

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva

Plan de Movilidad Sostenible



Anexo 2: Trabajo de campo



Contenido

1	ENCUESTA DOMICILIARIA DE MOVILIDAD (EDM)	6
1.1	Estratificación de la muestra	6
1.2	Metodología de la encuesta domiciliaria	9
1.3	Población	11
1.4	Hogares y tamaño medio familiar	11
1.5	Motorización	13
1.6	Edad	15
1.7	Actividad	16
1.8	Carné y disponibilidad de vehículo	18
1.9	Movilidad global	20
1.10	Movilidad según motivos de viaje	21
1.11	Movilidad según modo de transporte	24
1.12	Distribución espacial de la movilidad	26
1.12.1	Distribución por macrozonas	26
1.12.2	Dependencia funcional por municipios	30
1.13	Motivos de no utilización del transporte público	32
1.14	Motivos de no utilización del vehículo privado	33
1.15	Análisis a nivel de Género	34
1.16	Análisis Medioambiental	40
2	TRABAJO COMPLEMENTARIO	43
2.1	Encuesta transporte interurbano en autobús	44
2.1.1	Matrices Origen/Destino de los Viajes:	45
2.1.2	Motivo y Frecuencia del Viaje	55
2.1.3	Modos Usados: Acceso y Dispersión:	57
2.1.4	Tipo de Billete Usado:	59
2.1.5	No Uso Vehículo Privado:	60
2.1.6	Salud y Medioambiente:	63
2.1.7	Uso de paradas:	66
2.2	Encuesta en campus universitarios	98
2.2.1	Origen de los Viajes	98
2.2.2	Motivo y Frecuencia del viaje	100
2.2.3	Modos Usados	101
2.2.4	Transporte público	102
2.2.5	Vehículo privado	103
2.2.6	Bicicleta	103

Índice de ilustraciones

Ilustración 1: Población que viaja o no.....	11	Ilustración 26: Valoración de aspectos según aspectos positivos en Salud y M. Ambiente.....	40
Ilustración 2: Nº miembros del Hogar por macrozonas.....	12	Ilustración 27: Motivo del Viaje.....	55
Ilustración 3: Tipo de Vivienda por macrozonas.....	13	Ilustración 28: Frecuencia del Viaje.....	57
Ilustración 4: Tenencia de la Vivienda por Macrozonas.....	13	Ilustración 29: Modo Acceso y Dispersión.....	58
Ilustración 5: Índices de motorización por Macrozonas.....	14	Ilustración 30: Tipo de billete.....	60
Ilustración 6: Modos de aparcamiento por Macrozonas.....	15	Ilustración 31: Motivo no uso Vehículo Privado.....	60
Ilustración 7: Edad de los encuestados.....	16	Ilustración 32: Género de los encuestados.....	61
Ilustración 8: Dedicación por Macrozonas.....	17	Ilustración 33: Edad de los encuestados.....	62
Ilustración 9: Disponibilidad de carné de conducir por Macrozonas.....	19	Ilustración 34: Valoración de aspectos según aspectos positivos en Salud y M. Ambiente.....	63
Ilustración 10: Disponibilidad de vehículo por Macrozonas.....	19	Ilustración 35: % Frecuencia del viaje. Universidad.....	100
Ilustración 11: Reparto Modal.....	21	Ilustración 36: % Estancia en el campus.....	100
Ilustración 12: Matriz Motivos de Viaje.....	22	Ilustración 37: % Modo de acceso. Universidad.....	101
Ilustración 13: Viajes totales según motivo principal.....	23	Ilustración 38: % Simetría en modos de transporte utilizados (Ida/Vuelta). Universidad.....	101
Ilustración 14: Modos de transporte según motivo principal.....	25	Ilustración 39: Tipo de aparcamiento del vehículo privado en el campus.....	103
Ilustración 15: Reparto Modal de mecanizados.....	25	Ilustración 40: Motivo de no uso del vehículo privado para desplazarse a la Universidad.....	103
Ilustración 16: % Motivo no uso del transporte público.....	32	Ilustración 41: Problemas por lo que no usa bici para desplazarse a la Universidad.....	104
Ilustración 17: % Motivo no uso del transporte privado.....	33	Ilustración 42: Aspectos a mejorar para usar la bicicleta.....	104
Ilustración 18: % Encuestados por género.....	34		
Ilustración 19: Género encuestados.....	35		
Ilustración 20: Disponibilidad de Carné por Género.....	36		
Ilustración 21: Viajan o no por Género.....	36		
Ilustración 22: Modo de Transporte utilizado según Género.....	37		
Ilustración 23: Motivo Viaje por Género.....	38		
Ilustración 24: % Motivos no uso Transporte Público según Género.....	39		
Ilustración 25: % Motivos no uso Transporte Privado según Género.....	39		

Índice de tablas

Tabla 1: Error muestral	8	Tabla 26: % Reparto modal del motivo principal de viaje	24
Tabla 2: Estratificación de la muestra EDM Ámbito PTMHU	9	Tabla 27: Modos mecanizados	25
Tabla 3: Agregación del ámbito geográfico.....	10	Tabla 28: Modo de transporte público	26
Tabla 4: Población por Macrozonas.....	11	Tabla 29: Reparto modal transporte público interurbano.....	26
Tabla 5: Población según viaja o no	11	Tabla 30: Reparto modal transporte público urbano.....	26
Tabla 6: Número de miembros del hogar por Macrozonas.....	11	Tabla 31: Comparación movilidad obligada transporte público interurbano/urbano.....	26
Tabla 7: % Número de miembros del hogar por Macrozonas.....	12	Tabla 32: Matriz Origen/Destino por macrozonas.....	27
Tabla 8: Tipos de viviendas por Macrozonas.....	12	Tabla 33: Viajes Generados y Atraídos	28
Tabla 9: Tenencia de la Vivienda por Macrozonas	13	Tabla 34: Matriz Origen/Destino en Vehículo Privado por macrozonas	29
Tabla 10: Índices de motorización por Macrozonas.....	14	Tabla 35: Matriz Origen/Destino en Transporte Público por macrozonas	29
Tabla 11: Modo de aparcamiento en residencia por Macrozonas	14	Tabla 36: Dependencia Funcional por Municipios	31
Tabla 12: % Modo de aparcamiento en residencia por Macrozonas	15	Tabla 37: Disponibilidad de carné de conducir de los usuarios de transporte público .	32
Tabla 13: Grupos de edad por Macrozonas.....	16	Tabla 38: Disponibilidad de vehículo privado de los usuarios de transporte público....	32
Tabla 14: % Grupos de edad por Macrozonas	16	Tabla 39: Motivo no uso del transporte público	32
Tabla 15: Dedicación por Macrozonas.....	17	Tabla 40: % Motivo del viaje con motivos no utilizar el transporte público	33
Tabla 16: % Dedicación por Macrozonas	17	Tabla 41: % Motivo del viaje con motivos no utilizar el transporte privado.....	34
Tabla 17: Disponibilidad de carné de conducir por Macrozonas	18	Tabla 42: Encuestados por género.....	34
Tabla 18: % Disponibilidad de carné de conducir por Macrozonas	18	Tabla 43: Reparto géneros por Macrozonas.....	35
Tabla 19: Disponibilidad de vehículo por Macrozonas.....	19	Tabla 44: % Reparto géneros por Macrozonas	35
Tabla 20: % Disponibilidad de vehículo por Macrozonas	19	Tabla 45: Disponibilidad de carné según Género	35
Tabla 21: Reparto Modal por Macrozonas.....	21	Tabla 46: % Disponibilidad de carné según Género.....	36
Tabla 22: Distribución viajes basados y no basados en domicilio según motivo	23	Tabla 47: Encuestados Viajan o no según Género.....	36
Tabla 23: Distribución viajes según frecuencia y motivo	23	Tabla 48: Media de Viajes por persona según Género.....	37
Tabla 24: % Distribución viajes según frecuencia y motivo	24	Tabla 49: Modo de Transporte Usado según Género.....	37
Tabla 25: Reparto modal del motivo principal de viaje	24	Tabla 50: % Modo de Transporte Usado según Género	37
		Tabla 51: Motivo de Viaje según Género.....	38

Tabla 52: % Motivo de Viaje según Género.....	38	Tabla 77: Principales paradas de bajada (más de 100 viajeros/día)	66
Tabla 53: Motivos no uso Transporte Público según Género	39	Tabla 78: Encuestados según género y edad.....	98
Tabla 54: Motivos no uso Transporte Privado según Género.....	39	Tabla 79: Encuestados según municipio origen del desplazamiento.	98
Tabla 55: Valoración de aspectos según aspectos positivos en Salud y M. Ambiente.	40	Tabla 80: Encuestados según zona origen del desplazamiento. Municipios del ámbito de estudio.....	99
Tabla 56: Puntos negativos por contaminación, ruido o accidentes.	41	Tabla 81: Encuestados según zona origen del desplazamiento. Huelva capital	99
Tabla 57: Espacios con déficit de accesibilidad por municipio.	42	Tabla 82: Encuestados según zona origen del desplazamiento. Municipios fuera del ámbito de estudio.....	99
Tabla 58: Distribución de encuestas por línea	44	Tabla 83: Frecuencia del Viaje. Universidad	100
Tabla 59: Matriz Origen/Destino por Municipios.	46	Tabla 84: Estancia en el campus.	100
Tabla 60: Matriz Origen/Destino por Zona de transporte.....	48	Tabla 85: Modos de acceso. Universidad	101
Tabla 61: Matriz Origen/Destino por Macrozonas.....	53	Tabla 86: Simetría en modos de transporte utilizados (Ida/Vuelta). Universidad	101
Tabla 62: Motivo del Viaje por Macrozonas.	55	Tabla 87: Tiempo de viaje según modo de acceso. Universidad.....	102
Tabla 63: Motivo del Viaje “Casa/Alojamiento” según tipo de vivienda por Macrozonas	56	Tabla 88: Motivo de no uso del transporte público.	102
Tabla 64: Frecuencia del Viaje por Macrozonas.....	56	Tabla 89: Aspectos a mejorar para el uso del transporte público.	102
Tabla 65: Modo de Acceso del Viaje por Macrozonas.....	57	Tabla 90: Aspectos a mejorar para el uso de la bicicleta.	104
Tabla 66: Modo de Dispersión del Viaje por Macrozonas.....	58	Tabla 91: Valoración de medidas de fomento del uso de la bicicleta.	105
Tabla 67: Duración del Viaje (min.) Modo Acceso Bus urbano.....	59	Tabla 92: % Valoración de medidas de fomento del uso de la bicicleta.	105
Tabla 68: Duración del Viaje (min.) Modo Dispersión Bus urbano.	59	Tabla 93: % Valoración de la disposición a utilizar transporte combinado t. público + bici.....	105
Tabla 69: Tipo de Billete usado.....	59		
Tabla 70: Motivo no uso Vehículo Privado.....	61		
Tabla 71: Género de los encuestados por Macrozonas.	61		
Tabla 72: Edad de los encuestados por Macrozonas.	62		
Tabla 73: Valoración de aspectos según aspectos positivos en Salud y M. Ambiente.	63		
Tabla 74: Puntos negativos por contaminación, ruido o accidentes.	64		
Tabla 75: Espacios con déficit de accesibilidad por municipio.	65		
Tabla 76: Principales paradas de subida (más de 100 viajeros/día)	66		

1 ENCUESTA DOMICILIARIA DE MOVILIDAD (EDM)

Con el Objetivo de analizar la movilidad en el área de estudio se ha realizado un análisis sobre la movilidad de los habitantes de este ámbito a través de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM).

1.1 Estratificación de la muestra

La distribución de cuotas de las 4.281 encuestas se ha realizado como sigue:

- Huelva: se ha dividido en 14 zonas de transporte. Una por cada uno de los ocho distritos que la componen, más cinco zonas que se corresponden con el Campus Universitario de la Merced, Campus Universitario el Carmen, Estación de Autobuses, Polígonos industriales Francisco Montenegro-Polo Químico y Polígono industrial La Paz. En total se han realizado 554 encuestas en la macrozona Huelva. A razón de 39-40 encuestas por cada una de las 14 zonas
- Los 23 municipios: cada municipio es una zona. Las excepciones son:

Aljaraque (en el que se ha desagregado Aguas Costa de Huelva (GIHASA), el polígono industrial La Raya, los núcleos secundarios de Corrales y Bellavista y las urbanizaciones La Dehesa y La Monacilla), Almonte (se ha desagregado El Rocío-Cabezudos y Matalascañas), Ayamonte (se han desagregado Costa Esuri, Isla Canela-Punta del Moral y Pozo del Camino), Cartaya (se han desagregado Aquopolis, El Rompido y Nuevo Portil-El Portil), Isla Cristina (se han desagregado Islantilla-Urbasur y el núcleo secundario de La Redondela), Lepe (se han desagregado Pinares de Lepe-El Terrón y La Antilla-Islantilla), Moguer (se han desagregado el polígono industrial La Jara y parte del núcleo secundario de Mazagón), Palos de la Frontera (se han desagregado la parte restante de Mazagón y La Rábida), Punta Umbría (se han desagregado La Laguna-El Portil y El Rincón). Computando un total de 45 zonas. A razón de 81-87 encuestas por zonas pertenecientes a los 21 municipios del Área Metropolitana y de 39-40 para las zonas pertenecientes a los municipios de Niebla, La Palma del Condado y Valverde del Camino.

En la siguiente tabla se muestra las zonas y el error muestral.

- Zonificación de Huelva a nivel de macrozona con su población y error muestral.
- Municipios de la EDM: con la población y error muestral a nivel de zona y macrozona.

