



ESTUDIO CUANTITATIVO
SOBRE LA MOVILIDAD
EN LA CARRETERA DEL SALER
PARA EL MUNICIPIO
DE ALFAFAR
2018



VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS

1. En este estudio se ha realizado una muestra de 401 entrevistas que, tras análisis de incoherencias, la muestra no ha tenido ningún tipo de reducción, todas las encuestas han sido válidas.
2. Se ha obtenido un error muestral de ± 4.8 puntos ($n=401$, $N=21.046$, I.C.=95%, homogeneidad al 50%, $p=q=50$). Dicho dato avisa que cualquier porcentaje o resultado puede variar, tanto hacia arriba como hacia abajo, en cinco puntos aproximadamente.
*Nota: Cuando se cruzan los datos el nivel de confianza se reduce ($n < 401$).
3. La distribución de la muestra por Sexo, presenta las modalidades de Hombre con 228 encuestas y 384 respecto a Mujer. Es una distribución que coincide con los datos poblacionales.

2

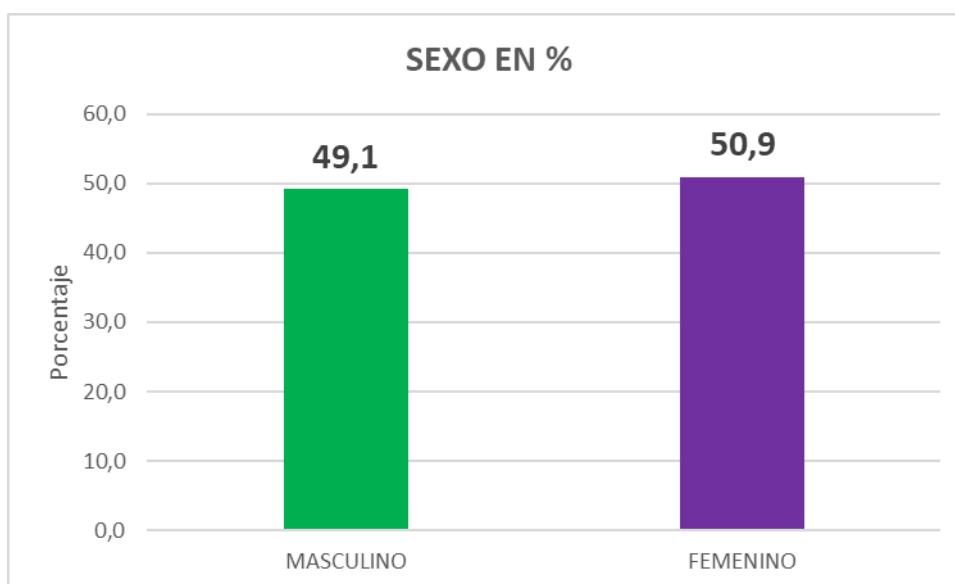


Figura 1: Distribución de la variable SEXO. Elaboración propia.

4. En cuanto a la variable Edad, los datos de campo se corresponden con los de la población objeto de estudio, de estudios pasados y con los de la muestra teórica. Como se puede ver en la gráfica siguiente, la distribución poblacional. Está adaptado al estudio, siendo las personas con mayor posibilidad de movilidad los que hacen uso de la vía. La frecuencia de

población se ha adaptado a la población de Alfafar. La edad media poblacional del estudio se cifra en 45.75 años, datos muy concordantes con la edad media poblacional, cuando se eliminan las personas menores de 18 años del análisis y nos adaptamos a la población del estudio.

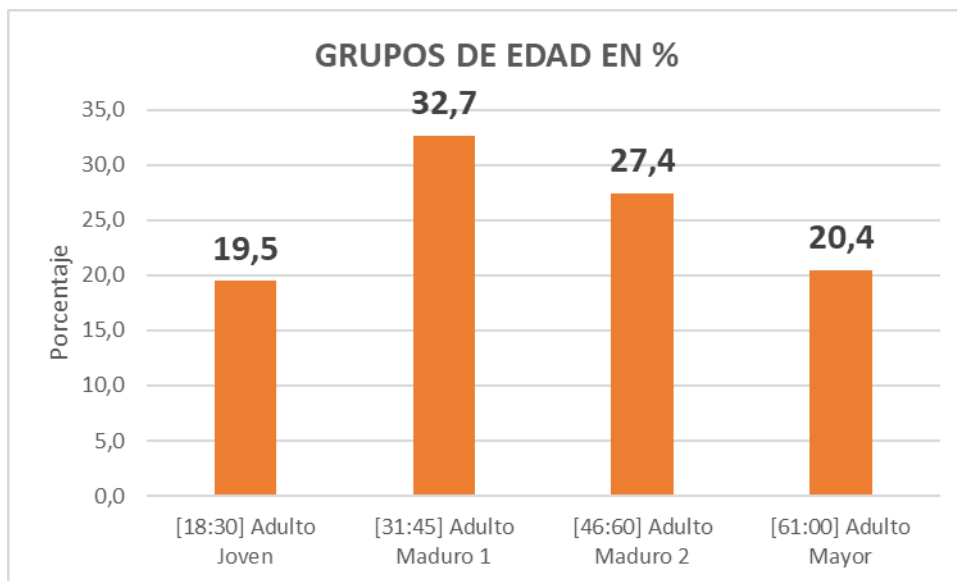


Figura 2: Distribución de la variable EDAD. Elaboración propia.

Estadísticos		
EDAD		
N	Válidos	401
	Perdidos	0
Media		45,75
Mediana		44,00
Moda		18
Error estándar de la media		0,813
Mínimo		18
Máximo		85

Tabla 1: Estadísticos descriptivos variable EDAD en % EC2018-19. Elaboración propia.

5. Se ha introducido la variable deporte, realizando la pregunta de si se considera usted deportista. El resultado obtenido se expresa en la figura 3. Esta información no puede ser contrastable con ninguna fuente de datos que tenga actualmente el Ayuntamiento.

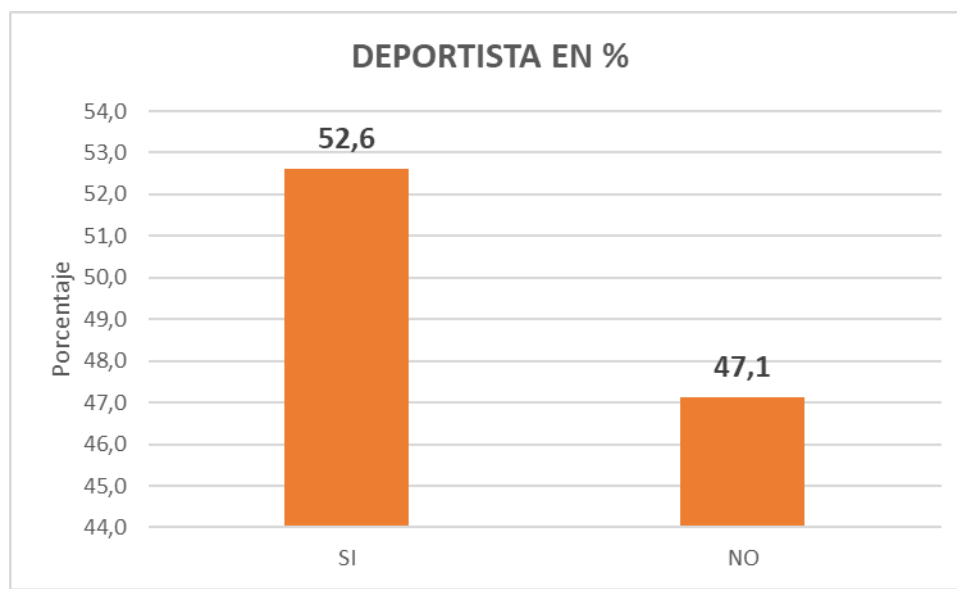


Figura 3: Distribución de la variable DEPORTE. Elaboración propia.

