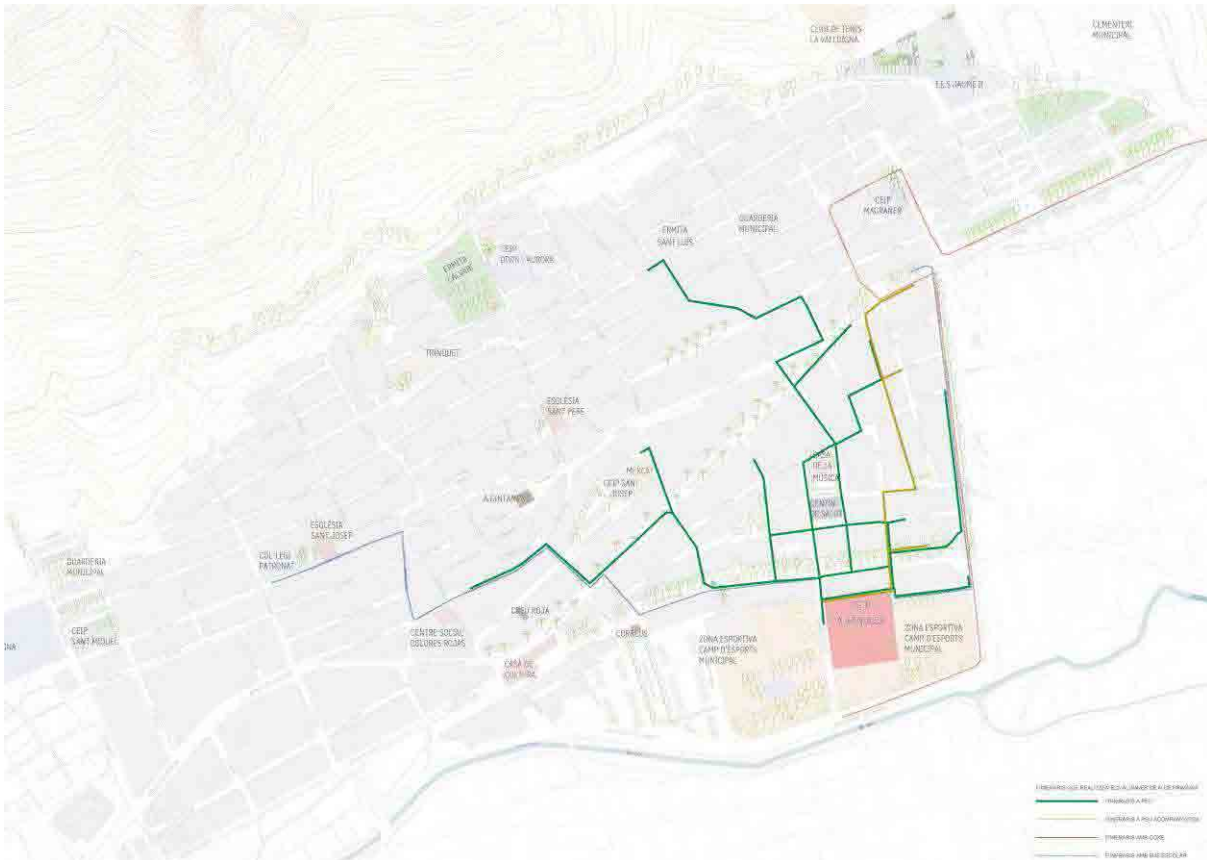


foto 10.44. Aranya de Mobilitat dels itineraris dels alumnes de 4t de primària del CEIP Alfàndech



Foto 10.45. itineraris més freqüentats pels alumnes de 4t de primària del CEIP Alfàndech

Anàlisi de l'entorn del CEIP Alfàndech



fotos 10.46. anàlisi de l'entorn del centre del CEIP Alfàndech

L'activitat de la fitxa d'observació es realitza a l'exterior del centre. Equipats amb plànols de l'entorn, llapis i cinta mètrica, els alumnes han analitzat les característiques de l'espai públic de l'entorn del seu centre escolar. Els plànols mostren la capacitat de percepció que tenen els xiquets i xiquetes, que es fixen en multitud de detalls del carrer, del mobiliari, de la presència de faroles, bancs, arbrat, contenidors, pilons, etc. Detecten fins i tot el clavegueram. Aprecien l'existència d'arbrat i distingeixen per una banda les palmeres i per altra les espècies arbòries. Coneixen i entenen la informació que transmet la senyalització viària.

Han ubicat al plànol on se situen els passos de vianants i saben per on poden creuar. En l'entorn d'aquest col·legi hi ha presència de comerços que sovint utilitzen els xiquets i xiquetes amb els seus pares. També identifiquen i marquen al plànol les cases de familiars i amics. Esdevenen fites que els ajuden a ubicar-se a la ciutat. Identifiquen els accessos al centre i evidencien que la gran majoria entra pel carrer de vianants, i que el que era accés principal roman tancat, prioritant que els alumnes entren pel lloc més segur.

Han mesurat les voreres, obtenint que la vorera del carrer Metge Paco Valiente compta amb 1,50 metres d'ample en el tram on recau l'accés al centre, però es torna estreta fins els 45 cm, aproximadament, al tram cap a l'oest. Amb eixa amplada és impracticable i la gent camina per la calçada. Els menors se situaven a sobre les voreres i opinaven en relació a la comoditat o incomoditat de transitar-hi, tantejaven quanta gent cap, reflexionaven si les voreres són o no segures, etc.



foto 10.47. recorreguts en el Mapa de Gulliver



foto 10.48. recorreguts en el Mapa de Gulliver



foto 10.49. mesurant la vorera

Qüestionari Pares i Mares d'alumnes taller CEIP Alfàndech

| NOMBRE QÜESTIONARIS TOTAL: 32 | NOMBRE | % |
|-------------------------------|--------|-----|
| DEL NUCLI URBÀ PRINCIPAL | 30 | 94% |
| DEL NUCLI URBÀ DE LA PLATJA | 2 | 6% |

| COM VAN AL COL·LEGI | NOMBRE | % |
|--|--------|-----|
| A PEU SOL /SOLA | 9 | 28% |
| A PEU ACOMPANYAT PER ADULT O GERMÀ MAJOR | 16 | 50% |
| AUTOBÚS ESCOLAR | 1 | 3% |
| ELS PORTEN EN COTXE | 6 | 19% |
| BICICLETA | 0 | 0% |

Destaquem que quasi el 80% dels alumnes de 4t de primària va a peu, sumant els que van sols i acompanyats, (però alguns pares i mares han confessat que quan plou els porten amb cotxe). Veurem com els dies de pluja s'agreuja el problema de convivència entre vehicles i vianants.