Macrozona	Denominación Macrozona	Zona	Denominación Zona	Población zonal	Encuestas zona	Error / zona	Encuestas macrozona	Error / macrozona
MC1	Aljaraque-Punta Umbría	1	Aljaraque	5.732	147	5,5%	751	7,4%
		2	Aljaraque Giahsa	1.308	41	10,4%		
		3	Aljaraque P. I. La Raya	1.646	57	8,8%		
		4	Aljaraque Corrales	3.300	71	7,9%		
		5	Aljaraque Bellavista	2.901	84	7,3%		
		6	Aljaraque La Dehesa y La Monacilla	1.659	58	8,7%		
		35	Punta Umbría	10.597	220	4,5%		
		36	Punta Umbría La Laguna y El Portil	1.042	50	9,3%		
		37	Punta Umbría El Rincón	1.200	23	14,0%		
MC2	Condado	7	Almonte	15.904	182	5,0%	761	7,7%
		8	Almonte El Rocío y Cabezudos	1.366	12	19,4%		
		9	Almonte Matalascañas	2.202	59	8,7%		
		15	Bollullos Par del Condado	11.837	86	7,3%		
		16	Bonares	5.051	135	5,7%		
		22	Hinojos	3.374	85	7,2%		
		29	Lucena del Puerto	2.702	36	11,2%		
		38	Rociana del Condado	6.443	86	7,2%		
		43	Niebla	3.468	39	10,8%		
44	La Palma del Condado	8.770	41	10,5%				
MC3	Costa Occidental	10	Ayamonte	13.326	278	4,0%	1.245	6,1%
		11	Ayamonte Costa Esuri	1.628	20	15,0%		
		12	Ayamonte Isla Canela y Punta del Moral	1.340	18	15,8%		
		13	Ayamonte Pozo del Camino	1.196	30	12,2%		
		17	Cartaya	12.209	206	4,7%		
		18	Cartaya Aquopolis	1.088	17	16,3%		
		19	Cartaya El Rompido	1.502	57	8,8%		
		20	Cartaya Nuevo Portil y El Portil	973	18	15,8%		
		23	Isla Cristina	14.306	218	4,5%		
		24	Isla Cristina Islantilla y Urbasur	1.680	14	18,0%		
		25	Isla Cristina La Redondela	1.466	33	11,6%		
		26	Lepe	18.958	181	5,0%		

Macrozona	Denominación Macrozona	Zona	Denominación Zona	Población zonal	Encuestas zona	Error / zona	Encuestas macrozona	Error / macrozona
MC3	Costa Occidental	27	Lepe Pinares de Lepe y El Terrón	1.295	18	15,8%	1.245	6,1%
		28	Lepe La Antilla e Islantilla	1.861	53	9,2%		
		42	Villablanca	2.365	84	7,2%		
MC4	Campiña	14	Beas	3.678	85	7,2%	211	8,0%
		41	Trigueros	6.511	86	7,2%		
		45	Valverde del Camino	10.813	40	10,7%		
MC5	Andévalo	21	Gibraleón	10.455	86	7,3%	171	7,3%
		39	San Bartolomé de la Torre	3.071	85	7,2%		
MC6	Huelva	100	Huelva (Distrito 1)	14.726	40	10,7%	554	10,7%
		101	Huelva Campus de la Merced	1.625	39	10,7%		
		102	Huelva P. I. Pesquero Norte	2.070	39	10,7%		
		103	Huelva (Distrito 2)	10.236	40	10,7%		
		104	Huelva Estación de Autobuses	1.500	39	10,7%		
		105	Huelva (Distrito 3)	9.302	40	10,7%		
		106	Huelva P. I. Francisco Moreno y Polo Químico	1.940	39	10,7%		
		107	Huelva (Distrito 4)	14.305	41	10,5%		
		108	Huelva (Distrito 5)	15.044	40	10,7%		
		109	Huelva (Distrito 6)	8.083	40	10,7%		
		110	Huelva P. I. La Paz	1.127	20	15,0%		
		111	Huelva (Distrito 7)	23.189	59	8,8%		
		112	Huelva Campus el Carmen	1.699	38	10,8%		
113	Huelva (Distrito 8)	17.122	40	10,7%				
MC7	Lugares colombinos	30	Moguer	13.412	166	5,2%	588	7,4%
		31	Moguer P. I. La Jara	1.849	26	13,2%		
		32A	Moguer Mazagón	2.674	76	5,3%		
		32B	Palos de la Frontera Mazagón	2.654	76	7,6%		
		33	Palos de la Frontera	4.666	125	6,0%		
		34	Palos de la Frontera La Rábida	1.516	20	15,0%		
		40	San Juan del Puerto	7.309	99	6,7%		
Total				356.271	4.281	9,7%	4.281	7,8%

Tabla 1: Error muestral
Fuente: Elaboración propia

Respecto al error muestral cabe señalar:

- En la macrozona de Huelva, se ha alcanzado el error muestral inferior al 11% con un nivel de confianza del 95%.
- En los municipios: a nivel de macrozona, el error es inferior al 8%. Sólo en las macrozona de la Campiña alcanza dicho valor.

El error promedio a nivel de zona no alcanza el 10%, mientras que a nivel de macrozona se sitúa en el 7,8%

DETERMINACIÓN DEL ERROR MUESTRAL (ZONAS Y MACROZONAS)

Error muestral (%) d:

$$d = \frac{1}{\sqrt{2(NV - 1)}} \times \sqrt{\frac{0,96 \times NV \times NZ}{NE \times TM} - 0,96}$$

Donde:

NV= Número de viajes

NZ= Número de zonas

NE= Número de encuestas

TM= Tasa de movilidad

La estratificación de la muestra se realiza en base a dos criterios:

- Género: hombre y mujer.
- Edad, agrupada en 4 grupos de edades: 15-29 años, 30-49, 50-64 y 65 o más años.

Como resultado, en la tabla adjunta se recoge el % de número de encuestas aproximado según las variables usadas para la estratificación:

Macrozona	Denominación Macrozona	Población 2017	Hombre	Mujer	15 a 29	30 a 49	50 a 64	65 o más
MC1	Aljaraque-Punta Umría	29.385	49,9%	50,1%	20,3%	40,7%	24,4%	14,6%
MC2	Condado	61.117	49,6%	50,4%	21,1%	39,8%	20,7%	18,4%
MC3	Costa Occidental	75.193	50,6%	49,4%	21,3%	41,2%	21,7%	15,7%
MC4	Campiña	21.002	49,0%	51,0%	18,2%	36,7%	22,5%	22,6%
MC5	Andévalo	13.526	49,5%	50,5%	18,6%	40,8%	22,0%	18,7%
MC6	Huelva	121.968	47,4%	52,6%	18,6%	37,3%	23,4%	20,7%
MC7	Lugares colombinos	34.080	50,0%	50,0%	20,6%	47,1%	18,6%	13,8%
Total general		356.271	49,1%	50,9%	19,9%	39,9%	22,1%	18,1%

Tabla 2: Estratificación de la muestra EDM Ámbito PTMHU

Fuente: Elaboración propia

Una vez realizada la encuesta, se ha procedido a la determinación de los coeficientes de expansión. Estos coeficientes se han elaborado a partir de la población de cada macrozona debido a que el reparto por edad y género viene ya representado a la hora de realizar la encuesta, tal como se muestra en las dos tablas anteriores. Para ello, se consideran excluidos de la población de referencia la población entre 0 y 14 años.

1.2 Metodología de la encuesta domiciliaria

De la Encuesta Domiciliaria de Huelva 2019 (EDH19 en adelante) se han obtenido un total de 4.281 encuestas completas y válidas, tras un proceso de codificación, depuración, filtrado y corrección.

El alcance del Estudio de Explotación de la Encuesta Domiciliaria, en cuanto a nivel de agregación de los resultados, se ajusta a la macrozonificación ya definida: una macrozona correspondiente al municipio de Huelva, otras seis macrozonas de ámbito metropolitano, una macrozona que corresponde al resto de municipios de Huelva, otra macrozona referida a Sevilla capital, otra referida resto de municipios de Sevilla, otra referida al resto de provincias de Andalucía, otra referida al resto de España y una última macrozona referida a fuera de España.

Denominación de la Macrozona	Agregación del Ámbito Demográfico
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	Aljaraque Punta Umbría
MC02 Condado	Almonte Bollullos Par Del Condado Bonares Hinojos Lucena Del Puerto Niebla Palma Del Condado, La Rociana Del Condado
MC03 Costa Occidental	Ayamonte Cartaya Isla Cristina Lepe Villablanca
MC04 Campiña	Beas Trigueros Valverde del Camino
MC05 Andévalo	Gibraleón San Bartolomé De La Torre
MC06 Huelva	Huelva Capital
MC07 Lugares colombinos	Moguer Palos De La Frontera San Juan Del Puerto
MC08 Resto municipios de Huelva	
MC09 Sevilla Capital	
MC10 Resto municipios de Sevilla	
MC11 Resto municipios de Andalucía	
MC12 Resto municipios de España	
MC13 Fuera de España	

Tabla 3: Agregación del ámbito geográfico
Fuente: EDH19 y elaboración propia

La encuesta se compone de 3 fichas y se puede consultar en el Capítulo 3: Cuestionarios:



- La ficha de hogares recoge los datos característicos de los hogares, como el número de miembros que componen el hogar, el número de vehículos de los que se dispone, datos sobre la vivienda y sobre el aparcamiento en residencia.
- En la ficha de personas, se recogen los datos referentes a la persona entrevistada como, por ejemplo, el grado de parentesco con respecto del cabeza de familia, edad, género, etc.
- Por último, en la ficha de desplazamientos se contemplan todos los datos correspondientes a los viajes realizados por la persona entrevistada en el día laborable anterior a la realización de la encuesta y toda la información desagregada de cada etapa de los viajes registrados. Los datos que se solicitaban eran referentes al origen y destino de cada viaje, motivo del viaje y frecuencia del mismo. Esta información consta de los modos de transporte utilizados en cada etapa, tiempos de viaje, líneas, tipo de aparcamiento, motivos de utilización del transporte público o del vehículo privado.

Una vez recogidos los datos, se grabaron para seguidamente comprobar y corregir errores que pudieran haberse cometido en las fases anteriores de trabajo.

1.3 Población

La población censada de referencia en la EDH19 se corresponde con la población mayor de 15 años que reside en las áreas estudiadas que en el año 2017 ascendió a 356.271 habitantes, de los cuales el reparto entre macrozonas se muestra en la tabla siguiente:

Macrozona	Denominación Macrozona	Población 2017	%
MC1	Aljaraque-Punta Umbría	29.385	8%
MC2	Condado	61.117	17%
MC3	Costa Occidental	75.193	21%
MC4	Campiña	21.002	6%
MC5	Andévalo	13.526	4%
MC6	Huelva	121.968	34%
MC7	Lugares colombinos	34.080	10%
Total general		356.271	100%

Tabla 4: Población por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

La EDH19 desarrollada arroja como primer dato que, del total de habitantes residentes en el ámbito de estudio, se produce un **total de 889.896 viajes** en un día medio laborable. Se considera viaje tanto a los desplazamientos motorizados como los realizados a pie cumpliendo que el tiempo cubierto es superior a 5 minutos. Este número de viajes fue realizado por un total de 356.271 habitantes, lo que resulta un primer **índice de movilidad de 2,49 viajes/habitante**. También se obtiene que 61.123 habitantes no realizaron ningún tipo de viaje.

REALIZA DESPLAZ. MAYOR 5 MIN.	Total	Total %
Sí	295.148	83%
No	61.123	17%
Total general	356.271	100%

Tabla 5: Población según viaje o no
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Población: Viajan o no viajan

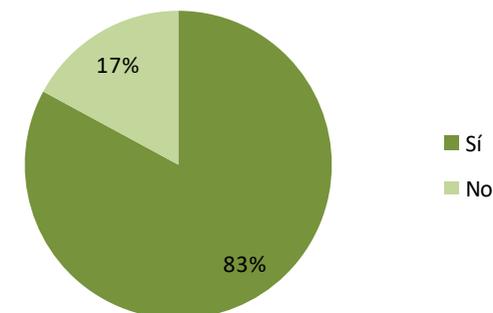


Ilustración 1: Población que viaja o no
Fuente: EDH19 y elaboración propia

1.4 Hogares y tamaño medio familiar

La siguiente tabla muestra el número de miembros del hogar de cada macrozona:

MACROZONA	DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN SEGÚN NÚMERO DE MIEMBROS DEL HOGAR						Total general
	1	2	3	4	5	>5	
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	2.888	7.227	7.793	8.265	2.516	695	29.385
MC02 Condado	4.529	14.045	15.742	19.711	4.590	2.501	61.117
MC03 C. Occidental	7.284	19.951	19.909	20.942	4.364	2.742	75.193
MC04 Campiña	2.794	5.098	7.656	4.244	1.099	111	21.002
MC05 Andévalo	1.236	3.720	3.322	3.702	1.184	362	13.526
MC06 Huelva	10.994	36.133	36.083	30.170	7.467	1.122	121.968
MC07 L.Colombinos	2.935	7.911	8.750	10.571	2.801	1.111	34.080
Total general	32.660	94.085	99.255	97.605	24.021	8.645	356.271

Tabla 6: Número de miembros del hogar por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN SEGÚN NÚMERO DE MIEMBROS DEL HOGAR (%)							
MACROZONA	1	2	3	4	5	>5	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	9,8%	24,6%	26,5%	28,1%	8,6%	2,4%	100%
MC02 Condado	7,4%	23,0%	25,8%	32,3%	7,5%	4,1%	100%
MC03 C. Occidental	9,7%	26,5%	26,5%	27,9%	5,8%	3,6%	100%
MC04 Campiña	13,3%	24,3%	36,5%	20,2%	5,2%	0,5%	100%
MC05 Andévalo	9,1%	27,5%	24,6%	27,4%	8,8%	2,7%	100%
MC06 Huelva	9,0%	29,6%	29,6%	24,7%	6,1%	0,9%	100%
MC07 L.Colombinos	8,6%	23,2%	25,7%	31,0%	8,2%	3,3%	100%
Total general	9,2%	26,4%	27,9%	27,4%	6,7%	2,4%	100%

Tabla 7: % Número de miembros del hogar por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

De las diferentes familias por número de miembros, predominan las familias de 3 miembros, siendo éstas el 27,9% de las familias encuestadas, seguidas de las familias de 4 y 2 miembros (27,4% y 26,4% respectivamente). La representación menor corresponde a las familias con más de 5 miembros con un 2,4%.

De la gráfica representada a continuación se extrae claramente la siguiente información: en los municipios que engloban las macrozonas 6 y 4, el núcleo familiar más numeroso es el formado por 3 y 2 miembros, mientras que en el resto de macrozonas las familias de 4 miembros son las mayoritarias, a destacar en la macrozona 2.