6. Se ha introducido la variable tipo de deporte, preguntando a la población que tipo de deporte práctica para ir al Saler. Se han ofrecido cinco modalidades para esta respuesta las cuáles están relacionadas con deportes que se pueden realizar en dicha travesía, siendo que una de ellas, la modalidad PATINAJE, no ha obtenido ninguna respuesta. La modalidad OTROS hace referencia a aquellas personas que realizan deporte, pero que no están vinculados con el Saler.

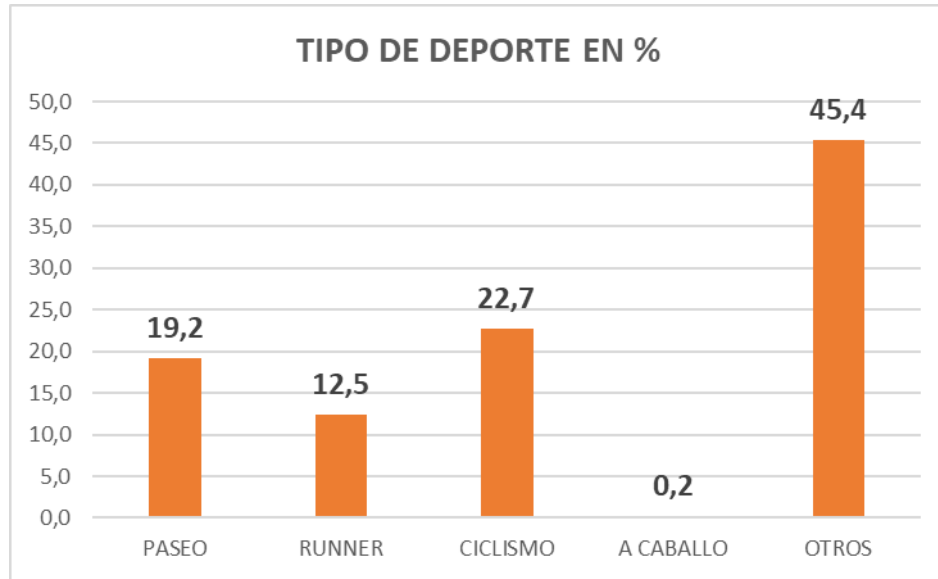


Figura 4: Distribución de la variable TIPO DE DEPORTE. Elaboración propia.

7. En la variable vehículo, se ha preguntado a la población si dispone de vehículo propio. Esta variable socioeconómica nos interesa para poder relacionarla con la variable MOVILIDAD.

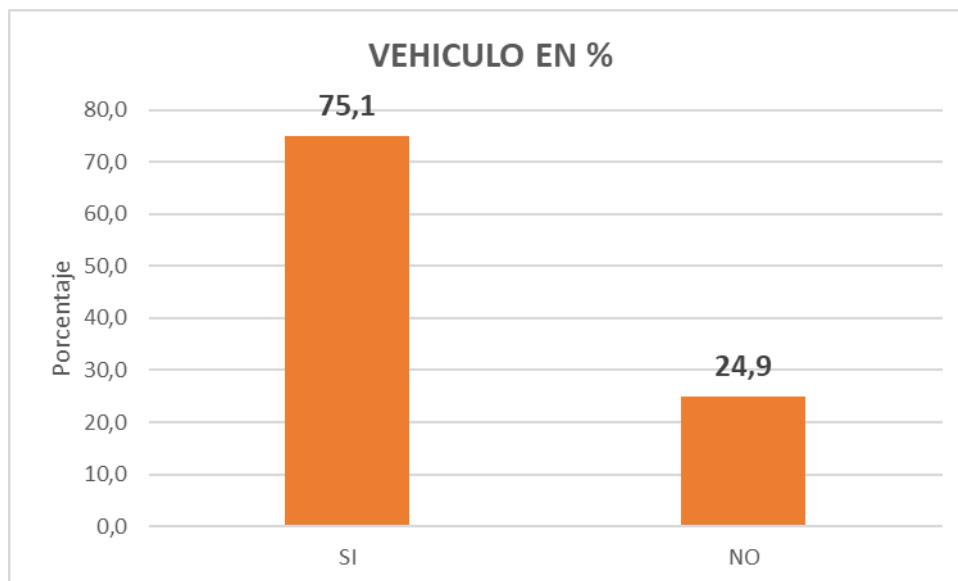


Figura 5: Distribución de la variable VEHICULO. Elaboración propia.

8. La variable movilidad representa como se desplaza principalmente la persona entrevistada dentro del municipio. Esta variable es interesante cruzarla con la variable vehículo, ya que no se expresa si las personas con vehículo se correlacionan correctamente con las personas conductoras.

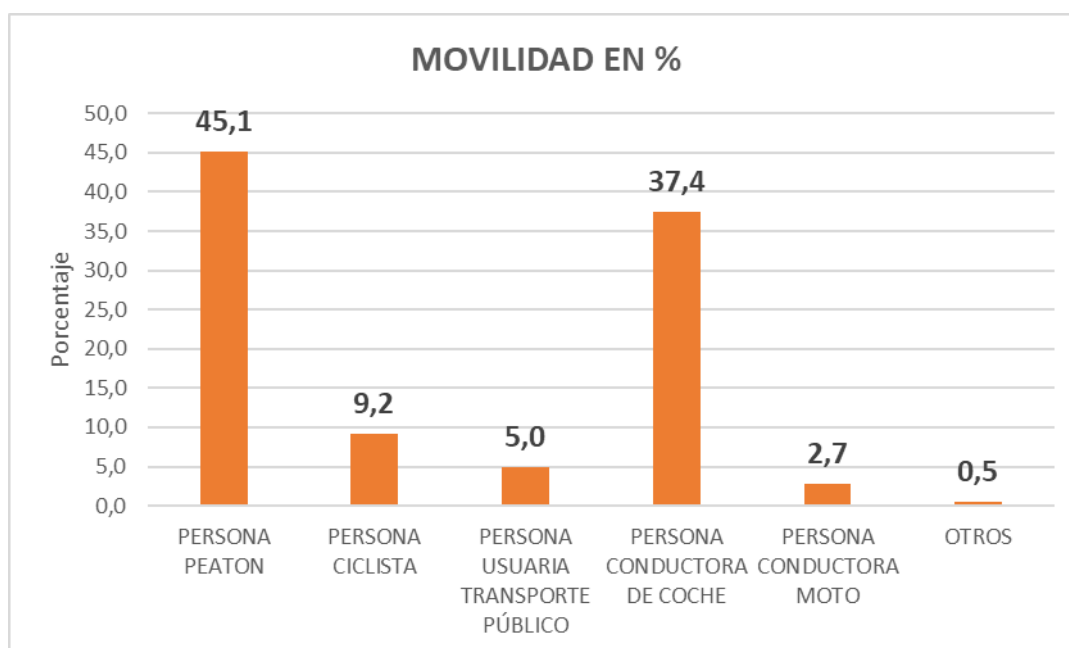


Figura 6: Distribución de la variable MOVILIDAD. Elaboración propia.

MOVILIDAD	VEHÍCULO PROPIO		TOTAL
	SI	NO	
PEATON	111,00	70,00	181
CICLISTA	29,00	8,00	37
T. PUBLICO	11,00	9,00	20
CONDUCTOR	150,00	11,00	161
OTROS	0,00	2,00	2
	301,00	100,00	

Tabla 2: Estadísticos descriptivos variable VEHÍCULO PROPIO. Elaboración propia.