S'ha de dir que 5 dels 6 adults que porten els menors amb cotxe al centre ho fan perquè els ve de pas per anar al treball. És un aspecte negatiu el fet que intenten deixar els menors a la porta del l'escola. Interferint més encara el pas dels xiquets que van caminant i provocant situacions d'inseguretat.

Els alumnes que van sols, tenen entre 8 i 9 anys. Però a la pregunta de quina edat consideren adequada perquè els menors comencen anar sols, la majoria ha contestat entre els 8 i 12 anys, essent la resposta més nombrosa els 10 anys.

| A QUINA EDAT PODEN COMENÇAR A DESPLAÇAR-SE SOLS | NOMBRE | % |
|---|--------|-------|
| 8 ANYS | 6 | 19% |
| 9 ANYS | 4 | 12,5% |
| 10 ANYS | 8 | 25% |
| 11 ANYS | 6 | 19% |
| 12 ANYS | 3 | 9% |
| NS / NC | 5 | 15,5% |

Els pares i mares que acompanyen els fills ho fan perquè troben punts perillosos o perquè consideren que 8 i 9 anys encara no és edat per a anar sols.

Els llocs perillosos que els pares identifiquen són els creuaments de l'Avinguda Germanies i del Passeig Colom. També es manifesta inquietud pel pas i aturada de vehicles en el carrer Metge Paco Valiente, a la porta principal del centre. Molesta sobretot, el fet que els vehicles obstaculitzen el pas, aparquen malament i interfereixen la visibilitat.

Es valora positiu el fet que els menors vagen sols a l'escola perquè els ajuda a guanyar confiança, autonomia i responsabilitat. Així ho ha manifestat un 72% dels pares i mares enquestats.

Més del 80% pensa que estarien més tranquils si l'entorn dels centres escolars estiguera lliure de cotxes, o al menys a les hores d'entrada i eixida de classe.

La bicicleta no es considera un vehicle massa adequat per a aquestes edats. En un 56%, els pares i mares han opinat que seria desitjable que pogueren desplaçar-se amb bicicleta al centre escolar i pel poble. Però es reclama una adequació dels vials i la creació de carrils bici. Al 30% dels pares els sembla massa perillós i creuen que hi ha risc d'atropellament per part dels vehicles a motor.

Conclusions particulars del CEIP Alfàndech

De nou, quan plou, es produeix en els carrers del voltant del centre una situació més caòtica i molesta per a la circulació de les persones, degut a que acudeixen més cotxes dels pares que porten els fills. De cap manera es pot permetre que els vehicles envaeixen el carrer de vianants, que és el vestíbul que recull els xiquets quan entren i eixen de l'escola, açò provoca situacions de perill si els menors confien que per aquest carrer no poden passar vehicles. Cal impedir el pas mitjançant els elements de mobiliari adequats, els quals han de poder obrir-se per a pas de vehicles d'emergència. O, finalment, augmentar les sancions d'incompliment, considerant prioritària la seguretat dels infants.

Els punts més perillosos detectats pels alumnes, pares i mares i professors, han estat els creuaments amb l'Avinguda Germanies, i els creuaments amb el Passeig Colom.

Els camins més freqüentats són els següents carrers: Passeig Colom, Mestre Sansaloni i Metge Paco Valiente



Paral·lelament, però, molts xiquets han dit que els agrada passar pel passeig Colom, ja que se sentent atrets pels elements vegetals, els jocs, bancs, i l'amplària de la secció del passeig. Aquests són espais que els estimulen i els fan sentir còmodes.

Llavors tenim que el passeig Colom, és atractiu per als infants, i tanmateix és perillós creuar-lo. Pot esdevenir un dels espais a tractar en els itineraris escolars.

El Carrer Metge Paco Valiente, no té un disseny de carrer adequat, ja que per una banda, la vorera no té la capacitat de suportar el volum d'alumnes que acull el centre. Per altra, el tràfic de vehicles a les hores d'entrada i eixida genera situacions de perill degudes al poc respecte als passos de vianants i per la falta de visibilitat. No es pot concebre la situació que tots aquells pares que porten els infants amb cotxe aparquen a la mateixa porta, doncs aquesta deu quedar lliure de vehicles estacionats. A més, a aquest carrer, se suma la dificultat de l'autobús que ha d'efectuar la parada per a deixar i recollir els alumnes.

En els itineraris més transitats pels menors cal posar-hi atenció en els creuaments, en l'adequació i senyalització dels passos de vianants i ampliació del seu camp visual.

Conclusions generals del taller de primària

Els xiquets i xiquetes, sobretot els que van habitualment a peu, són molt sensibles a l'estat en que es troba el paviment, la brutícia i els obstacles. Necessiten que els espais siguin adequats i els incomoda que les voreres siguin estretes. Cal recordar que sovint utilitzen la vorera acompanyats d'altres persones, adults o amics, i que és un espai de relació de grup important per als menors.

Tenen un rebuig natural a que els vehicles vagen a massa velocitat, que facen soroll o que no respecten els passos de vianants.

La presència de la policia la perceben com a positiva i se senten més segurs a l'hora de creuar el carrer. És una figura que posa ordre en l'espai públic, que pot aturar un vehicle i donar pas als vianants, i per tant, els xiquets valoren la funció que realitza.