Nº DE MIEMBROS DEL HOGAR

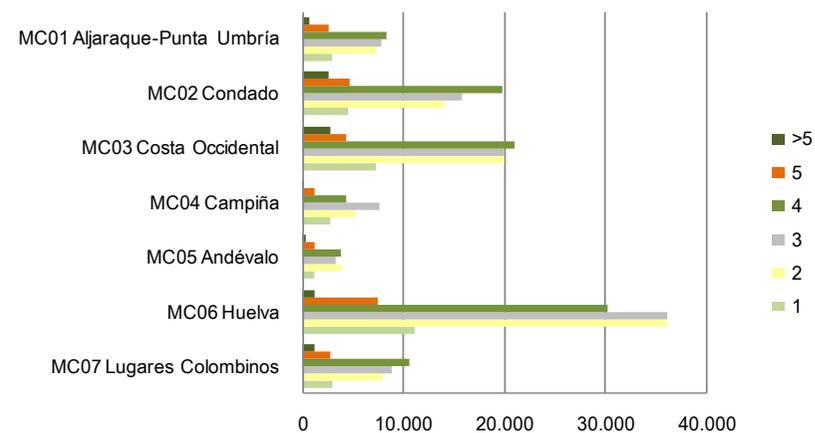


Ilustración 2: Nº miembros del Hogar por macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Por último, se han obtenido datos relativos al tipo de vivienda, de tal forma que se distingue entre vivienda unifamiliar y edificio plurifamiliar. En la tabla adjunta se muestran los resultados obtenidos:

MACROZONA	UNIFAMILIAR	% UNIFAMILIAR	PLURIFAMILIAR	% PLURIFAMILIAR
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	21.614	73,6%	7.771	26,4%
MC02 Condado	45.333	74,2%	15.784	25,8%
MC03 Costa Occidental	46.517	61,9%	28.676	38,1%
MC04 Campiña	14.925	71,1%	6.077	28,9%
MC05 Andévalo	9.111	67,4%	4.415	32,6%
MC06 Huelva	9.657	7,9%	112.311	92,1%
MC07 Lugares Colombinos	23.225	68,1%	10.855	31,9%
Total general	170.381	47,8%	185.890	52,2%

Tabla 8: Tipos de viviendas por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

POBLACION SEGÚN EL TIPO DE VIVIENDA

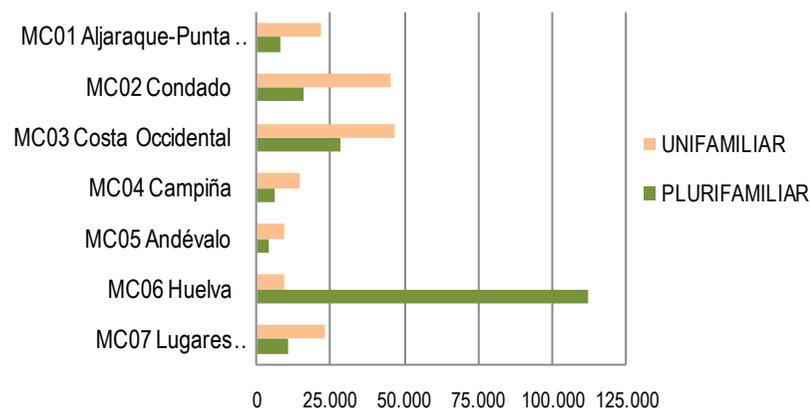


Ilustración 3: Tipo de Vivienda por macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

La distribución del tipo de vivienda, en términos absolutos, es muy similar entre vivienda plurifamiliar y unifamiliar, aunque existe un 4,4% más de vivienda plurifamiliar. En todas las macrozonas del ámbito, a excepción de Huelva capital (MC06), las viviendas unifamiliares suponen más del doble que las plurifamiliares. Dicha tipología suele ser la más habitual en los municipios de menor tamaño. En la MC06 Huelva capital las viviendas unifamiliares apenas suponen el 8% del total.

Respecto a la tenencia de la vivienda, la relación es un 9% para el alquiler y un 91% para la propiedad. Esta tónica se mantiene de manera similar en todas las macrozonas.

MACROZONA	PROPIEDAD	% PROPIEDAD	ALQUILER	% ALQUILER
MC01 Aljaraque-Punta Umbria	27.430	93,3%	1.955	6,7%
MC02 Condado	55.309	90,5%	5.808	9,5%
MC03 Costa Occidental	65.298	86,8%	9.895	13,2%

MACROZONA	PROPIEDAD	% PROPIEDAD	ALQUILER	% ALQUILER
MC04 Campiña	20.318	96,7%	684	3,3%
MC05 Andévalo	12.322	91,1%	1.204	8,9%
MC06 Huelva	112.538	92,3%	9.430	7,7%
MC07 Lugares Colombinos	31.356	92,0%	2.724	8,0%
Total general	324.570	91,1%	31.701	8,9%

Tabla 9: Tenencia de la Vivienda por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

POBLACION SEGÚN RÉGIMEN VIVIENDA

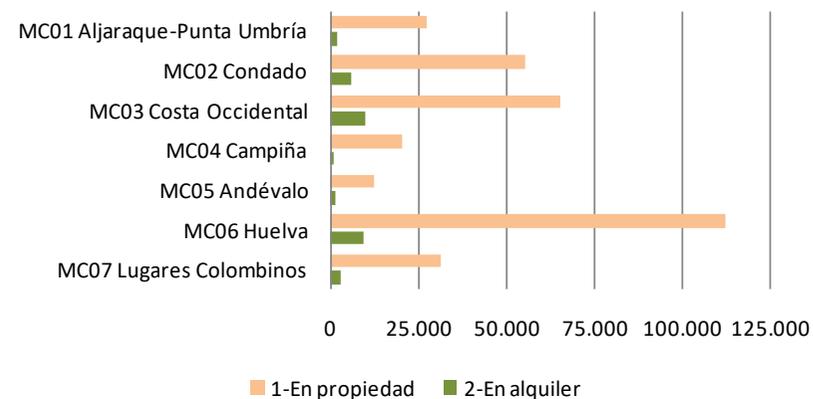


Ilustración 4: Tenencia de la Vivienda por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

1.5 Motorización

El índice de motorización, ratio definido como número de vehículos por cada mil habitantes, es uno de los principales indicadores de la accesibilidad de los habitantes a los diferentes modos de transporte privado.

Los índices de motorización obtenidos son:

INDICES DE MOTORIZACIÓN			
MACROZONA	COCHES	MOTOS	BICIS
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	796	155	236
MC02 Condado	766	141	221
MC03 Costa Occidental	810	157	211
MC04 Campiña	783	203	142
MC05 Andévalo	772	85	194
MC06 Huelva	838	103	183
MC07 Lugares Colombinos	852	123	228
Total general	812	132	202

Tabla 10: Índices de motorización por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

- Como puede apreciarse, el índice de vehículo privado se sitúa entre los 766 coches por cada 1.000 hab. de la Macrozona 2 Condado y los 852 de la Macrozona 7 Lugares colombinos.
- Para las motos, destaca la Macrozona 4 Campiña con 203. En el lado opuesto se sitúa la Macrozona 5 Andévalo con 85 motos por cada 1.000 hab.
- Por último, para las bicicletas, la Macrozona 1 Aljaraque-Punta Umbría es la que cuenta con un índice más alto (236), frente a la Macrozona 4 Campiña con tan sólo 142 bicis por cada 1.000 hab.

ÍNDICES DE MOTORIZACIÓN

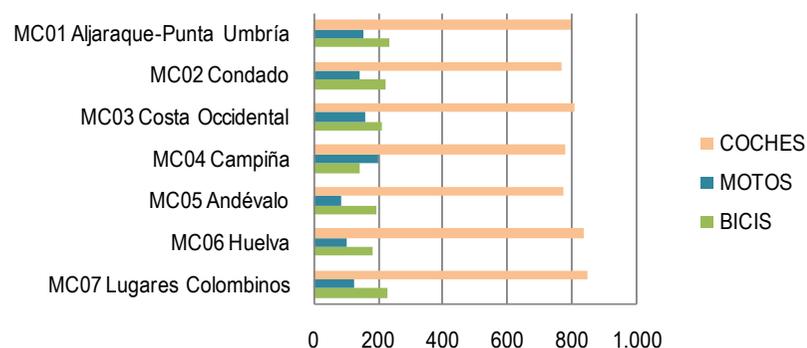


Ilustración 5: Índices de motorización por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Analizando el modo de aparcamiento en residencia, se muestra en la tabla los resultados obtenidos en la Encuesta Domiciliaria:

MACROZONA	Plaza de aparcamiento en propiedad	Garaje privado en casa unifamiliar	Plaza de aparcamiento en alquiler	En la calle	Zona ORA	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	5.262	7.293	624	13.099	135	26.412
MC02 Condado	16.755	10.673	4.287	23.571	0	55.286
MC03 Costa Occidental	20.268	10.757	2.811	33.150	0	66.987
MC04 Campiña	5.033	4.192	781	8.307	0	18.313
MC05 Andévalo	3.499	2.030	809	5.178	0	11.515
MC06 Huelva	58.322	4.046	5.617	39.120	1.688	108.794
MC07 Lugares Colombinos	8.105	7.994	1.219	14.102	110	31.530
Total general	117.244	46.986	16.147	136.526	1.933	318.836

Tabla 11: Modo de aparcamiento en residencia por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

MACROZONA	Plaza de aparcamiento en propiedad	Garaje privado en casa unifamiliar	Plaza de aparcamiento en alquiler	En la calle	Zona ORA	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	19,9%	27,6%	2,4%	49,6%	0,5%	100%
MC02 Condado	30,3%	19,3%	7,8%	42,6%	0,0%	100%
MC03 Costa Occidental	30,3%	16,1%	4,2%	49,5%	0,0%	100%
MC04 Campiña	27,5%	22,9%	4,3%	45,4%	0,0%	100%

MACROZONA	Plaza de aparcamiento en propiedad	Garaje privado en casa unifamiliar	Plaza de aparcamiento en alquiler	En la calle	Zona ORA	Total general
MC05 Andévalo	30,4%	17,6%	7,0%	45,0%	0,0%	100%
MC06 Huelva	53,6%	3,7%	5,2%	36,0%	1,6%	100%
MC07 Lugares Colombinos	25,7%	25,4%	3,9%	44,7%	0,3%	100%
Total general	36,8%	14,7%	5,1%	42,8%	0,6%	100%

Tabla 12: % Modo de aparcamiento en residencia por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Casi la mitad (42,8%) de los aparcamientos de los vehículos, en residencia, se realizan en la calle. Le siguen en importancia los que cuentan con una plaza en propiedad (36,8%) seguido de en casa unifamiliar y alquiler (14,7 y 5,1% respectivamente).

En cuanto a las macrozonas, en las de la ciudad de Huelva (MC06) abundan más los aparcamientos en propiedad (53,6%).

APARCAMIENTO EN RESIDENCIA

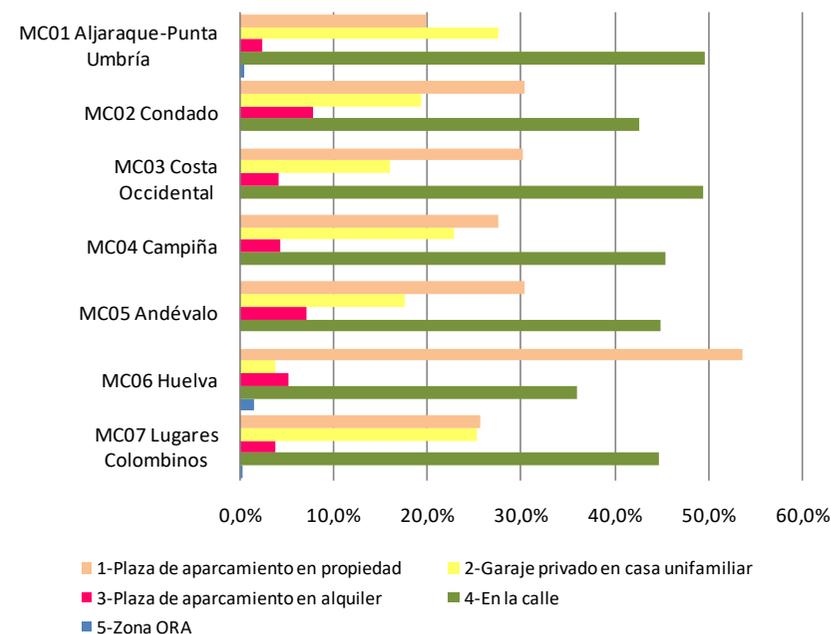


Ilustración 6: Modos de aparcamiento por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

1.6 Edad

En cuanto a la edad, el grupo comprendido entre 30-49 años es el grupo más numeroso con un 40%. El resto de grupos de edad tienen valores muy similares, entre el 18%-22%.