Podemos observar que la cifra de personas poseedoras de vehículo y peatones es muy similar, por lo tanto, las opiniones que vamos a obtener van a estar equilibradas respecto a estos dos supuestos.



ESTUDIO CUANTITATIVO SOBRE SATISFACCIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE LA POBLACIÓN DE ALFAFAR

P1. Para empezar, en una escala de 0 a 10 donde 0 es lo más bajo y 10 lo más alto ¿podría indicarnos el GRADO DE SATISFACCIÓN por vivir en ALFAFAR?

En esta pregunta hay que observar que el 100% de las personas encuestadas emiten una opinión, lo que demuestra y denota el alto grado de interés por responder acerca de la situación del Municipio de Alfafar.

La media es de **7,49**, lo que demuestra una alta satisfacción de los y las habitantes de Alfafar, que puede ser utilizada como ejemplo de buen gobierno municipal.

Este valor se puede englobar en la serie histórica de respuestas realizadas para la Carta de Servicios. Si atendemos al valor obtenido del año pasado, este ha descendido 0,34 puntos. Este valor hay que encuadrarlo en que los valores históricos nos devuelven $\mu=7,495$ y $\sigma=0,08492$, con un valor de significación de 0,2 para la prueba de Kolmogorov-Smirnov, lo que indica que los valores se están comportando de manera Normal. Así, si se establece el grado de confianza $\alpha=0,05$ se obtiene que el intervalo de confianza es $[7,2767;7,7133]$, siendo que este valor obtenido coincide con la media de lo Normal, así la nota obtenida de **7,49 es completamente confiable**.

Estadísticos			
VALORACIÓN		2017-CS	2018-MOVILIDAD
N	Válidos	453	401
	Perdidos	0	0
Media		7,83	7,49
Mediana		7,00	8,00
Moda		8	8
Error estándar		0,082	0,086
Rango		10	10
Mínimo		0	0
Máximo		10	10

Tabla 3: Estadísticos Descriptivos de la VALORACIÓN. Elaboración propia.



EDAD/SEXO	MEDIA		
	HOMBRE	MUJER	
ADULTO JOVEN [18:30]	7,67	7,71	7,69
ADULTO MADURO 1 [31:45]	7,08	7,60	7,35
ADULTO MADURO 2 [46:60]	7,33	7,05	7,18
ADULTO MAYOR [61:00]	7,79	8,14	7,94
	7,42	7,56	

EDAD/SEXO	ERROR ESTÁNDAR		
	HOMBRE	MUJER	
ADULTO JOVEN [18:30]	1,656	1,367	1,497
ADULTO MADURO 1 [31:45]	1,790	1,340	1,588
ADULTO MADURO 2 [46:60]	1,997	2,038	2,015
ADULTO MAYOR [61:00]	1,774	1,353	1,590
	1,821	1,613	

Mann-Whitney U Test → Sexo.Sig = 0,869

Kruskall-Wallis H Test → Edad.Sig = 0,15

Tablas 4 y 5: Nota Media y Error Estándar agrupada por EDAD y SEXO. Elaboración propia.

Se observa que la nota entre hombres y mujeres es muy parecida de hecho, no existe diferencia significativa entre las mismas. Así mismo entre los grupos de edad tampoco se encuentran diferencias significativas entre las notas. Llama la atención que los grupos mayores y jóvenes tienen mejor valoración que los grupos maduros, por tanto, el grado de exigencia, se encuentra en la población que va desde los 31 años a los 60. Resultados acordes con una distribución de población activa y que tiene exigencias sobre la gestión del municipio.

P2. ¿Cómo cree usted que Alfafar está de conectada con el Perelló / la carretera del Saler?

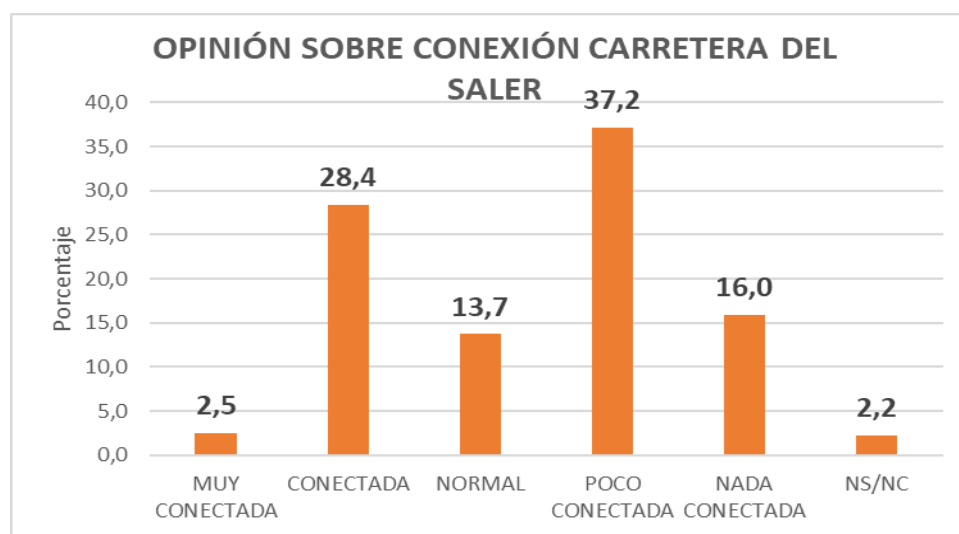


Figura 7: Gráfico de barras de la variable OPINIÓN SOBRE CONEXIÓN CARRETERA DEL SALER. Elaboración propia.



Estadístics		
CONEXIÓ CARRETERA DEL SALER		
N	Vàlids	392
	Perdids	0
Media		3,36
Mediana		4
Moda		4
Error estàndar		0,058
Rango		10

Tabla 6: Estadísticos Descriptivos de la variable CONEXIÓ CARRETERA DEL SALER. Elaboración propia.

			CONEXIÓ CARRETERA DEL SALER					Total	
			MUY CONECTADA	CONECTADA	NORMAL	POCO CONECTADA	NADA CONECTADA		
MOVILIDAD	PERSONA PEATON	Recuento	5	52	21	66	32	176	
		% dentro de MOVILIDAD	2,8%	29,5%	11,9%	37,5%	18,2%	100,0%	
	PERSONA CICLISTA	Recuento	0	7	4	16	9	36	
		% dentro de MOVILIDAD	0,0%	19,4%	11,1%	44,4%	25,0%	100,0%	
	PERSONA USUARIA TRANSPORTE PÚBLICO	Recuento	0	5	0	8	5	18	
		% dentro de MOVILIDAD	0,0%	27,8%	0,0%	44,4%	27,8%	100,0%	
	PERSONA CONDUCTORA DE COCHE	Recuento	5	46	26	55	17	149	
		% dentro de MOVILIDAD	3,4%	30,9%	17,4%	36,9%	11,4%	100,0%	
	PERSONA CONDUCTORA MOTO	Recuento	0	4	2	4	1	11	
		% dentro de MOVILIDAD	0,0%	36,4%	18,2%	36,4%	9,1%	100,0%	
	OTROS	Recuento	0	0	2	0	0	2	
		% dentro de MOVILIDAD	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%	
	Total		Recuento	10	114	55	149	64	392
			% dentro de MOVILIDAD	2,6%	29,1%	14,0%	38,0%	16,3%	100,0%

Tabla 7: Tabla cruzada variable CONEXIÓ CARRETERA DEL SALER con MOVILIDAD tomando la variable CONEXIÓ CARRETERA DEL SALER como independiente. Elaboración propia.