També molts xiquets i xiquetes han contestat que els agraden els semàfors. El semàfor és un instrument de regulació de la circulació entre vehicles i vianants que segueix un codi molt senzill i fàcilment comprensible per als infants. Per tant, aquests senten que és un element que els ajuda a saber quan passar i els dona més seguretat.

Alguns dels alumnes sí que han assenyalat que identifiquen botigues i diferents comerços coneguts quan realitzen l'itinerari a l'escola. L'activitat comercial a prop dels centres és positiva pel fet que al carrer hi ha gent treballant o comprant i no es troba solitari, genera vida i afavoreix el control social de l'espai del carrer. A més, els menors veuen tots els dies els comerciants i aquests acaben sent persones conegudes a les que poden acudir en cas de tenir qualsevol problema.

Sobre l'ús de la bicicleta: aquesta no es considera apropiada com a vehicle per acudir al centre escolar per als menors de 12 anys. A més, els centres no estan preparats per rebre un volum de bicicletes elevat. I finalment, els trajectes que fan els xiquets i xiquetes són curts i assumibles per anar a peu. No obstant, es considera que cal fomentar-ne l'ús perquè aprenguen hàbits saludables, i puguin anar utilitzant la bicicleta a poc a poc, per a altres situacions i per a l'ús habitual en el futur.

A Tavernes encara és possible que els infants vagen a buscar els amics per anar a jugar o per anar a l'escola, i aquest fet de recórrer els carrers i ser conscients de com funciona el seu entorn, desenvolupa en ells actituds més responsables. El Pla de Mobilitat Sostenible, pel que fa a mobilitat infantil, tracta d'aconseguir seguretat i autonomia

en els desplaçaments dels xiquets i xiquetes, així com desenvolupar una línia d'activitats als centres educatius que impliquen un canvi de pautes de conducta que condueixen a una mobilitat més sostenible.

Caldrà tractar l'entorn dels centres i els itineraris escolars amb els aspectes que els resulten atractius i que els atorguen seguretat, per tal de propiciar un camí segur per als infants, perquè siguin capaços d'anar sols o acompanyats per amics. Cal pensar que els menors han d'anar assolint petits riscos i superant dificultats. A més, explorant el seu entorn podran anar adquirint, progressivament, majors graus d'autonomia i responsabilitat.

L'espai públic ha de ser un espai apte per als menors, ja que l'absència d'aquests al carrer, i d'altres col·lectius "pacífics", redunda en un menor control social, incrementant l'aïllament social i la desconfiança, la qual cosa repercuteix negativament en la seguretat col·lectiva.

Es podrien establir línies de treball amb els centres per estudiar la creació de rutes segures per anar a escola. El recorregut de casa al col·legi pot ser una experiència i una oportunitat per a explorar l'espai, donar-li sentit, entrar en contacte amb altres i experimentar aventures.

Entre els objectius a assolir en les mesures que es puguin establir en el Pla de Mobilitat Sostenible en relació a la mobilitat infantil caldrà incloure els següents:

- seguretat i autonomia dels xiquets en els seus desplaçaments.
- millora de la qualitat de l'espai públic de l'entorn del centre escolar.
- anàlisi i millora del transport escolar.
- aprenentatge de noves conductes responsables amb el medi ambient urbà.
- canvis de pautes de mobilitat cap a mitjans més sostenibles.
- nova consciència de l'espai urbà cap a models de ciutat més sostenibles.
- incorporació dels conceptes de la mobilitat sostenible en els programes docents de les distintes matèries.

10.5. INCORPORACIÓ D'APORTACIONS URNES I LLOCS WEB

Els comentaris, suggeriments, crítiques i propostes que s'obtenen en els fullets es tindran en compte en la diagnosi i les estratègies del PMS. Al lloc web es poden veure publicats tots els comentaris realitzats mitjançant aquest canal. Les aportacions escrites en els fullets i dipositats en les urnes de participació s'han recollit als següents edificis públics del municipi: a l'Ajuntament (3 aportacions), a la Biblioteca (2), al Centre Social Braç Treballador (5), al Centre Social Dolores Rojas (1), al Mercat Municipal (6), a la Casa de la Música (22), a l'IES La Valldigna (4), al CEIP Alfàndec (15) i al CEIP Divina Aurora (55). Totes elles sumen 113 aportacions en paper.

En aquests tres últims centres, els escolars, moltes aportacions han estat fetes per joves, xiquets i xiquetes, pares i mares i professors/es, a més dels assistents a l'escola d'adults.

A continuació es recullen els comentaris aportats per la ciutadania en les urnes i en el lloc web.

Urna Ajuntament:

“Senyalitzar zona de la Sardina, ja que ocasiona molts incidents perquè els carrers són molt estrets i no tenen marcada la direcció i la zona d'estacionament tampoc està delimitada”

“autobús estació poble a cada hora a l'hivern i a l'estiu”

“carril bici en rodalies”

“revisar estacionament al Passeig Colom, ja que l'eixida de dins del vehicle resulta perillosa”



Urna biblioteca:

“llocs per nugar les bicicletes”
“pista per a patinar”

Urna centre social braç treballador:

“que el Pla no quede en un calaix”
“que els tècnics i polítics es coordinen amb la ciutadania i les associacions per a realitzar els futurs projectes, el resultat seria molt millor”
“fan falta serveis al Passeig del País Valencià, perquè els menuts no orinen a les jardineres”
“bus accessible i més horaris al tren”
“que las motocicletas llevaran un silenciador en el tubo de escape. Los ruidos son innecesarios y molestos”

Urna Centre Social Dolores Rojas:

“M’agradaria poder gaudir passejant per una vorera de platja a platja (Tavernes-Xeraco), també amb bicicleta. Poder anar pel poble sense el perill dels cotxes i demés vehicles”
“Pàrquings gratuïts perquè els cotxes deixen passar a les persones per les voreres”

Urna Mercat Municipal:

“M’agradaria poder anar pel carrer sense haver de mirar al terra per no xafar una caca de gos. Cal posar multes”
“Me gustan los planes si llegan a buen término, si se plantea un modelo de ciudad más sostenible, es necesario que luego se ejecute el plan”
“Vull transport públic tot el dia, és necessari per a un poble com el nostre”
“Que els polítics no es queden tota la saca”
“Como mínimo un servicio de transporte público para las señoras mayores que viven en las calles empinadas y puedan bajar hacia el centro de la ciudad”