MACROZONA	15<=EDAD <30	30<=EDAD <49	50<=EDAD <65	65<=EDAD	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	5.951	11.967	7.173	4.294	29.385
MC02 Condado	12.881	24.329	12.650	11.257	61.117

MACROZONA	15<=EDAD <30	30<=EDAD <49	50<=EDAD <65	65<=EDAD	Total general
MC03 Costa Occidental	16.014	31.012	16.325	11.842	75.193
MC04 Campiña	3.832	7.704	4.728	4.738	21.002
MC05 Andévalo	2.511	5.513	2.969	2.533	13.526
MC06 Huelva	22.657	45.523	28.565	25.223	121.968
MC07 Lugares Colombinos	7.012	16.045	6.337	4.686	34.080
Total general	70.858	142.093	78.747	64.573	356.271

Tabla 13: Grupos de edad por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

MACROZONA	15<=EDAD <30	30<=EDAD <49	50<=EDAD <65	65<=EDAD	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	20,3%	40,7%	24,4%	14,6%	100%
MC02 Condado	21,1%	39,8%	20,7%	18,4%	100%
MC03 Costa Occidental	21,3%	41,2%	21,7%	15,7%	100%
MC04 Campiña	18,2%	36,7%	22,5%	22,6%	100%
MC05 Andévalo	18,6%	40,8%	22,0%	18,7%	100%
MC06 Huelva	18,6%	37,3%	23,4%	20,7%	100%
MC07 Lugares Colombinos	20,6%	47,1%	18,6%	13,8%	100%
Total general	19,9%	39,9%	22,1%	18,1%	100%

Tabla 14: % Grupos de edad por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

EDAD POR MACROZONA

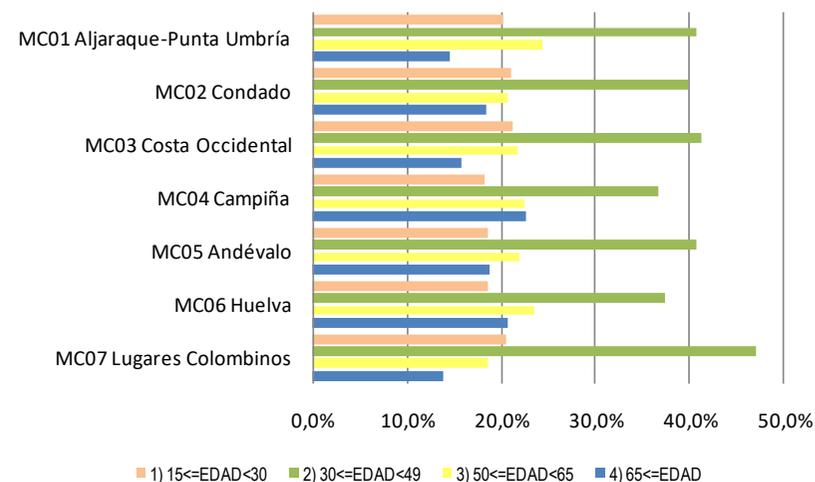


Ilustración 7: Edad de los encuestados
Fuente: EDH19 y elaboración propia

1.7 Actividad

La actividad de la población ocupada y estudiante es el factor generador de la movilidad obligada.

ACTIVIDAD DE LA POBLACIÓN								
MACROZONA	Ocupado	Labores del hogar	Parado	Jubilado	Incapacidad permanente para el trabajo	Estudiante	Otros	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	14.340	3.212	3.206	3.179	1.882	3.360	207	29.385
MC02 Condado	31.349	4.105	6.526	7.505	5.384	4.622	1.625	61.117
MC03 Costa Occidental	38.187	4.738	11.672	9.724	4.219	5.342	1.311	75.193

ACTIVIDAD DE LA POBLACIÓN								
MACROZONA	Ocupado	Labores del hogar	Parado	Jubilado	Incapacidad permanente para el trabajo	Estudiante	Otros	Total general
MC04 Campiña	9.425	2.567	2.280	3.717	1.037	1.977	0	21.002
MC05 Andévalo	6.616	894	1.925	3.015	262	662	152	13.526
MC06 Huelva	53.608	9.391	18.349	18.047	7.651	13.300	1.622	121.968
MC07 Lugares Colombinos	18.220	2.851	3.802	4.792	616	3.558	241	34.080
Total general	171.744	27.757	47.760	49.980	21.051	32.822	5.158	356.271

Tabla 15: Dedicación por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

% ACTIVIDAD DE LA POBLACIÓN								
MACROZONA	Ocupado	Labores del hogar	Parado	Jubilado	Incapacidad permanente para el trabajo	Estudiante	Otros	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	48,8%	10,9%	10,9%	10,8%	6,4%	11,4%	0,7%	100%
MC02 Condado	51,3%	6,7%	10,7%	12,3%	8,8%	7,6%	2,7%	100%
MC03 Costa Occidental	50,8%	6,3%	15,5%	12,9%	5,6%	7,1%	1,7%	100%
MC04 Campiña	44,9%	12,2%	10,9%	17,7%	4,9%	9,4%	0,0%	100%
MC05 Andévalo	48,9%	6,6%	14,2%	22,3%	1,9%	4,9%	1,1%	100%
MC06 Huelva	44,0%	7,7%	15,0%	14,8%	6,3%	10,9%	1,3%	100%
MC07 Lugares Colombinos	53,5%	8,4%	11,2%	14,1%	1,8%	10,4%	0,7%	100%
Total general	48,2%	7,8%	13,4%	14,0%	5,9%	9,2%	1,4%	100%

Tabla 16: % Dedicación por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

En la encuesta realizada, el 57,4% de la población considerada tiene como actividad principal el trabajo o los estudios. Casi la mitad de la población está ocupada (un 48,2%), seguida de los pensionistas o jubilados con un 14%. Del resto, estudiantes, labores del hogar y desempleados tienen valores similares (8%-13%).

Por macrozonas, se mantiene la misma tónica que a nivel general: destacan los ocupados en todas las macrozonas seguidos de los jubilados/pensionistas y parados.

ACTIVIDAD POR MACROZONA

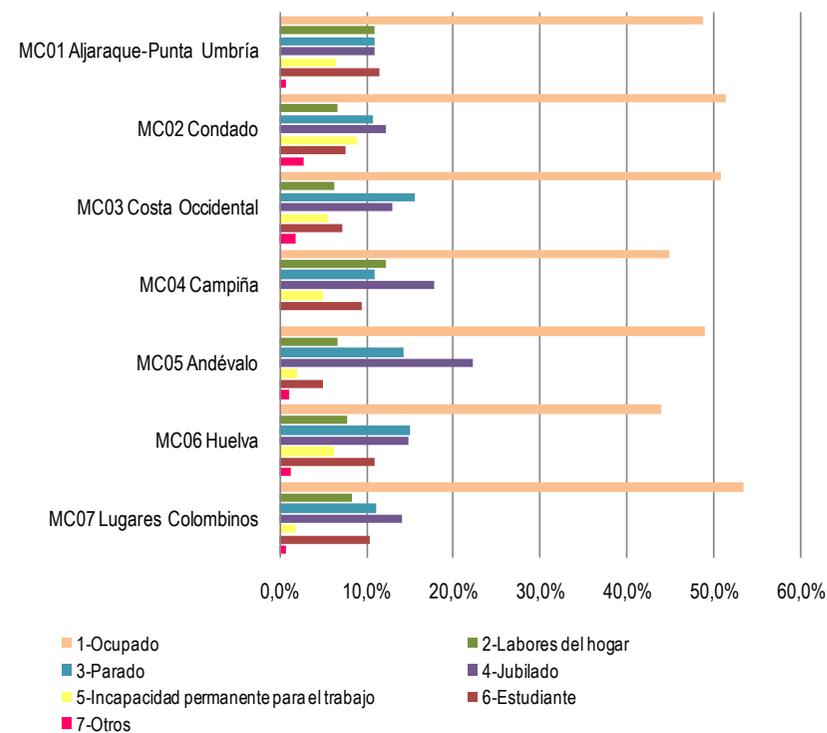


Ilustración 8: Dedicación por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

1.8 Carné y disponibilidad de vehículo

En la EDH19 se procedió a detectar si la persona encuestada disponía de carné de conducir y de vehículo privado, valor añadido para poder generar viajes en un modo u otro de transporte.

En relación a la disponibilidad de carné de conducir, se observa cómo el 67% del total disponen de carné de conducir frente al 23% que no tiene. Además el 9% cuenta con carné de coche y moto.

DISPONIBILIDAD DE CARNÉ						
MACROZONA	No tiene carnet de conducir de ningún tipo	Solamente licencia de ciclomotor	Carné de moto (A1/A2)	Carné de coche (B) o superior (C, D ó E)	Carné de moto y coche	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	6.312		59	19.877	3.136	29.385
MC02 Condado	15.397	190	282	38.572	6.676	61.117
MC03 Costa Occidental	16.943	453	353	50.065	7.379	75.193
MC04 Campiña	4.791		70	13.391	2.750	21.002
MC05 Andévalo	3.327	128		9.095	976	13.526
MC06 Huelva	28.687	421	633	82.804	9.424	121.968
MC07 Lugares Colombinos	7.316	128	55	24.404	2.177	34.080
Total general	82.773	1.319	1.452	238.209	32.518	356.271

Tabla 17: Disponibilidad de carné de conducir por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

% DISPONIBILIDAD DE CARNÉ						
MACROZONA	No tiene carnet de conducir de ningún tipo	Solamente licencia de ciclomotor	Carné de moto (A1/A2)	Carné de coche (B) o superior (C, D ó E)	Carné de moto y coche	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	21,5%	0,0%	0,2%	67,6%	10,7%	100%
MC02 Condado	25,2%	0,3%	0,5%	63,1%	10,9%	100%
MC03 Costa Occidental	22,5%	0,6%	0,5%	66,6%	9,8%	100%
MC04 Campiña	22,8%	0,0%	0,3%	63,8%	13,1%	100%
MC05 Andévalo	24,6%	0,9%	0,0%	67,2%	7,2%	100%
MC06 Huelva	23,5%	0,3%	0,5%	67,9%	7,7%	100%
MC07 Lugares Colombinos	21,5%	0,4%	0,2%	71,6%	6,4%	100%
Total general	23,2%	0,4%	0,4%	66,9%	9,1%	100%

Tabla 18: % Disponibilidad de carné de conducir por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

En todas las macrozonas, el más del 63% de la población dispone de carné de conducir, llegando incluso al 71% en la MC07 Lugares colombinos. La macrozona con un mayor número de personas sin carné de conducir se localizan en el corredor MC02 Condado, en el sentido opuesto destacan las macrozonas MC01 y MC07. En ambas el 21,5% no dispone de carné.

DISPONIBILIDAD DE CARNET DE CONDUCIR

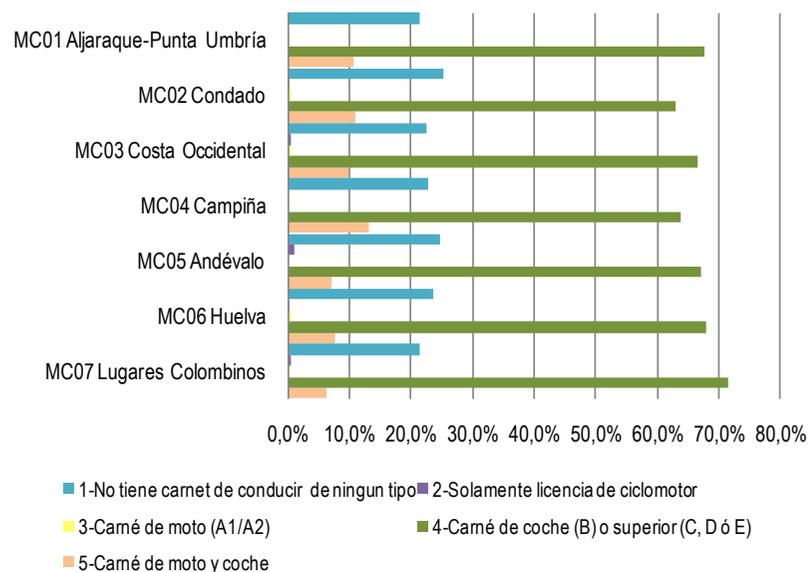


Ilustración 9: Disponibilidad de carné de conducir por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Estos datos deben apoyarse en la disponibilidad de vehículo para poder considerar la potencialidad de generar viajes en vehículo privado o no. Se observa como el total de los que disponen de vehículo, ya sea como conductor o como acompañante, representan el 87% de los encuestados: el 69% disponen de vehículo como conductor y el 18% como acompañante. Sólo el 13% no dispone de vehículo.

MACROZONA	1-Sí, como conductor	2-Sí, como acompañante	3-No dispone	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	20.740	5.203	3.443	29.385
MC02 Condado	42.574	11.795	6.748	61.117
MC03 Costa Occidental	53.897	12.396	8.901	75.193
MC04 Campiña	14.756	2.760	3.486	21.002
MC05 Andévalo	9.066	2.263	2.197	13.526

MACROZONA	1-Sí, como conductor	2-Sí, como acompañante	3-No dispone	Total general
MC06 Huelva	81.301	21.572	19.095	121.968
MC07 Lugares Colombrinos	24.442	7.505	2.133	34.080
Total general	246.775	63.494	46.002	356.271

Tabla 19: Disponibilidad de vehículo por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

MACROZONA	1-Sí, como conductor	2-Sí, como acompañante	3-No dispone	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	70,6%	17,7%	11,7%	100%
MC02 Condado	69,7%	19,3%	11,0%	100%
MC03 Costa Occidental	71,7%	16,5%	11,8%	100%
MC04 Campiña	70,3%	13,1%	16,6%	100%
MC05 Andévalo	67,0%	16,7%	16,2%	100%
MC06 Huelva	66,7%	17,7%	15,7%	100%
MC07 Lugares Colombrinos	71,7%	22,0%	6,3%	100%
Total general	69,3%	17,8%	12,9%	100%

Tabla 20: % Disponibilidad de vehículo por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

DISPONIBILIDAD DE VEHÍCULO

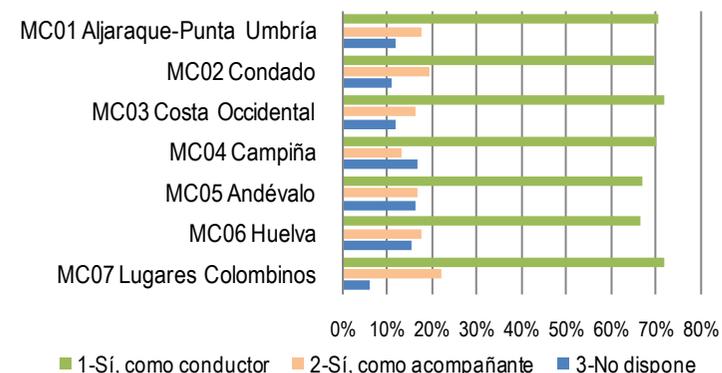


Ilustración 10: Disponibilidad de vehículo por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

1.9 Movilidad global

A efectos del siguiente análisis, se considera como viaje el desplazamiento desde un origen a un destino, con un motivo concreto, con independencia del número de modos (etapas) que se utilicen en el viaje.