Esta variable de escala nos permite ver en la Figura 7 de frecuencias como el valor “poco conectada” es el que más se ha dado. Al ser una variable pseudocuantitativa hemos podido calcular una media, la cual tiene un valor de 3,37 próximo al concepto de que es una conexión “normal” la existente entre Alfafar y el Perelló, utilizando como vía la carretera del Saler. Siendo así, nos ha interesado saber las opiniones de las personas encuestadas, atendiendo a la forma de desplazarse en el municipio. Observamos que los conductores de vehículo propio estiman que la conexión de la carretera del saler es “adecuada” ya que, el peso en la zona central es simétrico respecto al valor de “normal”, sin embargo, ciclistas y peatones son aquellos que la consideran poco adecuada. Esto nos hace intuir que si se tuviera que realizar un esfuerzo en dicha vía tendría que ser orientado a mejorarla y a dotar de un vial mejor para peatones y ciclistas.

P3. Y si COMPARA con los municipios de alrededor, ¿Alfafar está...?

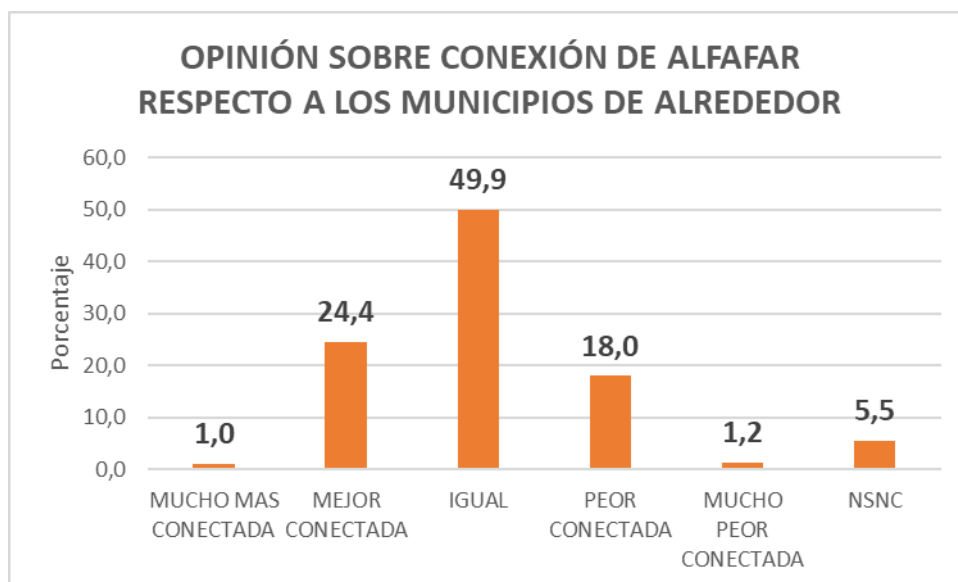


Figura 8: Gráfico de barras de la variable CONEXIÓN DE ALFAFAR RESPECTO A LOS MUNICIPIOS DE ALREDEDOR. Elaboración propia.



			CONEXIÓN DE ALFAR RESPECTO A LOS MUNICIPIOS DE ALREDEDOR						Total
			MUCHO MAS CONECTADA	MEJOR CONECTADA	IGUAL	PEOR CONECTADA	MUCHO PEOR CONECTADA	NSNC	
MOVILIDAD	PERSONA PEATON	Recuento	2	46	82	34	2	15	181
		% dentro de MOVILIDAD	1,1%	25,4%	45,3%	18,8%	1,1%	8,3%	100,0%
	PERSONA CICLISTA	Recuento	0	9	15	9	3	1	37
		% dentro de MOVILIDAD	0,0%	24,3%	40,5%	24,3%	8,1%	2,7%	100,0%
	PERSONA USUARIA TRANSPORTE PÚBLICO	Recuento	0	2	11	6	0	1	20
		% dentro de MOVILIDAD	0,0%	10,0%	55,0%	30,0%	0,0%	5,0%	100,0%
	PERSONA CONDUCTORA DE COCHE	Recuento	2	38	87	21	0	2	150
		% dentro de MOVILIDAD	1,3%	25,3%	58,0%	14,0%	0,0%	1,3%	100,0%
	PERSONA CONDUCTORA MOTO	Recuento	0	3	4	2	0	2	11
		% dentro de MOVILIDAD	0,0%	27,3%	36,4%	18,2%	0,0%	18,2%	100,0%
	OTROS	Recuento	0	0	1	0	0	1	2
		% dentro de MOVILIDAD	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	50,0%	100,0%
	Total	Recuento	4	98	200	72	5	22	401
		% dentro de MOVILIDAD	1,0%	24,4%	49,9%	18,0%	1,2%	5,5%	100,0%

Tabla 8: Tabla cruzada variable CONEXIÓN DE ALFAR RESPECTO A LOS MUNICIPIOS DE ALREDEDOR con MOVILIDAD tomando la variable CONEXIÓN DE ALFAR RESPECTO A LOS MUNICIPIOS DE ALREDEDOR como independiente. Elaboración propia.

		CONEXIÓN DE ALFAR RESPECTO A MUNICIPIOS DE ALREDEDOR						Total
		MUCHO MAS CONECTADA	MEJOR CONECTADA	IGUAL	PEOR CONECTADA	MUCHO PEOR CONECTADA	NSNC	
CONEXIÓN CARRETERA DEL SALER	MUY CONECTADA	1	2	6	1	0	0	10
	CONECTADA	1	39	56	11	0	7	114
	NORMAL	0	17	26	6	0	6	55
	POCO CONECTADA	2	32	75	33	3	4	149
	NADA CONECTADA	0	6	35	20	2	1	64
	NS/NC	0	2	2	1	0	4	9
Total		4	98	200	72	5	22	401

Tabla 9: Tabla cruzada variable CONEXIÓN DE ALFAR RESPECTO A LOS MUNICIPIOS DE ALREDEDOR con CONEXIÓN CARRETERA DEL SALER. Elaboración propia.

Esta pregunta tiene como objetivo establecer una comparativa entre la opinión de conexión entre municipios, tomando como referencia el nuestro. Se observa en la figura 8 una simetría respecto al concepto "igual", que se refuerza al utilizar la tabla 8 que utiliza los mismos criterios que la tabla 7 obteniendo valores similares. Al mismo tiempo podemos observar en la tabla 9 como las frecuencias absolutas de la variable cruzada se aglutinan en el centro de las dos variables contrastadas. La conclusión deducible es que la población de Alfàfar cree tener una conexión similar a los pueblos de alrededor respecto a la capacidad de ir al Perelló. Sería interesante conocer si existen estudios similares en otros municipios respecto a la movilidad de sus ciudadanos/as.



P4. En una escala de 0 a 10 donde 0 es lo más bajo y 10 lo más alto. En general ¿Cómo CALIFICARÍA LA MOVILIDAD DEL MUNICIPIO?

Estadísticos		
MOVILIDAD DEL MUNICIPIO		
N	Válidos	389
	Perdidos	12
Media		6,18
Mediana		7,00
Moda		8
Error estándar		0,112
Mínimo		0
Máximo		10

Tabla 10: Estadísticos Descriptivos de la variable CALIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD DEL MUNICIPIO. Elaboración propia.

EDADES	CALIFICACIÓN MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO	
	MEDIA	DESVIACIÓN ESTANDAR MEDIA
ADULTO JOVEN [18:30]	6,86	2,310
ADULTO MADURO 1 [31:45]	6,10	0,181
ADULTO MADURO 2 [46:60]	5,85	0,221
ADULTO MAYOR [61:00]	6,08	0,275

Tabla 11: Estadísticos Descriptivos de la variable CALIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO por rangos de edad. Elaboración propia.