Urna Casa de la Música:

“Per tal de facilitar els desplaçaments a peu, i sobre tot perquè els nostres fill i filles i les persones majors puguen creuar amb seguretat la carretera, fan falta semàfors en el trem que va des de Germanies fins el carrer Alfandech”
“La bici és un mitjà saludable i amés no contamina”
“Circumval·lació, carril bici i centre del poble peatonal”
“Poder anar patinant”
“M’agrada la bici perquè és fàcil i fas esport i no contamines”
“Un autobús més efectiu i puntual”
“Que no anem amb cotxe”

Urna IES La Valldigna:

“Anar caminant a l’institut, o posar un cuc de ferro per a aparcar bicicletes i així no contaminariem tant”
“El cotxe a la cotxera i jo amb la bicicleta”
“Si anem amb bicicleta podem fer un món millor”
“Quan agafes el cotxe maltractes el planeta perquè contamines el medi ambient”
“Un bon pla seria introduir el servei públic de bicicletes com a Gandia”
“M’agradaria que hi haguera un carril bici des de l’estació del tren fins al poble”
“Que l’autobús de l’estació al poble tinga un horari més concret i que done més servei”

“Bicicletes de lloguer”

Urna CEIP Alfàndech (i Escola d'Adults):

“Fem major ús de la bicicleta i tindrem una ciutat més neta”

“Utilitzar la bicicleta, més saludable i la butxaca queta”

“Els aparcaments d'enfront del Banc Santander deuriem ser per a Persones amb Mobilitat Reduïda, ja que per a treballadors ja està l'aparcament soterrani del passeig, i existeix demanda de places PMR”

“Complir la promesa de l'actual govern de donar suport a les noves empreses”

“Línia d'autobús a la platja amb més freqüència per a poder agafar-lo, per poder anar i tornar del treball, encara que siga un microbús perquè es plene més”

“Dels hàbits millors per a una bona dieta, la bicicleta”

“Caminants i bicicletes a montons, oxigen a borbotons”

“En temps de crisi, per a prevenir molts accidents i manteniment del cotxe, el millor vici, fes ús diari de la bici”

“Posar papereres, posar una al carrer Sant Joan Baptista a l'altura dels carrer Barranc, embruten les voreres”

“He viatjat per moltes ciutats europees amb menys sol del que tenim ací, tanmateix el trànsit resulta molt més fluid per la combinació que fan de moure'os caminant i amb bici, i la conscienciació i la infraestructura de punts

d'aparcament, vials, etc. per a les bicis. També disposen de màquines per a reciclatge individual d'ampolles de plàstic”

“M'agradaria que hi haguera més informació sobre els projectes que du a terme l'Ajuntament, seria profitosa la difusió a tots el àmbits”

Urna CEIP Divina Aurora:

“Que posen bicicletes a la mar perquè no utilitzem el cotxe. En els carreres rectes com el Passeig Colom, que posaren bicis a la zona d'escola i que posen carril bici”

“Que posen una rampa o ascensor perquè puguem pujar els xiquets amb mobilitat reduïda”

“Posar semàfors en front de cada supermercat, i rampes per a cadires de rodes i dones que porten un carret, i perquè les persones majors puguem creuar bé”

“Que els policies vigilen més el poble, que fagen un carril bici i aparcaments”

“En el carrer Jardins que no puguem passar els cotxes de 8.45 fins les 9.15, des de les 14.45 fins les 15.15 i des de les 16.45 fins les 17.15”

“Més aparcaments de bicis, més rampes a l'escola per a xiquets amb cadira de rodes, més banquetes per a les persones majors perquè no es cansen”

“Que arreglen les voreres perquè les persones majors puguem passar, per exemple al carrer Calvari o al carrer Sant Jaume, que les voreres siguen més amples”

“Que fagen un caminet perquè circulen les bicis per tot el poble i que posen bicis públiques”

“educar en l'ús de la bicicleta, portar casc, armilla reflectant i llum per la nit”

“quan entrem a escola per la porta gran, que no hi haja tanta gent perquè no podem passar”

“Els plans s'han de complir”

“No anar tant amb cotxe, cal cuidar el planeta i reciclar”

“Deuriem haver bicis públiques i baixar el nivell de velocitat dels cotxes”

“Respectar els senyals per a no tindre accidents”

“Anar amb bicicleta a la muntanya i a l'estiu”

“Vull caminar per tots els llocs, en moto, cotxe, bicicletes, helicòpter i avions”

“Pense que han d'anar més a poc a poc, i els escalons deuen ser més baixets”

“Que hi haja carril bici per tot el poble i aparcaments, i que traquen la carretera fora del poble”

“Més carrers peatonals i rampes, i posar semàfors davant dels supermercats”

“Me gustaria que la Plaza del Ayuntamiento fuera peatonal y que los coches pasaran por la calle Carnisseria, y que las bicicletas se hicieran extensibles a la estación de Renfe y a la playa”



“M’agradaria que no hi haja cotxes i que anem tot el món amb bicicleta, i també que posen un pas de vianants davant de tendes i supermercats”
“Carrils bici i aparcaments de bici dins l’escola”
“Que posaren aparcaments de bicis a les escoles i que tallaren tot el trànsit menys alguns carrers per a eixir del poble, perquè puguen passar més bicis”
“A l’hora d’entrar a escola que hi hagen municipals”
“Que hi hagen carrers per a bicis”
“Aparcament de bicis a l’institut”
“M’agradaria que no hi hagueren cotxes per a no contaminar i per a tindre més espai”
“Que des de les 8.45 fins les 9.15 tancaren el carrer per a poder pujar amb bici, i preparar un lloc baix l’escala per a deixar-les”
“Que feren una vorera pintada per a bicicletes per a estalviar accidents i que posen les parades d’autobús on toca”
“Que hi hagen policies als creuaments on no hi ha semàfor”
“Que hi haja transport públic perquè les persones puguen anar d’un punt a l’altre del poble i que no hi hagueren tants vehicles. Que les persones s’animaren a caminar un poquet més perquè es reduïska el número d’accidents de cotxe”

Aportacions des del lloc web:

“Bus Tavernes – estació. Hola a tots, i gràcies per donar esta oportunitat als habitants de Tavernes de poder opinar i donar idees. A mi m’agradaria que s’ampliara l’horari del bus de Tavernes a l’estació, em vindria molt be perquè no molestaria sempre a la meua família cada vegada que vinc de treballar, tots els dies des de València. Sobretot seria per la nit cap a les 8 i 30, gràcies.”