Los modos de transporte considerados en este estudio de movilidad han sido:

- A pie
- Coche como conductor
- Coche como acompañante
- Motocicleta o ciclomotor
- Bicicleta o similar
- Autobús urbano
- Autobús interurbano
- Blabacar, coche compartido o similar
- Taxi o similar
- Uber, Cabify o similar
- Autobús especial (transporte escolar, autobús de empresa...)
- RENFE-(Otros)
- Otros (especificar)

A efectos de reparto modal se han agrupado en cinco modos principales de transporte:

- A pie
- Vehículo privado
- Transporte público
- Bicicleta
- Otros

Para definir el modo principal en el que se realiza cada viaje, se realizan las siguientes consideraciones:

1. Un viaje se realiza en el modo "A pie" cuando la totalidad del viaje se realiza en este modo.
2. Un viaje se considera que se realiza en "Vehículo privado" cuando la totalidad del viaje se realiza en coche, bien como conductor, bien como acompañante.
3. Un viaje se define como "Transporte público" cuando en el viaje al menos hay una etapa en autobús urbano o autobús interurbano.
4. Un viaje se considera que se realiza en "Bicicleta" cuando al menos hay una etapa que se realiza en este modo.
5. Por último, en el modo de transporte principal "Otros" se consideran los viajes no incluidos en alguno de los otros tres modos considerados, es decir, desplazamientos realizados en tren, motocicleta, ciclomotor, taxi, autobús especial y otros.

En relación con la localización del domicilio y el origen o el destino del viaje, en el presente estudio de movilidad se diferencian dos tipos de viaje:

- Viajes basados en el domicilio: cuando en uno de los extremos del viaje se localiza el domicilio de quien se desplaza.
- Viajes no basados en el domicilio: cuando en ninguno de los extremos del viaje se localiza el domicilio de quien se desplaza.

En viajes basados en el domicilio, el motivo principal se asimila al del extremo opuesto a donde se localiza el domicilio, es decir, un viaje del trabajo a casa se considera realizado por motivo principal Trabajo. En los viajes no basados en el domicilio, el motivo principal del viaje se asimila al motivo destino, es decir, un viaje del Trabajo a Estudios se considera realizado por motivo Estudios.

Por otra parte, hay que distinguir entre viajes generados y atraídos:

- En los viajes basados en el domicilio, el viaje se considera Generado por la zona donde se localiza el domicilio, sea el origen o el destino del viaje, y Atraído por la zona opuesta.
- En los viajes no basados en el domicilio, el viaje se considera Generado por la zona Origen y Atraído por la zona opuesta.

Como se ha expuesto en el apartado de Metodología de la Encuesta Domiciliaria, la población de referencia en la EDH19 es de 356.271 habitantes. Estas personas

realizan un total de 889.896 viajes en un día medio laborable. Combinando ambos datos se obtiene un Índice de movilidad total de 2,49 viajes/habitante.

Considerando los cinco modos de transporte principales anteriormente señalados, de los 889.896 viajes recogidos en la EDH19 en un día laborable, el 38% de los desplazamientos se realizan exclusivamente a pie, el 58% se realizan en vehículo privado, el 2% en transporte público, el 1% en bicicleta y el 1% restante en otros modos.

MACROZONA	A PIE	VEH. PRIVADO	TRANSP. PUBLICO	BICI	OTROS	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	18.769	42.545	675	410	90	62.488
MC02 Condado	51.831	81.084	530	708	4.253	138.406
MC03 Costa Occidental	58.662	112.792	627	1.216	1.549	174.847
MC04 Campiña	19.157	23.138	48	887	228	43.459
MC05 Andévalo	13.412	13.186	234	119	72	27.022
MC06 Huelva	148.955	182.241	16.354	633	1.750	349.933
MC07 Lugares Colombinos	27.992	49.079	241	495	847	78.654
MC08 Resto municipios de Huelva	0	4.091	0	0	304	4.394
MC09 Sevilla Capital	32	5.518	722	0	38	6.310
MC10 Resto municipios de Sevilla	64	2.262	0	0	0	2.326
MC11 Resto municipios de Andalucía	0	689	46	0	244	979
MC12 Resto municipios de España	0	167	34	0	72	274
MC13 Fuera de España	0	710	0	0	94	803
Total general	338.874	517.501	19.510	4.469	9.542	889.896
% sobre Total	38%	58%	2%	1%	1%	100%

Tabla 21: Reparto Modal por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

REPARTO MODAL

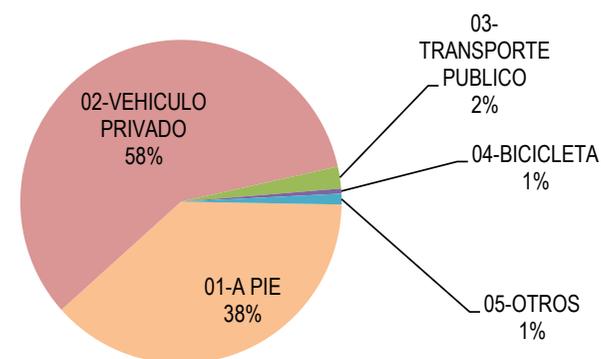


Ilustración 11: Reparto Modal
Fuente: EDH19 y elaboración propia

En cuanto a los modos mecanizados, considerándose estos como aquellos modos que no son a pie, alcanzan un 62% del total, proporcionando un ratio de movilidad relativa de 1,55 viajes mecanizados por encuestado.

1.10 Movilidad según motivos de viaje

La siguiente tabla refleja la matriz de distribución de los viajes según motivo origen y motivo destino:

		MOTIVO DESTINO DEL DESPLAZAMIENTO									
		01-Casa	02-Trabajo	03-Gestiones del trabajo	04-Estudios	05-Compras	06-Médico	07-Asunto personal	08-Ocio	10-Acompañar al colegio	Total
MOTIVO ORIGEN DEL DESPLAZAMIENTO	01-Casa	0	121.384	7.140	27.834	58.918	23.763	40.311	58.793	71.416	409.558
	02-Trabajo	118.980	2.383	1.925	62	1.358	192	1.234	1.887	7.036	135.058
	03-Gestiones del trabajo	7.155	1.739	1.798	0	116	53	231	53	345	11.490
	04-Estudios	27.227	0	45	0	722	0	311	897	181	29.382
	05-Compras	65.748	406	0	42	2.179	231	1.192	1.334	1.995	73.127
	06-Médico	20.901	153	0	0	1.625	1.115	507	616	1.437	26.355
	07-Asunto personal	39.984	647	108	392	2.760	202	2.539	837	1.294	48.764
	08-Ocio	60.211	328	90	78	1.933	242	859	2.096	1.199	67.035
	10-Acompañar al colegio	68.341	6.481	222	504	3.912	1.065	2.436	1.519	4.647	89.126
	Total	408.547	133.522	11.328	28.911	73.522	26.862	49.621	68.032	89.550	889.896

Ilustración 12: Matriz Motivos de Viaje

Fuente: EDH19 y elaboración propia

De acuerdo con estos datos, los viajes con origen o destino en casa (viajes basados en el domicilio) suponen el 92% de los viajes realizados. Esta participación de viajes basados en el domicilio es similar a la observada en otras Encuestas Domiciliarias y previsiblemente será superior a la realidad, pues como se ha comprobado en las Encuestas Domiciliarias se subestiman los viajes No basados en el domicilio.

Para el conjunto de viajes, basados y no basados en el domicilio, el motivo prioritario del viaje es el trabajo, aducido por el 29% de los encuestados que, junto al motivo estudios (6%) supone que por movilidad obligada se realizan 35% de los viajes.

MOTIVO PRINCIPAL	Basados en Casa		No basados en casa		TOTAL	
	VIAJES	%	VIAJES	%	VIAJES	%
Trabajo	240.364	29%	16.078	22%	256.443	29%
Gestiones del trabajo	14.295	2%	4.335	6%	18.630	2%
Estudios	55.060	7%	2.156	3%	57.216	6%
Compras	124.665	15%	7.380	10%	132.045	15%
Médico	44.664	5%	5.453	8%	50.118	6%
Asunto personal	80.295	10%	8.779	12%	89.075	10%
Ocio	119.004	15%	6.824	10%	125.828	14%
Acompañar al colegio	139.757	17%	20.785	29%	160.542	18%
TOTAL	818.105	100%	71.791	100%	889.896	100%

Tabla 22: Distribución viajes basados y no basados en domicilio según motivo
Fuente: EDH19 y elaboración propia

VIAJES SEGÚN MOTIVO PRINCIPAL

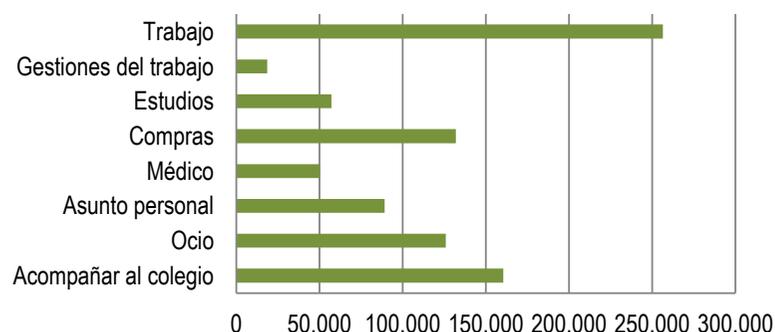


Ilustración 13: Viajes totales según motivo principal
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Analizando los viajes de movilidad no obligada, se observa como el motivo más extendido es por acompañar al colegio, que supone el 18% de los viajes, mientras que el motivo compras alcanza el 15%.

En los viajes basados en domicilio, el primer motivo de desplazamiento lo constituye el trabajo con el 29%, seguido del motivo acompañar al colegio con el 17%. El motivo compras y ocio tienen la misma participación, 15% de los viajes basados en el domicilio.

En los viajes no basados en el domicilio, los viajes de movilidad obligada sólo suponen el 25%. Esta disminución es debida a que, en general, los viajes de movilidad obligada tienen como origen o destino el propio domicilio en mayor proporción que otros orígenes o destinos.

Otro factor que muestra la movilidad existente es la frecuencia con que se realiza cada viaje. En las tablas adjuntas se muestran los resultados globales y relativos obtenidos.

MOTIVO	1 día por semana	2 días por semana	3 días por semana	4 días por semana	5 o más días por semana	Todos los días laborables	En alguna ocasión	Total general
Trabajo	1.838	1.661	7.045	391	46.389	189.493	5.684	252.502
Gestiones del trabajo	2.360	602	2.367		1.267	5.931	5.957	18.483
Estudios	860	4.263	5.689	802	910	42.111	1.502	56.138
Compras	24.453	7.181	41.924	366	7.195	14.227	43.923	139.270
Médico	1.945	1.060	1.630		1.083	2.931	39.114	47.764
Asunto personal	7.117	4.468	15.246	484	6.890	11.030	44.370	89.605
Ocio	11.038	4.773	39.540	2.428	19.973	23.084	27.406	128.243
Acompañar al colegio	9.576	9.954	24.225	948	9.755	80.912	22.521	157.891
Total general	59.189	33.962	137.666	5.419	93.463	369.720	190.477	889.896

Tabla 23: Distribución viajes según frecuencia y motivo
Fuente: EDH19 y elaboración propia

MOTIVO	1 día por semana	2 días por semana	3 días por semana	4 días por semana	5 o más días por semana	Todos los días laborables	En alguna ocasión	Total general
Trabajo	0,7%	0,7%	2,8%	0,2%	18,4%	75,0%	2,3%	100%
Gestiones del trabajo	12,8%	3,3%	12,8%	0,0%	6,9%	32,1%	32,2%	100%
Estudios	1,5%	7,6%	10,1%	1,4%	1,6%	75,0%	2,7%	100%
Compras	17,6%	5,2%	30,1%	0,3%	5,2%	10,2%	31,5%	100%
Médico	4,1%	2,2%	3,4%	0,0%	2,3%	6,1%	81,9%	100%
Asunto personal	7,9%	5,0%	17,0%	0,5%	7,7%	12,3%	49,5%	100%
Ocio	8,6%	3,7%	30,8%	1,9%	15,6%	18,0%	21,4%	100%
Acompañar al colegio	6,1%	6,3%	15,3%	0,6%	6,2%	51,2%	14,3%	100%
Total general	6,7%	3,8%	15,5%	0,6%	10,5%	41,5%	21,4%	100%

Tabla 24: % Distribución viajes según frecuencia y motivo
Fuente: EDH19 y elaboración propia

El 42% de los viajes se repite todos los días laborables, seguido más de 5 días a la semana con el 11%.

Analizando por motivos, los definidos como de movilidad obligada se repiten todos los días laborables el 75% de los viajes. Esta frecuencia en los viajes con motivo acompañar al colegio se repite todos los días laborables el 51%, viajes inducidos por la movilidad obligada de Estudios.

Por último, el motivo médico es de los que menos recurrencia presenta con un porcentaje del 82% de forma ocasional.

1.11 Movilidad según modo de transporte

Un elemento diferenciador en el reparto modal, además del ya señalado nivel de motorización, es el modo del viaje.

MOTIVO PRINCIPAL	MODO PRINCIPAL					Total general
	A PIE	VEH. PRIVADO	TRANSP. PUBLICO	BICI	OTROS	
Trabajo	52.035	191.349	4.144	1.056	3.917	252.502
Gestiones del trabajo	3.235	14.399	46		802	18.483
Estudios	24.627	25.907	2.855	797	1.953	56.138
Compras	79.928	56.419	2.264	658		139.270
Médico	13.456	29.967	3.600		740	47.764
Asunto personal	35.275	48.146	3.964	1.180	1.041	89.605
Ocio	73.818	52.284	1.095	523	523	128.243
Acompañar al colegio	56.499	99.030	1.541	256	566	157.891
Total general	338.874	517.501	19.510	4.469	9.542	889.896

Tabla 25: Reparto modal del motivo principal de viaje
Fuente: EDH19 y elaboración propia

MOTIVO PRINCIPAL	% MODO PRINCIPAL					Total general
	A PIE	VEH. PRIVADO	TRANSP. PUBLICO	BICI	OTROS	
Trabajo	20,6%	75,8%	1,6%	0,4%	1,6%	100%
Gestiones del trabajo	17,5%	77,9%	0,3%	0,0%	4,3%	100%
Estudios	43,9%	46,1%	5,1%	1,4%	3,5%	100%
Compras	57,4%	40,5%	1,6%	0,5%	0,0%	100%
Médico	28,2%	62,7%	7,5%	0,0%	1,6%	100%
Asunto personal	39,4%	53,7%	4,4%	1,3%	1,2%	100%
Ocio	57,6%	40,8%	0,9%	0,4%	0,4%	100%
Acompañar al colegio	35,8%	62,7%	1,0%	0,2%	0,4%	100%
Total general	38,1%	58,2%	2,2%	0,5%	1,1%	100%

Tabla 26: % Reparto modal del motivo principal de viaje
Fuente: EDH19 y elaboración propia

En los viajes a pie, con una participación del 38% en el conjunto de los viajes, destacan los viajes por motivo ocio y compras, ambos con un 57%, seguido de estudios (44%), asunto personal (40%) y acompañar al colegio (36%).