TIPO DE MOVILIDAD	CALIFICACIÓN MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO	
	MEDIA	DESVIACIÓN ESTANDAR MEDIA
PEATÓN	6,32	1,760
CICLISTA	5,50	3,810
TRANSPORTE PÚBLICO	5,20	0,555
VEHÍCULO	6,31	0,155

Tabla 12: Estadísticos Descriptivos de la variable CALIFICACIÓN DE MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO por TIPO DE MOVILIDAD. Elaboración propia.

EDAD/SEXO	MEDIA		
	HOMBRE	MUJER	
ADULTO JOVEN [18:30]	6,72	6,98	6,86
ADULTO MADURO 1 [31:45]	5,97	6,22	6,1
ADULTO MADURO 2 [46:60]	5,97	5,85	5,85
ADULTO MAYOR [61:00]	5,98	6,25	6,08
	6,08	6,27	

EDAD/SEXO	ERROR ESTÁNDAR		
	HOMBRE	MUJER	
ADULTO JOVEN [18:30]	0,349	0,31	0,231
ADULTO MADURO 1 [31:45]	0,259	0,253	0,181
ADULTO MADURO 2 [46:60]	0,259	0,318	0,221
ADULTO MAYOR [61:00]	0,37	0,047	0,275
	0,158	0,158	

Mann-Whitney U Test → Sexo.Sig = 0,749

Kruskall-Wallis H Test → Edad.Sig = 0,121

Tablas 13 y 14: Nota Media y Error Estándar agrupada por EDAD y SEXO para la variable MOVILIDAD DEL MUNICIPIO. Elaboración propia.

Esta pregunta se ha puntuado de 0 a 10 donde el 0 es el valor más bajo y el 10 el más alto. Podemos observar que la media obtenida ha sido de 6,18. Sin embargo la mediana y la moda están escoradas a la izquierda respecto a este valor, lo que nos indica que existen los suficientes valores en el rango de 5 o un poco inferior a 5 para hacer que el promedio esté en el 6,18. También podemos observar que en el grupo de edades "maduro" son los más críticos con la movilidad del municipio, indistintamente del sexo. Así mismo los ciclistas, que son un grupo bastante importante en nuestro municipio que, además, poseen 3 asociaciones son los que se muestran más críticos respecto a la movilidad en nuestro municipio. No hay que olvidar el mal valor también obtenido respecto al transporte público, resultado que se puede enlazar con otros trabajos realizados en Alfafar que demuestran que es un problema a resolver.

P5. ¿Con qué frecuencia va usted a la zona del Perelló / la carretera del Saler?

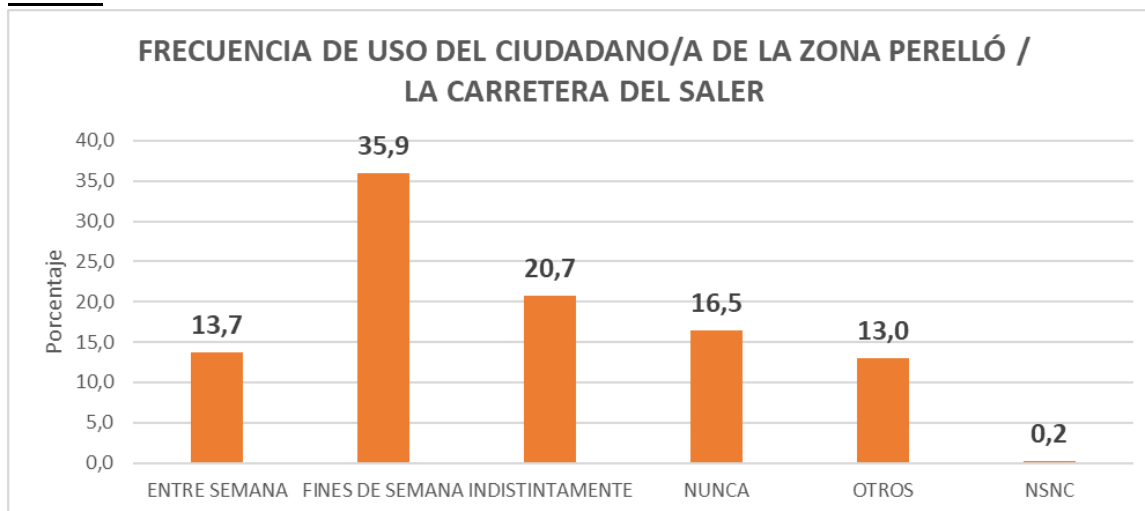


Figura 9: Grafico de barras de la variable FRECUENCIA DE USO DE LA ZONA PERELLÓ/LA CARRETERA DEL SALER. Elaboración propia.

			GRUPOS DE EDAD				Total
			ADULTO JOVEN [18:30]	ADULTO MADURO 1 [31:45]	ADULTO MADURO 2 [46:60]	ADULTO MAYOR [61:00]	
FRECUENCIA DE USO DEL CIUDADANO/A EN LA ZONA PERELLÓ / LA CARRETERA DEL SALER	ENTRE SEMANA	Recuento	9	14	16	16	55
		% dentro de ENTRE SEMANA	16,4%	25,5%	29,1%	29,1%	100,0%
	FINES DE SEMANA	Recuento	34	46	42	22	144
		% dentro de FINES DE SEMANA	23,6%	31,9%	29,2%	15,3%	100,0%
	INDISTINTAMENTE	Recuento	16	34	17	16	83
		% dentro de INDISTINTAMENTE	19,3%	41,0%	20,5%	19,3%	100,0%
	NUNCA	Recuento	9	19	21	17	66
		% dentro de NUNCA	13,6%	28,8%	31,8%	25,8%	100,0%
	OTROS	Recuento	10	18	13	11	52
		% dentro de OTROS	19,2%	34,6%	25,0%	21,2%	100,0%
	NSNC	Recuento	0	0	1	0	1
		% dentro de NSNC	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%
	Total	Recuento	78	131	110	82	401
		% dentro de FRECUENCIA DE ASISTENCIA	19,5%	32,7%	27,4%	20,4%	100,0%

Tabla 15: Tabla cruzada de la variable GRUPOS DE EDAD con FRECUENCIA DE ASISTENCIA DE USO DE LA ZONA PERELLÓ/LA CARRETERA DEL SALER tomando la variable GRUPOS DE EDAD como independiente. Elaboración propia.

Podemos observar que principalmente el uso de la carretera del Saler es de fin de semana. Hubiera sido también interesante preguntar la estacionalidad de la misma, para saber si se produce en periodos con buen tiempo. Hemos cruzado con los grupos de edad para discernir si es un factor importante, ya que, los jóvenes podrían hacer uso de una perspectiva de ocio, los adultos como desde una perspectiva de ocio y

descanso y los mayores por poseer una segunda vivienda. Intuimos que estos son los factores que motivan un uso tan equitativo de la carretera del Saler.

P6. ¿Se siente seguro cuando hace uso de la carretera del Saler / Perelló desde Alfafar?