“Espere que siga millor que l’agenda 21”

“el meu vici és la bici”

“Menys sorolls, menys fums, més i millor per a tots”

“És una vergonya l’autobús de l’estació. Arreplega la gent que ve de Gandia (divendres passat eren sols dues persones) i no s’espera 5 minuts al tren que ve de València que porta més gent. Si hi haguera un bon autobús com cal, la gent no agafaria el cotxe, un per persona.”

“Més places als carrers per a aparcar motos. No hi han!”

“Un carril bici que connecte platja i Tavernes i per que no? També amb Benifairó i Simat. Per cert, encara no en tenim ja que el que hi ha no ho és”

“Publicitar més aquesta web i totes aquestes coses de l’ajuntament. Jo perquè he vist alguna cosa d’un pla de sostenibilitat en un dels taulers d’anuncis i al tindre ordinador m’he preocupat de navegar per la web de l’Ajuntament fins que he vist una notícia, si no, no m’entere. Per favor, açò ha d’aplegar a la gent de forma més fàcil, que tots s’enteren. Al passat intent d’agenda 21 érem molt poqueta gent i es que parlaves amb la gent i no ho sabia. Tal vegada a la radio es diga alguna cosa. Si és així, be hi haurà gent que s’entere, però també hi ha d’altra que no podem escoltar-la (com jo) i no m’entere ni de la meitat de les coses. Que passe en cap de setmana i varis dies el cotxe eixe d’anuncis ... a veure si així ens enterem.”

“Hi han carrers on és difícil desplaçar-se en bici per la quantitat de cotxes aparcats. Haurem de fer una normativa en la que s’obligue als constructors (ja se que ara no hi han constructors) a que per cada vivenda corresponga al propietari una bona plaça d’aparcament a la finca. Menys cotxes al carrer. En estiu el poble dona gust!!!!”

“Tallar un dia, o diversos, avisant a la gent clar, la circulació en cotxe per dins del poble, a veure si ens acostumem a anar a peu, que no es tarda tant ... I si algú va amb bici, regalet!!!! (de poquets diners clar)”

“Un carril bici que connecte platja, estació i tavernes. El que hi ha ara no te sentit, a més està en el que era el tram menys transitat i més segur pels ciclistes.... per tant no te cap funcionalitat”

“En lloc de gastar-se els diners en una campanya absurda, poseu autobusos, feu més carril bici i més voreres en llocs on no hi han. Que si que dir coses és molt bonic, però el problema ja està claríssim. Actueu i menys campanyes!!!”

“Amb el transport públic conservem el planeta fins al final del nostre trajecte”

“Manquen arbres que facen bona ombra als carrers i places del poble, a l'estiu fa molta calor! Quan pense en els plataners que hi havia al Passeig del País Valencià m'agarren ganes de plorar...”

“Caldria pavimentar més carrers com el carrer Roser, m'agrada que s'haja eliminat l'escaló de la vorera i que els cotxes no puguen circular a més de 20. Posaria menys palets en la vorera per a que no aparquen els cotxes, sobren uns quants.”

“No puc suportar el soroll de les motos "trucades" de Tavernes, especialment a la nit! es un fenomen autòcton? podem posar-hi remei??!”

“Visc a Gandia i tots els dies vinc a treballar amb el cotxe a Tavernes, per la impossibilitat de poder desplaçar-me en transport públic, ja siga tren o autobús. M'agradaria que aquest pla de mobilitat aconseguira millores per a aquesta ciutat, tant per l'aspecte de poder desplaçar-me fins ací amb transport públic com per l'aspecte de poder donar una oportunitat d'arribar a aquesta ciutat des d'altres pobles i potenciar així el comerç local.”

“El darrer any, a data 13/12/2010, vaig escriure una carta al Sr. Alcalde mostrant el meu descontent amb el transport públic, de la qual no vaig rebre resposta. Espere que aquesta vegada sí obtinga almenys una resposta senzilla.”

“Espere que amb aquest pla de mobilitat, s'aconseguisca un transport públic decent i de qualitat per a aquesta ciutat, donat que considere que així augmentaria la seua qualitat. I, personalment, em permetria acudir a treballar amb transport públic sense haver de dependre d'un vehicle, amb tot el que aquest comporta.”

“Falten llocs per lligar les bicicletes. També una zona per anar a patinar de manera segura.”

“Penalizar a todo aquel que invada un paso cebra en cualquier lugar de Tavernes, tanto en el casco nuevo como en el caso antiguo (Calle Calvari, bajadas desde la calle San Luis a la calle Calvario por la Virgen de Desamparados, ...). Los vecinos están muy mal acostumbrados y aparcan en cualquier sitio, en el paso cebra y en la misma esquina del cruce con la calle Calvario. Si se les dice algo indican que como la pintura ya no se ve es que ya no son pasos de cebra. Además de que se les priva el paso a los peatones, se dificulta el posible giro de los coches.”

“Penalizar también a los coches que aparcan cerca de una esquina, sin respetar los metros que se deben. Impiden que los coches que vayan a cruzar tengan buena visibilidad, además de existir el peligro de poder atropellar a un peatón por falta de visibilidad. La gente no cumple las normas y como no se les multa... Repito, el pueblo somos todos, la parte nueva y la parte más vieja...”