La máxima utilización del transporte público (participación media del 2%) se produce por médico (7,5%). También destacar este modo de transporte con un alto porcentaje para el motivo estudio (5%).

Las máximas utilizaciones del vehículo privado se producen en los viajes con motivo gestiones (78%), trabajo (76%) y acompañar al colegio y médico, ambos con 63% de los viajes con dichos motivo. El resto de motivos están por debajo del % total (58%).

La bicicleta se usa sobre todo por el motivo estudio (1,4%) y asunto personal (1,3%).

Por último, los otros modos de transporte son utilizados en un 1% de media de los viajes totales, alcanzando las mayores participaciones en el motivo gestiones del trabajo (4,3%) y estudios (3,5%).

MODO USADO SEGÚN MOTIVO PRINCIPAL

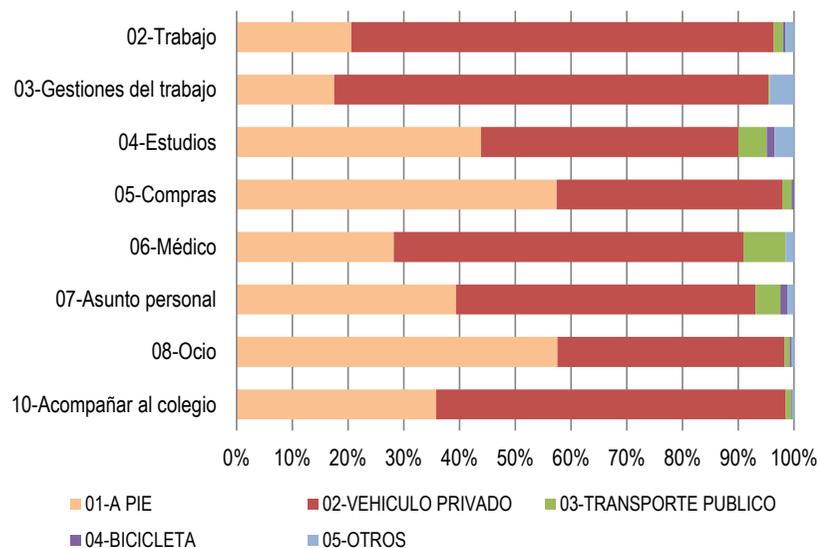


Ilustración 14: Modos de transporte según motivo principal
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Del total de viajes obtenidos, se realizan 551.022 viajes en modos mecanizados (sin a pie), el reparto público-privado de los viajes mecanizados se sitúa en 4/96.

MODOS MECANIZADOS	VIAJES	% TOTAL	% PUB/PRIV
TRANSPORTE PUBLICO	19.510	4%	4%
VEHICULO PRIVADO	517.501	94%	96%
BICICLETA	4.469	1%	
OTROS	9.542	2%	
Total general	551.022	100%	100%

Tabla 27: Modos mecanizados
Fuente: EDH19 y elaboración propia

VIAJES MECANIZADOS

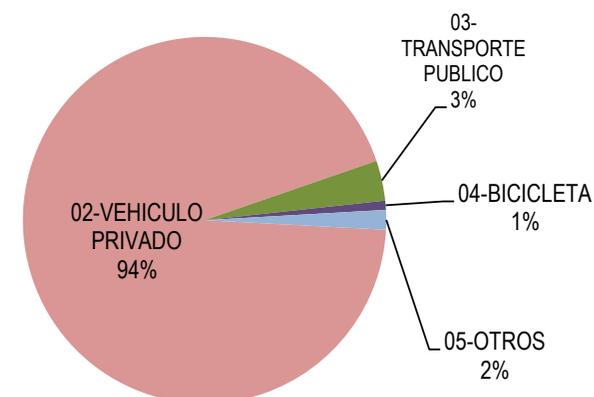


Ilustración 15: Reparto Modal de mecanizados
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Considerando los cuatro grupos definidos, el vehículo privado se emplea un 94% de los viajes, el transporte público en el 4%, la bicicleta el 1% y otros modos un 2%.

Desagregando el transporte público en sus dos modalidades (urbano / interurbano) el 39% de los desplazamientos realizados en transporte público se realizan en la red interurbana mientras que el 61% se realizan en transporte urbano.

MODO TRANSPORTE PÚBLICO	VIAJES	% TOTAL
Autobús Interurbano	7.601	39%
Autobús Urbano	11.909	61%
Total general	19.510	100%

Tabla 28: Modo de transporte público
Fuente: EDH19 y elaboración propia

En lo que respecta al reparto modal, el motivo por el que mayor número de usuarios utilizan el transporte público interurbano es Asuntos personales (32%) seguido de Estudios (26%) y Trabajo (16%).

MOTIVO TTE. INTERURBANO	Trabajo	Gestiones del trabajo	Estudios	Compras	Médico	Asunto personal	Ocio	Acompañar al colegio	Total general
Etapa 1	517		834	209	68	1.398	144	58	3.227
Etapa 2	612	124	1.052	32	635	973	166	307	3.901
Etapa 3	79		56		206	72		58	472
Total	1.209	124	1.942	240	909	2.444	309	424	7.601
% sobre total	16%	2%	26%	3%	12%	32%	4%	6%	100%

Tabla 29: Reparto modal transporte público interurbano
Fuente: EDH19 y elaboración propia

El transporte urbano presenta como motivos principales de su uso Trabajo (25%) seguido de Estudios (19%)

MOTIVO TTE. URBANO	Trabajo	Gestiones del trabajo	Estudios	Compras	Médico	Asunto personal	Ocio	Acompañar al colegio	Total general
Etapa 1	2.407		1.599	1.717	250	1.375	708	974	9.031
Etapa 2	456		395	169	721	508			2.249
Etapa 3	249	34	254		93				629
Total	3.112	34	2.248	1.887	1.064	1.883	708	974	11.909
% sobre total	25%	0%	19%	14%	13%	17%	5%	7%	100%

Tabla 30: Reparto modal transporte público urbano
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Comparando la movilidad obligada de los dos sistemas de transporte público, se observa que es 4 puntos porcentuales más elevada en los desplazamientos en transporte público urbano (45% del total) que en el interurbano (41% del total).

MOVILIDAD OBLIGADA	Trabajo	Estudio	Trabajo + Estudio	% Movilidad Obligada	Viajes Totales
Autobús Interurbano	1.209	1.942	3.151	41%	7.601
Autobús Urbano	3.112	2.248	5.360	45%	11.909
Total general	4.321	4.190	8.511	44%	19.510

Tabla 31: Comparación movilidad obligada transporte público interurbano/urbano
Fuente: EDH19 y elaboración propia

1.12 Distribución espacial de la movilidad

1.12.1 Distribución por macrozonas

A continuación se presenta la matriz O/D por macrozonas.

		MACROZONA DESTINO													
		MC01	MC02	MC03	MC04	MC05	MC06	MC07	MC08	MC09	MC10	MC11	MC12	MC13	Total general
MACROZONA ORIGEN	MC01 Aljaraque-Punta Umbría	38.653	422	1.975	217	596	19.126	716	111	409	71	109	84		62.488
	MC02 Condado	454	120.447	826	896	360	7.812	2.271	1.041	2.268	1.878	152			138.406
	MC03 Costa Occidental	2.018	826	154.130	248	715	12.987	1.086	622	821	164	189	149	893	174.847
	MC04 Campiña	217	740	375	33.861	132	5.363	1.073	1.097	229		84	287		43.459
	MC05 Andévalo	712	441	752	132	19.282	4.188	1.187	292		37				27.022
	MC06 Huelva	18.714	7.867	13.033	5.147	4.807	282.543	13.816	1.455	1.522	167	373	489		349.933
	MC07 Lugares Colombinos	756	2.611	1.106	1.130	935	13.409	58.436	69	114				88	78.654
	MC08 Resto municipios de Huelva	111	771	564	1.129	329	1.410		41	39					4.394
	MC09 Sevilla Capital	292	2.899	836	370		1.762	151							6.310
	MC10 Resto municipios de Sevilla	40	1.748	164		37	167				170				2.326
	MC11 Resto municipios de Andalucía	121	300	147			411								979
	MC12 Resto municipios de España	84	34	83				72							274
	MC13 Fuera de España			803											803
		Total general	62.171	139.106	174.793	43.132	27.192	349.178	78.809	4.729	5.402	2.487	907	1.009	980

Tabla 32: Matriz Origen/Destino por macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

De ella, se deduce:

- Del total de viajes establecidos, la macrozona MC06 Huelva (capital) alcanza valores con origen y/o destino en torno a los 350.000 viajes diarios.
- Las macrozonas MC02 Condado y MC03 Costa Occidental alcanzan valores con origen y/o destino entre 130.000 y 180.000 viajes/día.

Con esta matriz se puede establecer la siguiente tabla de viajes generados y atraídos por los residentes de Huelva, por macrozonas:

MACROZONA	VIAJES GENERADOS		VIAJES ATRAIDOS		RATIO GENERADOS / ATRAIDOS
	TOTAL	%	TOTAL	%	
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	62.488	7,0%	62.171	7,0%	1,01
MC02 Condado	138.406	15,6%	139.106	15,6%	0,99
MC03 Costa Occidental	174.847	19,6%	174.793	19,6%	1,00
MC04 Campiña	43.459	4,9%	43.132	4,8%	1,01
MC05 Andévalo	27.022	3,0%	27.192	3,1%	0,99
MC06 Huelva	349.933	39,3%	349.178	39,2%	1,00
MC07 Lugares Colombinos	78.654	8,8%	78.809	8,9%	1,00
MC08 Resto municipios de Huelva	4.394	0,5%	4.729	0,5%	0,93
MC09 Sevilla Capital	6.310	0,7%	5.402	0,6%	1,17
MC10 Resto municipios de Sevilla	2.326	0,3%	2.487	0,3%	0,93
MC11 Resto municipios de Andalucía	979	0,1%	907	0,1%	1,08
MC12 Resto municipios de España	274	0,0%	1.009	0,1%	0,27
MC13 Fuera de España	803	0,1%	980	0,1%	0,82
Total general	889.896	100%	889.896	100%	1,00

Tabla 33: Viajes Generados y Atraídos
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Las macrozonas a destacar son:

- Viajes Generados: la principal macrozona de generación de viajes es la MC6 Huelva con un 39% seguida de la MC03 Costa Occidental con casi un 20% y la MC02 Condado con un 15,6% del total de viajes generados. En total, las tres macrozonas consideradas suponen las tres cuartas partes del total de viajes generados.
- Viajes Atraídos: las macrozonas que destacan son las mismas que las anteriormente detalladas para los viajes generados registrando porcentajes casi idénticos.

Una caracterización de las zonas en relación con los aspectos de generación y atracción se deriva del ratio Generados/Atraídos.

Ratios superiores a 1,5 se corresponden con áreas fundamentalmente residenciales, mientras que ratios inferiores al 0,5 se corresponden con áreas con actividad económica. Se observa cómo, en general, las 7 macrozonas que conforman el ámbito de estudio (sin considerar macrozonas exteriores) se sitúan con ratios entorno al 1, lo que se entiende como áreas equilibradas de residencia y actividad económica.

A continuación se adjuntan las matrices origen-destino de viajes en vehículo privado y transporte público por macrozonas:

- En el caso del vehículo privado: destacan los viajes con origen o destino en la MC06 Huelva con más de 182.000 para cada sentido. También son importantes las macrozonas MC03 Costa Occidental con unos 112.000 viajes por sentido, y las macrozona MC2 Condado con unos 81.000 viajes por sentido.
- En el caso del transporte público: sobresalen los viajes con origen o destino en la macrozonas de Huelva ciudad, MC06, con valores superiores a los 16.000 viajes por sentido.

VEHÍCULO PRIVADO		MACROZONA DESTINO													
		MC01	MC02	MC03	MC04	MC05	MC06	MC07	MC08	MC09	MC10	MC11	MC12	MC13	Total
MACROZONA ORIGEN	MC01 Aljaraque-Punta Umbría	19.970	364	1.831	183	596	18.101	716	111	409	71	109	84		42.545
	MC02 Condado	396	65.166	606	510	360	7.106	2.160	788	2.149	1.691	152			81.084
	MC03 Costa Occidental	1.835	660	93.420	248	657	12.207	1.086	622	821	100	189	149	799	112.792
	MC04 Campiña	183	610	375	14.310	132	4.841	1.073	1.097	229			287		23.138
	MC05 Andévalo	712	441	752		5.972	3.794	1.187	292		37				13.186
	MC06 Huelva	17.044	6.721	12.020	4.537	4.492	121.349	12.561	1.455	1.277	167	373	244		182.241
	MC07 Lugares Colombinos	756	2.500	1.106	1.130	935	12.708	29.672	69	114				88	49.079
	MC08 Resto municipios de Huelva	111	518	514	1.129	329	1.410		41	39					4.091
	MC09 Sevilla Capital	260	2.700	836	370		1.202	151							5.518
	MC10 Resto municipios de Sevilla	40	1.748	100		37	167				170				2.262
	MC11 Resto municipios de Andalucía	121	300	101			167								689
	MC12 Resto municipios de España	84		83											167
	MC13 Fuera de España			710											710
	Total general		41.512	81.728	112.453	22.418	13.510	183.050	48.607	4.475	5.038	2.236	823	764	887

Tabla 34: Matriz Origen/Destino en Vehículo Privado por macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

TRANSPORTE PÚBLICO		MACROZONA DESTINO										
		MC01	MC02	MC03	MC04	MC05	MC06	MC07	MC09	MC12	Total	
MACROZONA ORIGEN	MC01 Aljaraque-Punta Umbría	225	58				392				675	
	MC02 Condado		449					81			530	
	MC03 Costa Occidental			318			309				627	
	MC04 Campiña				48						48	
	MC05 Andévalo					74	160				234	
	MC06 Huelva	302		336			15.231	241		244	16.354	
	MC07 Lugares Colombinos						241				241	
	MC09 Sevilla Capital		161				561				722	
	MC11 Resto municipios de Andalucía			46							46	
	MC12 Resto municipios de España		34								34	
	Total general		526	702	700	48	74	16.894	241	81	244	19.510

Tabla 35: Matriz Origen/Destino en Transporte Público por macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

1.12.2 Dependencia funcional por municipios

A continuación se analiza la dependencia funcional por municipios. Para este análisis, en la tabla siguiente, se parte de la población, de la distancia a Huelva capital, el porcentaje de viajes que se realizan desde cada municipio hasta Huelva capital, el porcentaje de viajes a zonas externas del área metropolitana, el porcentaje de viajes desde el municipio al área metropolitana, el porcentaje de viajes internos de cada municipio, la participación del transporte público y el municipio con el que posee mayor número de viajes (sin contar Huelva). Además se distinguen entre los municipios que ya forman parte del CTHU (naranja) de los que no (blanco).