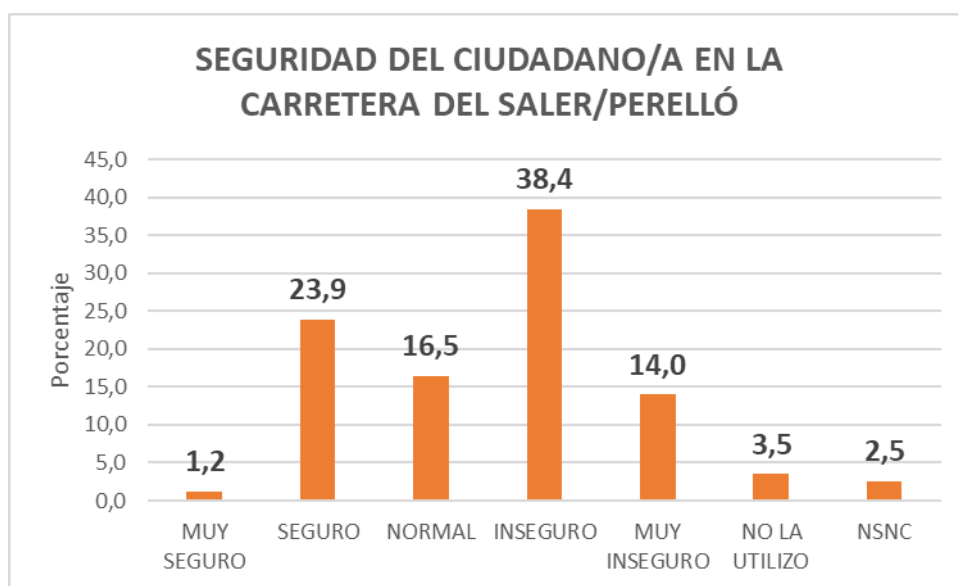


Figura 10: Gráfico de barras de la variable SEGURIDAD DEL CIUDADANO/A EN LA CARRETERA DEL SALER/PERELLÓ. Elaboración propia.

Estadísticos		
SEGURIDAD CARRETERA DEL SALER		
N	Válidos	377
	Perdidos	24
Media		3,42
Mediana		4,00
Moda		4
Error estándar		0,055
Mínimo		1
Máximo		5

Tabla 16: Estadísticos Descriptivos de SEGURIDAD CARRETERA DEL SALER. Elaboración propia.

SEGURIDAD		
TIPO DE TRANSPORTE	MEDIA	ERROR ESTANDAR DE LA MEDIA
PEATON	3,42	0,084
CICLISTA	3,97	0,171
TRANSPORTE PÚBLICO	3,67	0,198
COCHE	3,24	0,086
MOTORISTA	3,73	0,304

Tabla 17: Estadísticos Descriptivos de la variable SEGURIDAD según la MOVILIDAD. Elaboración propia.

SEGURIDAD		
EDAD	MEDIA	ERROR
ADULTO JOVEN [18:30]	3,27	0,137
ADULTO MADURO 1 [31:45]	3,56	0,091
ADULTO MADURO 2 [46:60]	3,44	0,094
ADULTO MAYOR [61:00]	3,33	0,134

Tabla 18: Estadísticos Descriptivos de la variable SEGURIDAD por rangos de EDAD. Elaboración propia

Esta pregunta ha sido contestada utilizando una variable pseudocuantitativa lo que nos permite ver en la figura 10 como el valor "INSEGURO" obtiene la mayor cantidad de respuestas. Esto se ve reforzado al observar que la media obtenida es 3,42 y teniendo en cuenta que la escala va de 1 a 5 donde 1 es peor y 5 es mejor, observamos que el valor inseguro tiene todavía más peso, ya que el mismo tiene un valor 3 en nuestra escala.

Ciclistas y motoristas (vehículos de dos ruedas) son los que peor nota dan a este vial. Lo que nos debe hacer preguntar si el problema es debido a las condiciones de la carretera, señalética, tamaño del vial, etc. El cruce con edad nos indica que las personas nuevamente maduras, son las que peor nota ponen coincidiendo con que son ciclistas.

P7. Indique el motivo por el que utiliza la carretera que conecta Alfafar con el Saler.

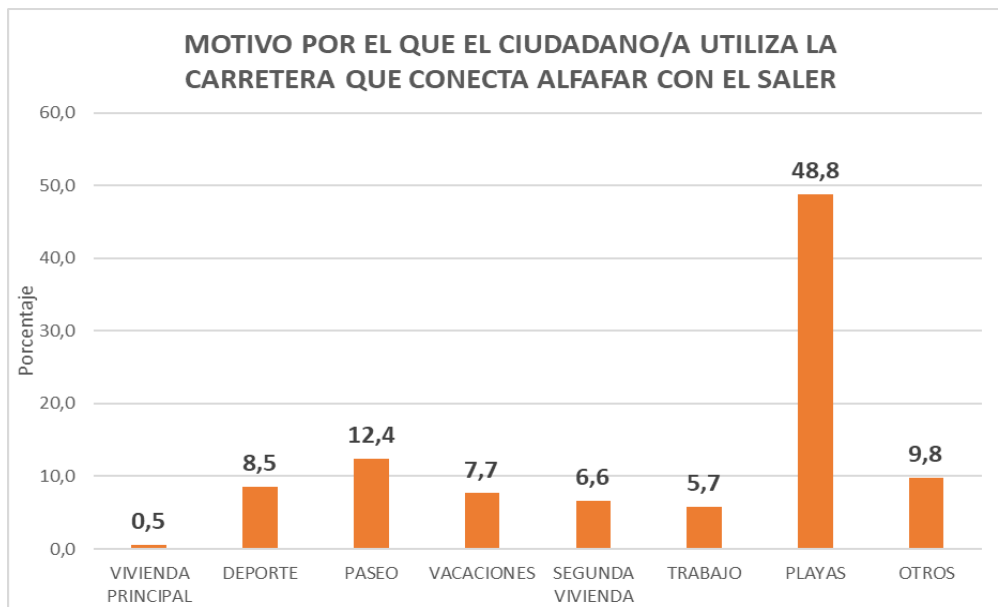


Figura 11: Gráfico de barras de la variable MOTIVO DE USO CARRETERA DEL SALER. Elaboración propia.

		MOTIVO POR EL QUE EL CIUDADANO/A UTILIZA LA CARRETERA QUE CONECTA ALFAFAR CON EL SALER									Total
		VIVIENDA PRINCIPAL	DEPORTE	PASEO	VACACIONES	SEGUNDA VIVIENDA	TRABAJO	PLAYAS	OTROS		
GRUPOS DE EDAD	ADULTO JOVEN [18:30]	Recuento	1	16	12	6	2	2	34	5	78
		% dentro de ADULTO JOVEN	1,3%	20,5%	15,4%	7,7%	2,6%	2,6%	43,6%	6,4%	100,0%
	ADULTO MADURO 1 [31:45]	Recuento	1	16	15	10	6	7	67	9	131
		% dentro de ADULTO MADURO 1	0,8%	12,2%	11,5%	7,6%	4,6%	5,3%	51,1%	6,9%	100,0%
	ADULTO MADURO 2 [46:60]	Recuento	1	9	10	8	10	14	49	9	110
		% dentro de ADULTO MADURO 2	0,9%	8,2%	9,1%	7,3%	9,1%	12,7%	44,5%	8,2%	100,0%
	ADULTO MAYOR [61:00]	Recuento	0	8	21	0	8	4	31	10	82
		% dentro de ADULTO MAYOR	0,0%	9,8%	25,6%	0,0%	9,8%	4,9%	37,8%	12,2%	100,0%
Total		Recuento	3	49	58	24	26	27	181	33	401
		% dentro de GRUPOS DE EDAD	0,7%	12,2%	14,5%	6,0%	6,5%	6,7%	45,1%	8,2%	100,0%

Tabla 18: Tabla cruzada de la variable GRUPOS DE EDAD con MOTIVO DE USO CARRETERA DEL SALER tomando la variable MOTIVO DE USO CARRETERA DEL SALER como independiente. Elaboración propia.

Esta pregunta se ha diseñado con respuesta múltiple (esto origina que la cantidad de respuestas sea mayor que la cantidad de personas entrevistadas), teniendo cada respuesta el mismo peso.