“També contaminen industries perilloses molt prop del poble ... (tots sabem quines)”

“A l'estiu volem poder obrir les finestres de dia i de nit per disfrutar de l'aire fresc (i així no connectar l'aire condicionat) i estar tranquils de que la casa no s'omplirà d'olors d'asfalt, com està passant sempre. I el que és més



important com és el viure amb la tranquil·litat que no estem tragant gasos perillosos per a la salut nostra i dels nostres fills. Que nosaltres i els nostres fills respirem aire pur ... Respirar aire pur hauria de ser un dret no un luxe.”

“En –simater es podria dir “eu, de Simat i a peu””

“Com ja s'ha dit per ací, calen molts més aparcaments per a les bicicletes. No sols en espais i edificis estratègics de Tavernes, sinó en monuments valldignencs com ara el Monestir de Simat. Una vergonya que es poden entrebanca així - per manca d'aparcament- el ciclodesplaçament!!”

“El manteniment és molt important. Hi han arbres amb branques molt baixes que poden fer malbé a la gent que va passejant. Exemple: Camí la Dula, en la vorera enfront mercadona cap al forn. També era un problema semblant les brides del carrer Marjalets i Passeig Colom. He comprovat que les del carrer Marjaletes ja no són. Això, cal un manteniment.”

“Cal fer més publicitat del pla i que la gent entre a deixar les seues idees. Ja fa temps que aquest “participa” està obert i és poca la participació. En estadística la mostra ha de ser de determinada dimensió per poder ser fiable, i amb el nombre d'opinions que hi ha per ara, la mostra crec que no és representativa. Hi ha molta gent al poble i pocs es que entren ... Tal vegada en paper tingueu més coses, espere ... Com sempre la comunicació es la que crec que falla ...”

“Gran cap de setmana de març per a la mobilitat sostenible a Tavernes: dissabte autos locos i diumenge matinal motera”

“M'agrada l'iniciativa de Tavernes amb aquest Pla de Mobilitat Sostenible, però crec que deixa molt que desitjar fins aquest moment, la primera és que per a arribar amb cotxe a segons quins carrers del poble has de donar la volta al poble per complet, (com es per anar al carrer Sant Roc, carrer del Roser, etc) això comporta una pèrdua de temps i diners perquè el combustible no és barat i de vegades és absolutament necessari utilitzar el cotxe i si vols ser considerat amb la resta de la gent i aparcar el cotxe encara que sigui per cinc minuts no hi ha prou amb una volta perquè tot són guals i és impossible. No es podria estudiar un altre pla de circulació? és una pregunta que m'agradaria tingués resposta.”

10.6. JORNADES “IDEES I PARAULES EN EL PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE”

El cicle de xerrades i debat al voltant de la mobilitat sostenible es va obrir a tot el públic interessat, permetent el debat i la reflexió propositiva entorn el present i el futur de la mobilitat al municipi.

Sota el títol: Idees i paraules en el Pla de Mobilitat Sostenible, es pretenia oferir diferents punts de vista de com ens afecten els nostres hàbits de desplaçament, o la influència que el disseny del nostre entorn urbà provoca en la qualitat de vida de la ciutadania. Llavors, el cicle es va estructurar en tres sessions amb temàtiques diverses, on en cadascuna es presentaven dues comunicacions seguides del posterior torn de preguntes dinamitzat per un moderador.

Les jornades es van celebrar al Saló de Plens de l'Ajuntament de Tavernes de la Vallidigna i van seguir els següent programa:

La primera taula: MOBILITAT SOSTENIBLE: INTRODUCCIÓ I EXPERIÈNCIES EN ALTRES ENTORNS PROPERS, es va celebrar el dijous 19 de gener. I va comptar amb:

Vicente Torres. Doctor en Economia. Llicenciat en Ciències Econòmiques. Professor d'Urbanisme de la Universitat Politècnica de València. Especialista en Plans de Mobilitat Urbana Sostenible

Josep Enric Garcia. Enginyer de Camins, Canals i Ports. Especialista en planificació, gestió i disseny de la mobilitat

A la primera sessió introductòria, la intenció era la d'introduir els conceptes sobre mobilitat sostenible, la de saber què implica el fet de realitzar un pla d'aquest tipus, i conèixer exemples d'altres països on porten temps treballant en aquests aspectes aconseguint espais urbans de confort i qualitat humana, tot i fent èmfasi en l'adequació de les nostres ciutats per poder anar caminant o utilitzar la bicicleta d'una manera més còmoda i segura. Cal tenir en consideració que el fet de reduir els impactes negatius que produeix el vehicle a motor a la nostra ciutat, es tradueix en una recuperació dels espais públics i en el fet de poder utilitzar els carrers i places d'una manera més confortable i saludable, la qual cosa comporta, a més, una millora ambiental. Al mateix temps, la diversificació dels modes de transport pot generar hàbits de desplaçament de caràcter més sostenible, i paral·lelament, el fet d'augmentar el nombre i tipus d'alternatives de transport públic, beneficia a tothom, ja que ofereix possibilitats a més nombre de persones.

La segona taula: MOBILITAT PER A TOTES LES PERSONES: ACCESSIBILITAT I SALUT PÚBLICA, es va celebrar el dijous 26 de gener, amb els següents ponents:

Arnau Boix. Arquitecte. Especialista en accessibilitat i disseny per a tothom

Xavier Torremocha. Diplomada Universitari en Infermeria. Tècnic mitjà de Promoció de la Salut del Centre de Salut Pública d'Alzira

Aquesta sessió es va dedicar a fer veure com el disseny del nostre entorn i espais públics urbans condicionen la nostra manera de viure i la nostra salut. Llavors, cal sempre tenir en compte que aquests espais urbans han d'acollir la diversitat de capacitats que tenim les diferents persones. Així doncs, fer més accessible el nostre poble passa per entendre que cada persona té una manera distinta de percebre i utilitzar l'espai, i per tant, el disseny ha de contemplar aquesta multiplicitat d'opcions. Va ser un estímul per a tots els sentits, i d'això es tractava, de traslladar aquestes experiències multisensorials al disseny i planejament de la ciutat. L'espai ens condiciona, però també les nostres decisions a l'hora d'escollir com ens desplaçem d'un lloc a un altre afecten la nostra salut. Per una banda, perdre l'hàbit de caminar perjudica la nostra forma física i augmenta el risc de malalties. Per l'altra, l'ús indiscriminat del cotxe va en detriment de la qualitat ambiental dels nostres pobles, tant per la contaminació atmosfèrica com per l'acústica. A més de l'augment de la inseguretat per risc d'accidents, o la pèrdua d'espai per a altres activitats de relació social als nostres carrers i places, deguda a l'excessiva ocupació pels vehicles. Vam poder descobrir també, experiències sobre creació de camins segurs per anar a escola, realitzades en municipis de comarques veïnes. Pensem que els espais de la ciutat, si són bons per als xiquets i xiquetes ho seran per a tothom.