Como datos de partida se comprueba que:

- El porcentaje promedio de viajes entre los municipios del Área Metropolitana y Huelva es del 12,2%.
- El porcentaje promedio de viajes entre municipios del área metropolitana es del 15,2%.
- Almonte, es el municipio del Área Metropolitana con una menor dependencia de Huelva, con un 2,7% de viajes. Este municipio tiene una dependencia con el resto del área metropolitana del 8,4% de viajes. Destaca que posee mayor relación con Bollullos Par del Condado (3%) que con la Huelva capital. El volumen de viajes internos supone el 84,8% del total de viajes del municipio.
- Aljaraque presenta el valor máximo de dependencia funcional con un 40,2% de viajes a Huelva y un 9,2% al resto de municipios del área metropolitana. Cabe destacar que es el municipio del ámbito de estudio que posee menor porcentaje de viajes internos. Menos de la mitad (48,9%) de los viajes que se realizan en este municipio se realizan con origen y destino el propio municipio.

A continuación se analizan los tres municipios incluidos en el ámbito de estudio con el fin de analizar su dependencia funcional con el área metropolitana y la posibilidad de incluirlos en el CTHU.

- Niebla, con 3.468 habitantes y una distancia de 27 Km con Huelva, posee un 46,7% de viajes externos, de los cuales el 38,7% son con el área metropolitana de Huelva y en ellos destaca su relación con Huelva (18,6%) y con Valverde del Camino (6%).
- La Palma del Condado, con 8.770 habitantes y una distancia de 43 Km con Huelva, registra un 28,7% de viajes externos, de los cuales el 21,9% son con el área metropolitana de Huelva y en ellos destaca su relación con Huelva (18,4%) y con Bollullos Par del Condado (11,6%)
- Valverde del Camino, con 10.813 habitantes y una distancia de 53 Km con Huelva, tiene un 17,6% de viajes externos, de los cuales el 11,1% se realizan hacia municipios del área metropolitana de Huelva destacando de ellos los que se producen con Huelva capital (8,7%). El restante 2,4% se realiza con el resto de municipios del área metropolitana.

A modo de conclusión, los municipios de Niebla y La Palma del Condado poseen una mayor dependencia funcional de la actual área metropolitana de la que presenta el municipio de Valverde del Camino.

Territorio	Pob. 2017 (Mayor o igual 15 años)	Distancia media a Huelva *(km)	% De viajes que van a Huelva capital	% Viajes Externos al Área Metropolitana	% Viajes que van al Área Metropolitana (excl. Huelva)	% Viajes internos al municipio	Municipio con más viajes (excl. Huelva y el propio municipio)		% Reparto Modal en Transporte Público
							Municipio	% Viajes del total	
Huelva	121.968	0	-	2,2%	17,0%	80,7%	Aljaraque	4,1%	4,7%
Aljaraque-Punta Umbría	Aljaraque	16.546	9	40,2%	1,6%	48,9%	Gibraleón	1,6%	1,4%
	Punta Umbría	12.839	20	16,9%	1,0%	72,5%	Huelva	16,9%	0,6%
Andévalo	Gibraleón	10.455	17	17,4%	0,6%	66,8%	Aljaraque	4,2%	0,6%
	San Bartolomé De La Torre	3.071	32	9,2%	5,2%	72,8%	Gibraleón	6,8%	1,7%
Campaña	Beas	3.678	38	12,4%	1,8%	69,5%	Trigueros	9,1%	0,7%
	Trigueros	6.511	27	18,9%	3,5%	61,8%	Beas	5,7%	0,0%
	Valverde del Camino	10.813	53	8,7%	6,5%	82,4%	Resto mun. Huelva	4,2%	0,0%
Condado	Almonte	19.472	50	2,7%	4,1%	84,8%	Bollullos Par Del Condado	3,0%	1,2%
	Bollullos Par Del Condado	11.837	41	7,4%	14,5%	67,8%	Palma del Condado, La	9,4%	0,0%
	Bonares	5.051	29	7,6%	3,1%	75,8%	Lucena del Puerto	3,9%	0,0%
	Hinojos	3.374	61	5,3%	14,6%	70,1%	Almonte	8,7%	0,0%
	Lucena Del Puerto	2.702	24	14,0%	4,0%	50,2%	Bonares	8,8%	0,0%
	Niebla	3.468	27	18,6%	8,0%	53,3%	Valverde del Camino	6,0%	0,0%
	Palma Del Condado, La	8.770	43	3,5%	6,8%	71,3%	Bollullos Par Del Condado	11,6%	0,0%
	Rociana Del Condado	6.443	39	5,6%	10,3%	69,6%	Bollullos Par Del Condado	7,4%	0,0%
Costa Occidental	Ayamonte	17.490	54	3,8%	1,8%	81,9%	Isla Cristina	6,5%	0,4%
	Cartaya	15.772	25	15,3%	2,1%	68,6%	Lepe	7,0%	0,4%
	Isla Cristina	17.452	48	5,1%	1,5%	73,7%	Lepe	9,4%	0,4%
	Lepe	22.114	32	6,3%	2,0%	74,2%	Isla Cristina	7,3%	0,3%
	Villablanca	2.365	50	6,1%	1,6%	59,2%	Ayamonte	12,1%	0,0%
Lugares colombinos	Moguer	17.935	20	8,2%	0,6%	82,0%	Palos de la Frontera	2,0%	0,6%
	Palos De La Frontera	8.836	15	21,1%	0,8%	68,5%	Moguer	5,7%	0,0%
	San Juan Del Puerto	7.309	13	20,1%	1,5%	58,6%	Moguer	4,8%	0,5%

Tabla 36: Dependencia Funcional por Municipios
Fuente: EDH19 y elaboración propia

1.13 Motivos de no utilización del transporte público

Se analiza la disponibilidad de vehículo privado y de carné de conducir entre los usuarios del transporte público, con el fin de detectar la cautividad del transporte público. Se observa como más de la mitad de los usuarios de transporte público no disponen de carné de conducir, y un 41,9% de ellos no dispone de vehículo privado, como se puede comprobar en las siguientes tablas:

DISPONIBILIDAD DE CARNE						
USUARIO TTE. PÚBLICO	No tiene carnet	Solamente licencia de ciclomotor	Carné de moto (A1/A2)	Carné de coche (B) o superior (C, D ó E)	Carné de moto y coche	Total general
TOTAL	10.266	254	551	7.494	945	19.510
%	52,6%	1,3%	2,8%	38,4%	4,8%	100%

Tabla 37: Disponibilidad de carné de conducir de los usuarios de transporte público
Fuente: EDH19 y elaboración propia

DISPONIBILIDAD DE VEH. PRIVADO				
USUARIO TTE. PÚBLICO	Sí, como conductor	Sí, como acompañante	No dispone	Total general
TOTAL	5.595	5.736	8.179	19.510
%	28,7%	29,4%	41,9%	100%

Tabla 38: Disponibilidad de vehículo privado de los usuarios de transporte público
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Además se preguntó a los encuestados (cuyo modo de transporte no era el Transporte Público) el motivo de no usar el transporte público. Con el objetivo de explicar la cautividad de estos viajes.

Los datos globales obtenidos se muestran en la siguiente tabla y gráfico:

VIAJES DE PERSONAS QUE NO USAN T.P.

MOTIVO NO USO T.P.	Total general	%
1-No pasa cerca	245.105	28,2%
2-No me lleva a mi destino	27.261	3,1%
3-Es menos cómodo	360.938	41,5%
4-Es más caro	11.662	1,3%
5-Tarda más	81.897	9,4%
6-Poca frecuencia	11.699	1,3%
7-Malos horarios	73.381	8,4%
8-Otros	58.443	6,7%
Total general	870.385	100,0%

Tabla 39: Motivo no uso del transporte público.
Fuente: EDH19 y elaboración propia

MOTIVO NO USO DEL TRANSPORTE PUBLICO

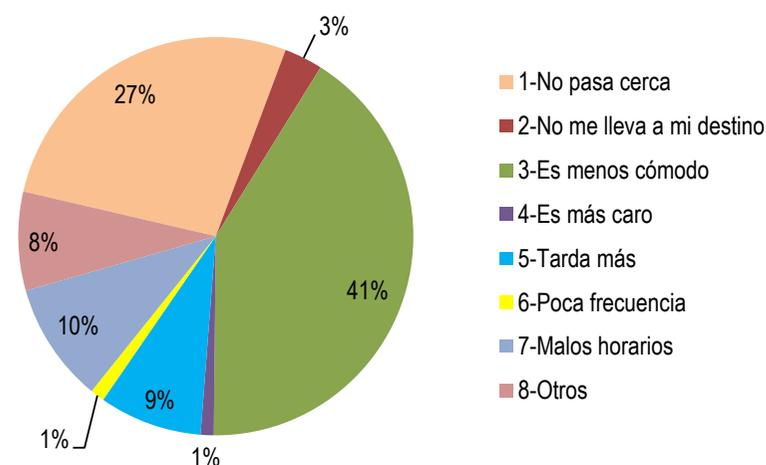


Ilustración 16: % Motivo no uso del transporte público
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Las dos principales respuestas son Es menos cómodo (41%) y No pasa cerca (27%). Estas respuestas deben unirse a aquellos que consideran que el transporte público no

resulta un modo de transporte en competencia porque no lleva a su destino (3%). Tan solo un 1,3% de los viajeros consideran que sea un modo de transporte más caro. El 10% no considera que existan horarios adecuados y el 9% que en transporte público tarda más en llegar a su destino que el actual modo empleado.

Se han cruzado estas respuestas con el motivo del viaje para analizar si existen diferencias con los datos globales.

MOTIVO NO USO DEL TTE. PUBLICO SEGÚN MOTIVO DEL VIAJE								
MOTIVO DEL VIAJE	1-No pasa cerca	2-No me lleva a mi destino	3-Es menos cómodo	4-Es más caro	5-Tarda más	6-Poca frecuencia	7-Malos horarios	8-Otros
Trabajo	31,9%	5,2%	31,8%	1,6%	11,1%	1,0%	14,4%	3,0%
Gestiones del trabajo	25,7%	1,2%	50,8%	0,0%	6,8%	0,3%	5,7%	9,5%
Estudios	19,6%	2,0%	46,8%	2,3%	7,6%	0,6%	12,3%	8,8%
Compras	25,1%	1,9%	55,3%	1,0%	4,6%	1,1%	4,2%	6,8%
Médico	20,5%	1,9%	36,7%	0,5%	14,4%	2,9%	15,6%	7,6%
Asunto personal	29,2%	3,1%	42,3%	0,5%	9,4%	2,7%	6,1%	6,7%
Ocio	24,6%	2,5%	42,1%	0,9%	6,9%	1,0%	4,2%	17,8%
Acompañar al colegio	32,6%	2,5%	42,2%	2,1%	12,6%	1,5%	4,3%	2,2%
Total general	28,2%	3,1%	41,5%	1,3%	9,4%	1,3%	8,4%	6,7%

Tabla 40: % Motivo del viaje con motivos no utilizar el transporte público
Fuente: EDH19 y elaboración propia

En general, se siguen obteniendo resultados similares. Cabe destacar como la comodidad se valora sobre todo para realizar compras y gestiones, es decir, viajes de movilidad no obligada.

1.14 Motivos de no utilización del vehículo privado

Análogamente, se analizan los motivos de la no utilización del vehículo privado, preguntando a todos aquellos cuyo modo principal de viaje era diferente a este. De esta forma, se puede analizar también la cautividad de su no uso.

El gráfico muestra los resultados para cada una de las respuestas obtenidas:

MOTIVO NO USO DEL VEHICULO PRIVADO

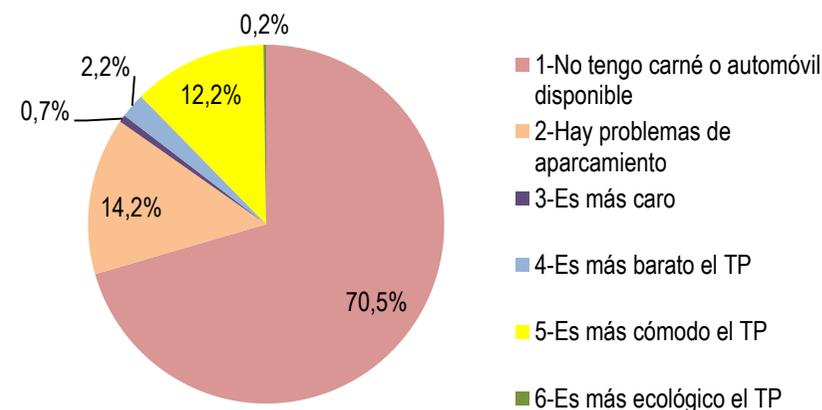


Ilustración 17: % Motivo no uso del transporte privado
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Más del 70% de las respuestas coinciden en la no disponibilidad de carné de conducir o vehículo, de tal forma que son cautivos de otros modos de transporte. La segunda respuesta más repetida es la dificultad de aparcamiento (el 14,2% de los casos).