Como se puede observar el objetivo principal de la carretera del Saler es llegar a las playas, sin importar el rango de edad.

P8. ¿Estaría usted a favor o en contra de la INVERSIÓN en la mejora de esta carretera para el uso y disfrute de peatones y ciclistas?

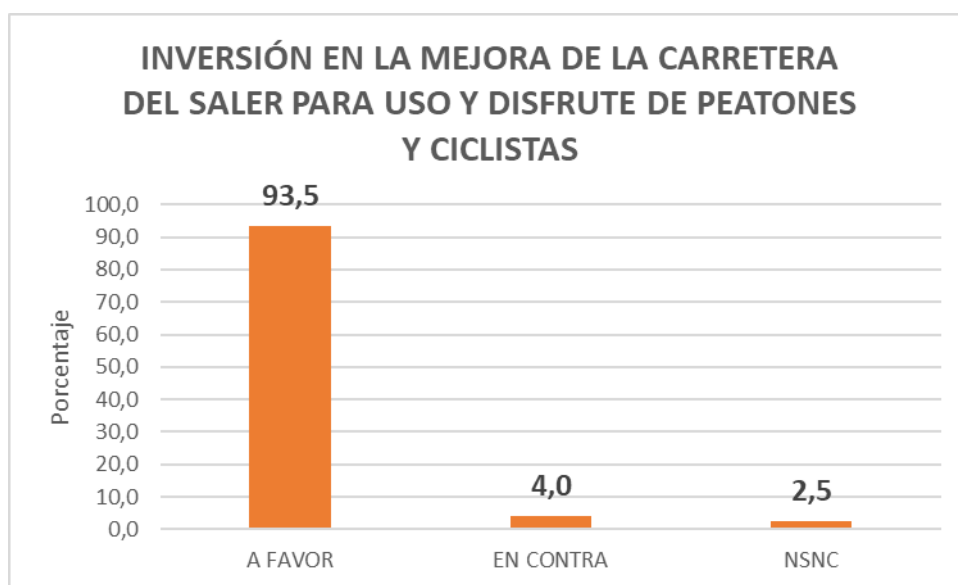


Figura 12: Gráfico de barras de la variable INVERSIÓN EN LA MEJORA DE LA CARRETERA DEL SALER. Elaboración propia.

La respuesta es concluyente y no necesita ningún tipo de comentario ni estudios cruzados. Todos los entrevistados están de acuerdo para realizar una inversión para peatones y ciclistas, aunque también expresan que la inversión debía de ser en toda la vía, ya que la carretera también tiene carencias para el uso del resto de vehículos.

P9. Imagínesse que Alfafar habilítase una pasarela para peatones y ciclistas por encima de la V-31 para conectar el municipio con el Saler / Perelló, ¿estaría a favor o en contra?

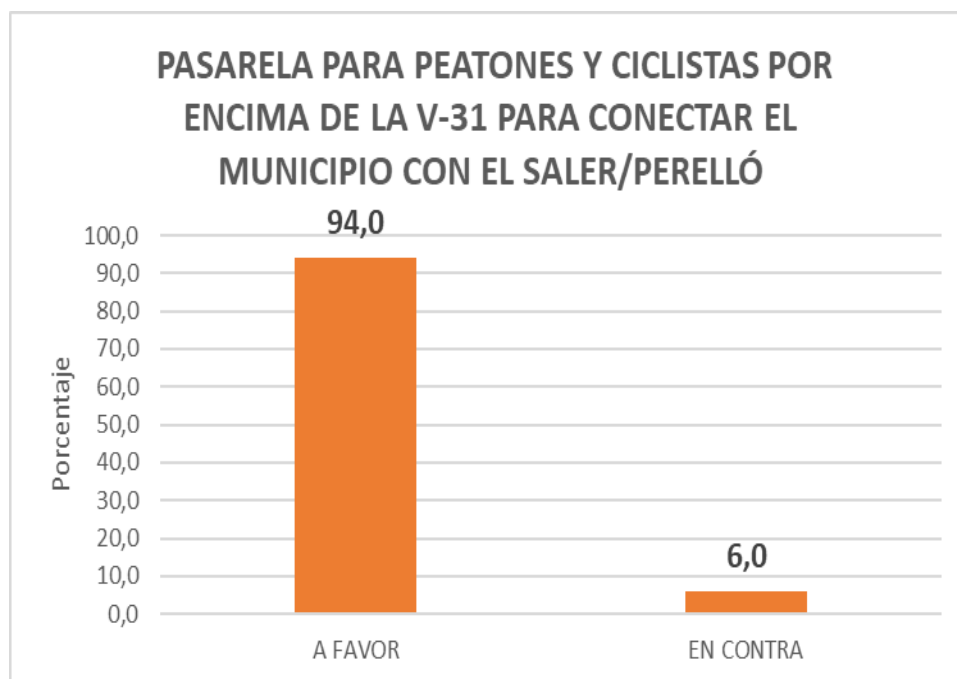


Figura 13: Gráfico de barras de la variable PASARELA POR ENCIMA DE LA V-31 PARA CONECTAR EL MUNICIPIO CON EL SALER/PERELLÓ. Elaboración propia.

Como ocurre en la pregunta anterior, no necesita ningún tipo de estudio cruzado ni similar. El 94% de la población expresa la idoneidad de realizar una pasarela por encima de la V-31, para poder conectar de manera peatonal o ciclista con la carretera del Saler. Los encuestados expresan la dificultad que existe para llegar de manera peatonal de la misma, ya que deben de pasar por debajo de un túnel, el cual carece de arcén y deben de aproximarse al municipio de Sedaví para poder tener un paso peatonal.

P10. ¿Estaría a favor o en contra del cierre de la carretera del Saler para el uso de peatones, ciclistas y otras formas de movilidad sostenible los fines de semana?

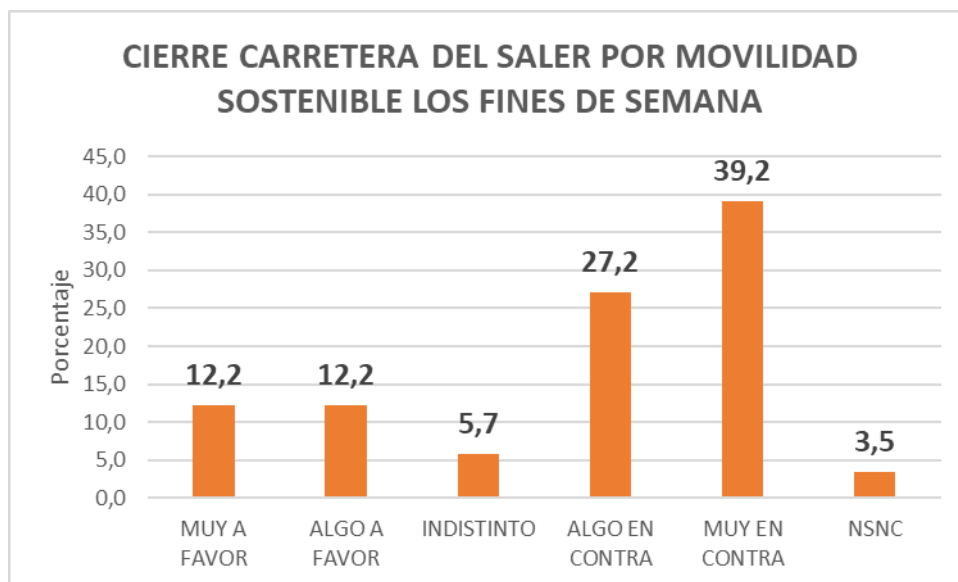


Figura 14: Gráfico de barras de la variable CIERRE CARRETERA DEL SALER LOS FINES DE SEMANA. Elaboración propia