La tercera taula, MOBILITAT *GLOCAL*: ACTUACIÓ LOCAL I PENSAMENT GLOBAL, es va celebrar el dimecres 01 de febrer i va córrer a càrrec de:

Juan Tormo. Arquitecte Municipal de l'Ajuntament de Tavernes de la Valldigna. Cap de l'Oficina Tècnica

Francesc Bononad. Llicenciat en Filosofia

A la tercera jornada, sota el títol de mobilitat *glocal*, volíem fer entendre com des de una posició local les reflexions al voltant dels nostres hàbits de mobilitat i de com habitem l'espai públic, tenen molt a veure amb el que està passant a nivell global. Per una banda es va posar sobre la taula l'espai públic urbà de Tavernes per poder reflexionar com recuperar l'ús social que tenia anys enrere, quan aquest encara era una prolongació de la casa i permetia realitzar al carrer activitats quotidianes. Un espai públic de qualitat hauria de tenir unes condicions òptimes d'habitabilitat, confort i seguretat, i a més ha de permetre l'accés equitatiu per a totes les persones. Després, des d'un punt de vista filosòfic, es va mostrar una visió de com ens afecta la velocitat i l'acceleració extrema en la nostra forma de viure. Ja no parlem sols de moure'ns de pressa, si no de l'ansia per accedir a tot amb rapidesa, o de voler obtenir resultats amb immediatesa. A través de diversos autors, filòsofs i escriptors, sobretot del segle XX, que han teoritzat sobre la concepció del temps al llarg de la història, es reflexionà sobre com els avanços tecnològics han anat transformant la nostra percepció del temps i per tant modificant els nostres hàbits i maneres de viure.





Fotos 10.50. Jornades Idees i Paraules en el Pla de Mobilitat Sostenible

11. APROBACIÓ DEL PMS I PUBLICITAT

La iniciativa per a elaborar i aprovar els PMS correspon a l'Ajuntament de Tavernes de la Vallidigna. Així, la necessària aprovació municipal ha de conferir-li legitimitat i força, més enllà de possibles canvis de color polític en els consistoris al llarg de la seva execució. Si aquesta aprovació es fa pel ple de l'Ajuntament, s'escenifica la transcendència que cal haver atorgat a aquesta figura de planificació durant tot el seu procés d'elaboració.

L'aprovació pel ple és un moment simbòlic important. Cal donar-li la rellevància i la difusió que es mereix i ha de ser un punt d'arribada i un punt de partida dins del procés del PMS:

- ha de ser un punt d'arribada en tant que ha de suposar la culminació d'un exercici de reflexió, concertació, planificació i programació coparticipada de l'ens promotor amb la ciutadania, les parts implicades i altres administracions.
- alhora, ha de ser el punt d'eixida per a l'execució de les actuacions que s'han programat.

D'acord amb la Llei 6/2011 d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, els plans municipals de mobilitat seran sotmesos a informació pública en els termes que reglamentàriament s'establisquen, de conformitat, en qualsevol cas, amb el que estableix la Llei 11/2008, de 3 de juliol, de participació ciutadana de la Comunitat Valenciana. Després de la seua aprovació seran públics i l'administració que els promoga n'assegurarà la publicitat per mitjà de procediments telemàtics. Igualment establirà un sistema de seguiment dels seus indicadors, i es procedirà a la revisió del pla en el cas que s'advertisquen desviacions significatives sobre aquestes previsions, quan procedisca reformular els objectius inicials o amb motiu de qualsevol altra circumstància que altere significativament el patró de mobilitat.

Anualment l'Ajuntament elaborarà i farà públic un informe sobre el grau d'avanç de les actuacions en aquest previstes i sobre la programació per a l'exercici següent.

Així doncs, la documentació es farà pública al lloc web de l'Ajuntament de Tavernes de la Vallidigna www.tavernes.org i al lloc web de participació participa@tavernes.es.

12. INSTRUMENTS DE PARTICIPACIÓ POSTERIORS, SEGUIMENT I COMPLIMENT DEL PMS

El PMS representa la visió global teòrica que es pretén aconseguir en els anys successius en els que s'han d'aplicar les accions i mesures. Per tal de reconèixer l'aproximació entre la idea i la realitat resulta imprescindible plantejar una avaluació i seguiment continuat del procés. Les propostes d'actuació del PMS, per tant, han d'estar lligades a uns

indicadors de mobilitat, de manera que, a l'estudiar la seua evolució, es puga establir el grau de compliment dels objectius.

La posada en marxa de les actuacions i la valoració de les seues conseqüències, han de poder ser auditades i revisades mitjançant els mateixos indicadors que van permetre establir les condicions de contorn en l'escenari inicial. Així mateix s'ha de comprovar el grau de compliment dels objectius específics, de manera que, supervisada la desviació, s'analitzen les causes i es corregisca el desenvolupament de Pla, o si fóra necessari, es replantege el conjunt de mesures a adoptar.

La participació ciutadana durant tot el procés d'elaboració del PMS és imprescindible per tal d'assolir l'alt grau d'implicació i de compromís social i polític que requereixen aquest tipus de plans. Per a aconseguir-ho, es creen els següents instruments:

- el Consell Sectorial de Sostenibilitat Local.
- el Fòrum General de Participació Ciutadana, dedicant una taula a la Mobilitat, Espai Públic i Tràfic.