Estadísticos		
PUNTUACIÓN CIERRE CARRETERA DEL SALER POR MOVILIDAD SOSTENIBLE FINES DE SEMANA.		
N	Válidos	387
	Perdidos	0
Media		3,71
Mediana		4,00
Moda		5
Error estándar		0,072
Mínimo		1
Máximo		5

Tabla 19: Estadísticos Descriptivos de la variable CIERRE CARRETERA DEL SALER LOS FINES DE SEMANA. Elaboración propia

PUNTUACIÓN CIERRE CARRETERA DEL SALER POR MOVILIDAD SOSTENIBLE FINES DE SEMANA.		
VARIABLE DEPORTE	MEDIA	ERROR DE LA MEDIA
SI	3,44	0,108
NO	4,02	0,089

Tabla 20: Estadísticos Descriptivos de la variable PUNTUACIÓN CIERRE CARRETERA DEL SALER LOS FINES DE SEMANA respecto a la variable DEPORTE. Elaboración propia

PUNTUACIÓN CIERRE CARRETERA DEL SALER POR MOVILIDAD SOSTENIBLE FINES DE SEMANA.		
VARIABLE MOVILIDAD	MEDIA	ERROR DE LA MEDIA
PEATON	3,61	0,113
CICLISTA	3,56	0,277
TRANSPORTE PUBLICO	2,95	0,371
VEHICULO PROPIO	3,86	0,099

Tabla 21: Estadísticos Descriptivos de la variable PUNTUACIÓN CIERRE CARRETERA DEL SALER LOS FINES DE SEMANA respecto a la variable MOVILIDAD. Elaboración propia

Como se puede observar en la figura 14 las opiniones están escoradas en ALGO EN CONTRA y MUY EN CONTRA. Las dos juntas suponen el 66,4 % de las opiniones, lo que nos indica que en general no se quiere limitar el uso de la carretera del Saler en fin de semana.

En este caso, sí que queríamos saber si existía alguna diferencia entre considerarse deportista y el tipo de movilidad del usuario. Para ello, hemos realizado las tablas 19, 20 y 21 que se centran en observar el valor medio obtenido por toda la población o cada grupo (para ello se han eliminado las respuestas NSNC y notar que el rango numérico va de 1 a 5 donde 5 es la peor opinión). Se evidencia que las personas que no realizan deporte son las menos interesadas en que se cierre la carretera y que, excepto las personas que usan el transporte público, el resto incluyendo a peatones y ciclistas están en contra del uso exclusivo para peatones y ciclistas de la carretera del Saler en fin de semana.

P11. Si la Consellería decidiera REDUCIR LA VELOCIDAD en toda la zona del Saler/Albufera, ¿cómo valoraría usted dicha acción...?

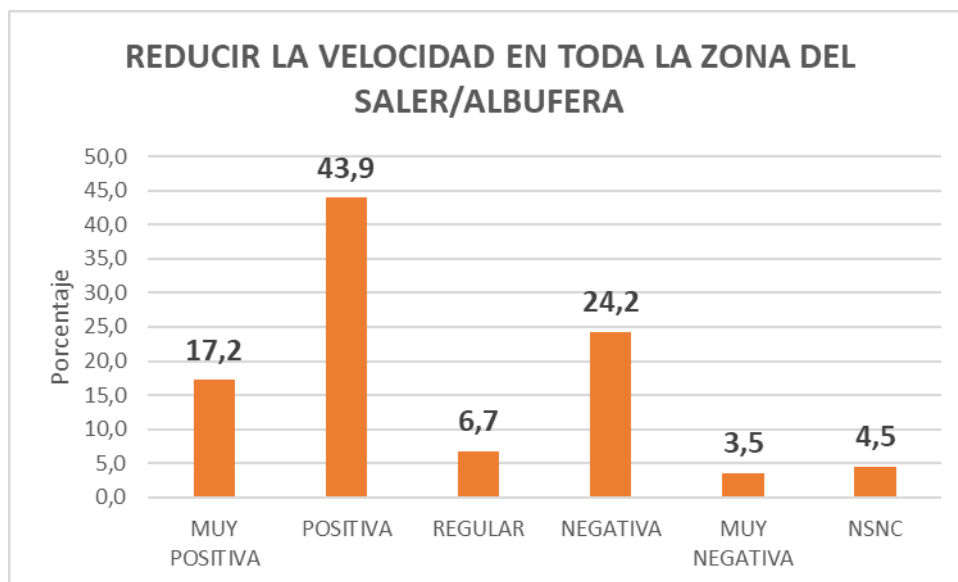


Figura 15: Gráfico de barras de la variable REDUCIR LA VELOCIDAD EN TODA LA ZONA DEL SALER/ALBUFERA. Elaboración propia.

Estadísticos		
REDUCIR LA VELOCIDAD EN TODA LA ZONA DE SALER/ALBUFERA		
N	Válidos	383
	Perdidos	0
Media		2,51
Mediana		2,00
Moda		2
Error estándar		0,059
Mínimo		1
Máximo		5

Tabla 22: Estadísticos Descriptivos de la variable REDUCIR LA VELOCIDAD EN TODA LA ZONA DEL SALER/ALBUFERA. Elaboración propia

VARIABLE VEHÍCULO		
VEHICULO PROPIO	MEDIA	ERROR
SI	2,63	0,069
NO	2,12	0,103

Tabla 23: Estadísticos Descriptivos de la variable VEHÍCULO. Elaboración propia

VARIABLE MOVILIDAD		
MOVILIDAD	MEDIA	ERROR
PEATON	2,38	0,083
CICLISTA	2,09	0,171
T. PUBLICO	2,1	0,24
CONDUCTOR	2,78	0,097

Tabla 24: Estadísticos Descriptivos de la variable MOVILIDAD. Elaboración propia

Si observamos la figura 15 el valor “POSITIVA” y “NEGATIVA” obtienen mayores valores así que es necesario, ver en la tabla 22 el valor medio obtenido, el cual es un 2,51 valor comprendido en la zona positiva de la opinión.

Como no es un valor muy escorado si que ha sido interesante ver opiniones secundarias a la misma, en este caso con la variable VEHÍCULO y la variable MOVILIDAD. Los resultados obtenidos esta vez son los esperados, las personas que no tienen vehículo propio y los ciclistas son los que más positivamente opinan sobre dicha reducción de velocidad. Entendemos que esto es debido a que les afecta menos como conductores o dicha acción mejora el uso de la carretera del Saler por parte de los ciclistas.



ESTUDIO CUANTITATIVO SOBRE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE ALFAFAR.

Estudio puntual referente a la movilidad de la carretera del Saler.

El valor de la media obtenido en la pregunta 1 de este estudio comparado con los valores obtenidos en los estudios cuantitativos sobre satisfacción de los servicios públicos de la población de Alfafar cumple estar incluida en el intervalo de confianza al 95% y por lo tanto da coherencia a dicha respuesta y al resto de valores obtenidos.

METODOLOGÍA

1. Estudio previo sociodemográfico para determinar la cantidad de encuestas y perfiles a recoger para lograr una muestra representativa.
2. Realización de 401 encuestas realizadas por la empresa Álvaro Ortuño en calle, en el período del 1 al 31 de julio de 2018, con recogida in situ de las variables sociodemográficas para verificar que se incorporan los datos necesarios por estratos definidos.
3. Análisis realizado por Mariano Julián Rochina, Auxiliar Técnico en Modernización y Estadística del Ayuntamiento de Alfafar usando el software estadístico SPSS 25 de IBM.
4. Realización del informe mediante Microsoft Excel y Word 2016.