El Consell Sectorial de Sostenibilitat Local

Els Consells Sectorials són òrgans de participació, informació, control i proposta de la gestió municipal referida als diferents sectors d'actuació en els que l'Ajuntament té competències. Serà l'òrgan col·laborador i assessor dels instruments de participació. Entre altres funcions (regulades a la normativa local), serà l'encarregat d'estudiar les propostes sorgides al Fòrum i impulsar les mesures que milloren la qualitat de vida dels ciutadans de Tavernes de la Valldigna.

El Fòrum General de Participació Ciutadana

Al Títol V del Reglament Municipal de Participació Ciutadana (Ple de 5 novembre 1990, BOP 83 de 09-04-91, i modificat al Ple de 12 d'agost 2002 BOP 9 d'11-1-03), es defineix el Fòrum General de Participació Ciutadana com un grup de ciutadans o de representants d'entitats ciutadanes triats democràticament d'acord amb les previsions del reglament de funcionament del Fòrum General, convocats per l'Ajuntament per a debatre i aconseguir conclusions sobre els efectes d'una política pública. Tan com siga possible, s'haurà de donar participació a persones expertes en la matèria, a fi de dotar-los de major rigor tècnic i objectivitat.

L'objectiu és aconseguir l'expressió en temps real de les opinions, les crítiques i les propostes relacionades amb els plans de programes d'actuació o bé sobre problemes la solució dels quals competeix a l'Ajuntament, i analitzar l'eficàcia i l'acceptació de les propostes concretes que l'administració pretenga plasmar en la iniciativa de què es tracte.

El Fòrum General estarà dividit en diferents taules, una de les quals es dedica a Mobilitat, Espai Públic i Tràfic.

La Taula de Mobilitat, Espai Públic i Tràfic

Aquesta taula, serà un ens participatiu permanent establert expressament per a la diagnosi dels problemes de mobilitat, la definició d'objectius i proposta d'actuacions. Haurà d'efectuar el seguiment dels indicadors establerts, analitzant la funcionalitat d'aquests i valorant l'evolució de les mesures que vagen aplicant-se. Finalment, en aquest ens, recau la tasca de garantir el desenvolupament del PMS i l'assoliment dels objectius.

Per a la taula específica que ens ocupa, es convocarà als grups d'interès, a representants de diferents col·lectius de la població, als components del teixit associatiu, d'atenció a disminuïts, clubs esportius, agrupacions de comerciants, associacions de veïns, als participants a les taules de participació i gent que haja manifestat interès durant el procés.



A més es pot comptar amb grups amb experiència tècnica relacionada amb mobilitat sostenible, grups com col·legis professionals, tècnics en matèria d'urbanisme, transport, medi ambient, turisme, esport, etc.

Les opinions, les crítiques i les propostes arrellegades en els actes de les corresponents sessions de la Taula de Mobilitat, Espai Públic i Tràfic, seran elevades al Fòrum General, i aquest podrà traslladar-les al Consell Sectorial competent o, alternativament, elevar-les directament a la regidoria delegada competent.

El Pacte per la Mobilitat

Una de les primeres accions de la Taula de Mobilitat, Espai públic i Tràfic que pertany al Fòrum General de Participació Ciutadana és redactar i aprovar el Pacte per la Mobilitat, el qual serà el document marc que definirà les noves pautes que es pretenen seguir i contindrà el compromís de la comunitat per tal d'assolir i aplicar uns principis que ens dirigisquen cap a un model de mobilitat més sostenible.

Aquest es configura com a punt de trobada o un comú denominador a partir del qual consensuar les aportacions de l'administració, les associacions i els representants de la societat civil, per tal de definir quin serà aquest model de mobilitat i de ciutat que es vol, a curt, mitjà i llarg termini.

El consens busca l'aplicació d'uns principis i objectius comuns que, en primer lloc, afavorisquen un correcte desenvolupament social i econòmic del municipi, superant les deficiències actualment presents i detectades en la diagnosi realitzada durant l'elaboració del PMS.

Llavors, es tractarà d'enumerar i consensuar els principis generals del Pacte, establir els objectius i finalment definir les mesures que ens conduiran al compliment dels objectius.

El seguiment del Pla implica el compromís de l'administració i del Consell i Fòrum, perquè es respecten aquests objectius, així com una garantia de que es duran a terme les mesures. Per tant, cal dotar el Pacte dels mecanismes de seguiment de les actuacions pactades, de manera que periòdicament es puga realitzar una avaluació del nivell de compliment dels compromisos adquirits.

Aquells que signen el Pacte, es comprometen a fer el seguiment dels indicadors que d'acord amb els principis, objectius i mesures definides en aquest Pacte s'establisquen al PMS.

La continuïtat del Fòrum vinculat a la Mobilitat Sostenible

La tasca de la Taula del Fòrum dedicada a la mobilitat es prolonga en el temps com instrument de control i adaptació de les conclusions obtingudes, i aquelles noves situacions que hagen anat sorgint que no es contemplaren en el moment de finalització del document.

El desenvolupament del PMS requereix la monitorització dels indicadors fonamentals associats a la mobilitat del municipi, i amb caràcter periòdic, com a mínim anualment, seran revisats, de manera que s'enregistre l'evolució temporal de les diferents àrees d'especial atenció tractades al Pla, a través de la seua relació quantitativa amb els indicadors definits.

La missió és avaluar el grau de compliment dels objectius específics associats a cadascuna de les àrees, així com el compliment de la programació temporal prevista al PMS.

Sobre com s'avaluen els indicadors s'explica tot al capítol 9 CAMPANYA DE CONTROL I SEGUIMENT d'aquest document.

Exposicions

Posteriorment a la finalització d'aquest conjunt d'activitats de participació es proposa fer una exposició amb el material obtingut i la informació generada, ja que pot esdevenir una eina més de sensibilització cap a un canvi de mentalitat i d'hàbits que milloren la qualitat de vida de totes les persones i del medi que habiten.