Si se diferencian estas respuestas por motivos de viaje, se obtiene la tabla siguiente:

MOTIVO NO USO DEL VEHICULO PRIVADO						
MOTIVO DEL VIAJE	1-No tengo carné o automóvil disponible	2-Hay problemas de aparcamiento	3-Es más caro	4-Es más barato el TP	5-Es más cómodo el TP	6-Es más ecológico el TP
02-Trabajo	56,5%	27,5%	1,7%	2,9%	11,5%	0,0%
03-Gestiones del trabajo	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
04-Estudios	99,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%
05-Compras	78,5%	3,0%	0,0%	0,0%	18,5%	0,0%
06-Médico	99,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%
07-Asunto personal	33,7%	20,3%	1,5%	7,3%	36,0%	1,2%
08-Ocio	78,0%	22,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
10-Acompañar al colegio	67,0%	33,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total general	70,5%	14,2%	0,7%	2,2%	12,2%	0,2%

Tabla 41: % Motivo del viaje con motivos no utilizar el transporte privado
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Desagregando los datos, se observa como para todos los motivos de viaje sigue siendo el no tener carné o vehículo disponible el motivo principal de no uso del vehículo privado.

En el caso de los viajes por Trabajo, el motivo principal es no carné o coche (56,5%) y el siguiente motivo para su no uso es los problemas de aparcamiento (27,5%).

Prácticamente la totalidad de los viajes por motivos Gestiones del trabajo, Estudio y Médico, no utilizan el vehículo privado por no disponer de carne o vehículo.

1.15 Análisis a nivel de Género

La población de referencia en la EDH19 se corresponde con la población mayor de 15 años: 356.271 habitantes. Prácticamente existe el mismo número de hombres que de mujeres: el 50,9% son mujeres y el 49,1% a hombres.

Género	Población	%
Mujer	181.381	50,9%
Hombre	174.890	49,1%
TOTAL	356.271	100%

Tabla 42: Encuestados por género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

DISTRIBUCIÓN SEGÚN GÉNERO

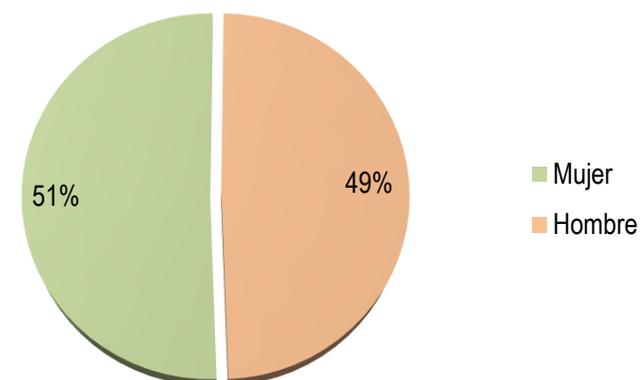


Ilustración 18: % Encuestados por género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Se adjuntan los resultados obtenidos distribuidos por macrozonas:

MACROZONA	Mujer	Hombre	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	14.724	14.661	29.385
MC02 Condado	30.792	30.325	61.117
MC03 Costa Occidental	37.181	38.012	75.193
MC04 Campiña	10.704	10.298	21.002
MC05 Andévalo	6.829	6.697	13.526
MC06 Huelva	64.108	57.860	121.968
MC07 Lugares Colombinos	17.043	17.037	34.080
Total general	181.381	174.890	356.271

Tabla 43: Reparto géneros por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

MACROZONA	Mujer	Hombre	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	50,1%	49,9%	100%
MC02 Condado	50,4%	49,6%	100%
MC03 Costa Occidental	49,4%	50,6%	100%
MC04 Campiña	51,0%	49,0%	100%
MC05 Andévalo	50,5%	49,5%	100%
MC06 Huelva	52,6%	47,4%	100%
MC07 Lugares Colombinos	50,0%	50,0%	100%
Total general	50,9%	49,1%	100%

Tabla 44: % Reparto géneros por Macrozonas
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Por macrozonas, el reparto se mantiene o bien con un aumento leve del número de mujeres. Sólo en la MC03 Costa Occidental el número de hombres es levemente superior al de mujeres.

GÉNERO POR MACROZONA

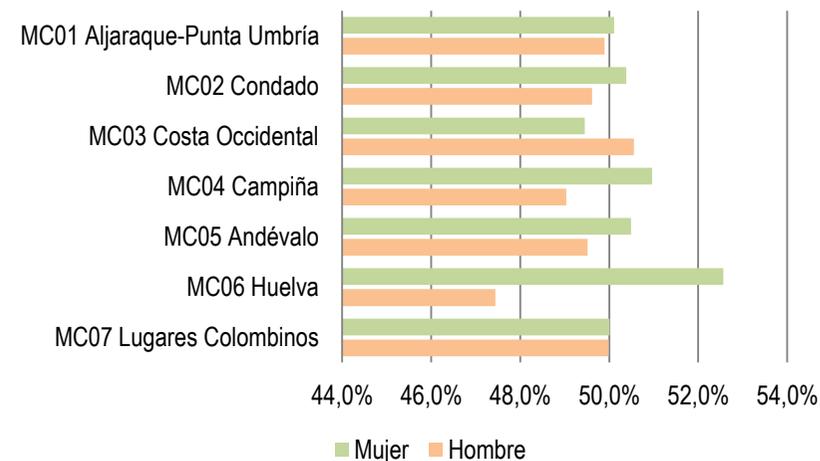


Ilustración 19: Género encuestados
Fuente: EDH19 y elaboración propia

En cuanto a la disponibilidad de carné de conducir, se aprecia como las mujeres disponen menos carnés/licencias en todas las modalidades: el 32% de mujeres no tienen ningún tipo de carné frente al 14% de hombres sin carné. De carné de coche, dispone el 70% de los hombres frente al 64% de las mujeres.

GÉNERO	No tiene carnet de conducir de ningún tipo	Solamente licencia de ciclomotor	Carné de moto (A1/A2)	Carné de coche (B) o superior (C, D ó E)	Carné de moto y coche	Total general
Mujer	58.610	476	420	116.360	5.516	181.381
Hombre	24.163	843	1.032	121.849	27.003	174.890
Total general	82.773	1.319	1.452	238.209	32.518	356.271

Tabla 45: Disponibilidad de carné según Género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

GÉNERO	No tiene carnet de conducir de ningún tipo	Solamente licencia de ciclomotor	Carné de moto (A1/A2)	Carné de coche (B) o superior (C, D ó E)	Carné de moto y coche	Total general
Mujer	32,3%	0,3%	0,2%	64,2%	3,0%	100%
Hombre	13,8%	0,5%	0,6%	69,7%	15,4%	100%
Total general	23,2%	0,4%	0,4%	66,9%	9,1%	100%

Tabla 46: % Disponibilidad de carné según Género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

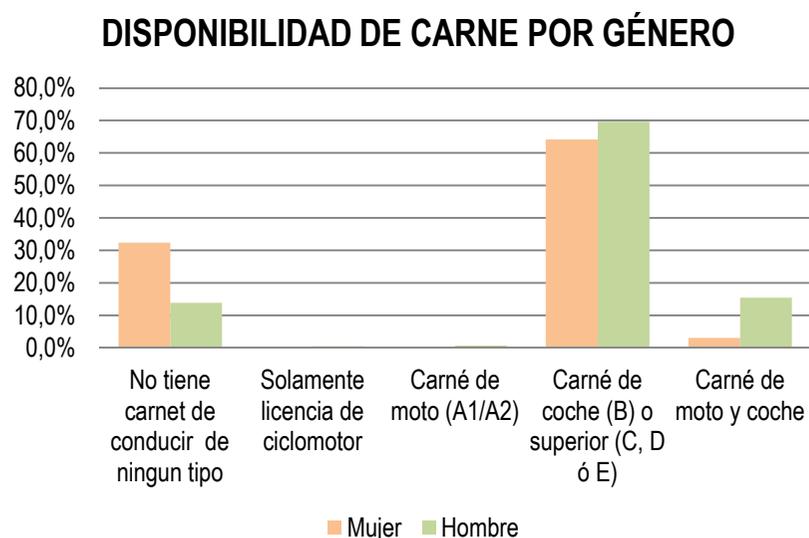


Ilustración 20: Disponibilidad de Carné por Género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

No todos los encuestados viajan: el número de personas que viaja es muy similar entre hombres y mujeres (alrededor del 50% cada uno). De los que no viajan las mujeres son más numerosas (un 59% frente al 41% de hombre).

GÉNERO	VIAJAN	%	NO VIAJAN	%	Total
Mujer	145.163	49%	36.218	59%	181.381
Hombre	149.985	51%	24.905	41%	174.890
Total general	295.148	100%	61.123	100%	356.271

Tabla 47: Encuestados Viajan o no según Género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

GÉNERO VIAJAN O NO

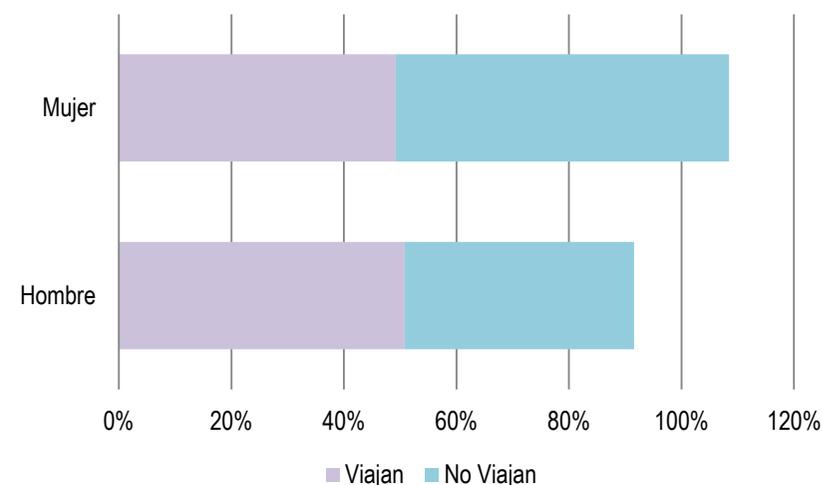


Ilustración 21: Viajan o no por Género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Como se ha comentado, los encuestados que viajan realizan un total de 889.896 viajes. Estos viajes lo realizan 295.148 personas. La media de viajes por persona según el género se recoge en la tabla adjunta donde se aprecia que la media de viajes de mujeres por persona es algo superior a la de los hombres:

GÉNERO	VIAJES	PERSONAS QUE VIAJAN	MEDIA VIAJES PERS.
Mujer	451.824	145.163	3,11
Hombre	438.071	149.985	2,92
Total general	889.896	295.148	3,02

Tabla 48: Media de Viajes por persona según Género

Fuente: EDH19 y elaboración propia

Estos viajes lo realizaron en diferentes modos. Haciendo un análisis por género se obtiene:

- A pie se desplazan un 5% más de mujeres que de hombres.
- La bicicleta la usan más los hombres que las mujeres (un 72,8% de hombre y un 27,2% de mujeres).
- El transporte público es utilizado en mayor medida por las mujeres que por los hombres (57,2% de mujeres y un 42,8% de hombres).
- El uso del vehículo privado es más usual en los hombres que en las mujeres (52,3% de hombres y 47,7% de mujeres).
- Por último, el resto de modos (taxi, tren, transporte empresa, etc.) lo utilizan más los hombres que las mujeres (52,1% los hombres y 47,9% las mujeres).

GÉNERO	A PIE	VEHICULO PRIVADO	TRANSPORTE PÚBLICO	BICICLETA	OTROS	Total general
Mujer	187.884	246.987	11.163	1.217	4.574	451.824
Hombre	150.990	270.514	8.348	3.252	4.968	438.071
Total general	338.874	517.501	19.510	4.469	9.542	889.896

Tabla 49: Modo de Transporte Usado según Género

Fuente: EDH19 y elaboración propia

GÉNERO	A PIE	VEHICULO PRIVADO	TRANSPORTE PÚBLICO	BICICLETA	OTROS	Total general
2-Mujer	55,4%	47,7%	57,2%	27,2%	47,9%	50,8%
1-Hombre	44,6%	52,3%	42,8%	72,8%	52,1%	49,2%
Total general	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabla 50: % Modo de Transporte Usado según Género

Fuente: EDH19 y elaboración propia

MODO DE TTE. SEGÚN SEXO

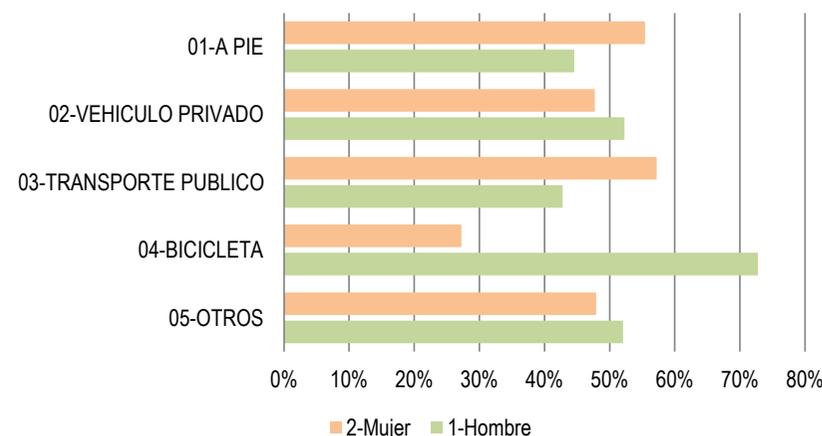


Ilustración 22: Modo de Transporte utilizado según Género

Fuente: EDH19 y elaboración propia

Respecto al motivo del viaje:

- Trabajo: los hombres viajan más por trabajo que las mujeres (un 56,9% los hombres y un 43,1% las mujeres).
- Gestiones de trabajo: en este caso los hombres viajan bastante más que las mujeres (un 67,2% los hombres y un 32,8% las mujeres).
- Estudios: por este motivo, al igual que anteriormente, viajan algo más las hombres que las mujeres (un 55% de hombres y un 45% de mujeres).
- Compras: por este motivo viajan más las mujeres que los hombres (un 58,9% las mujeres y un 41,1% los hombres).
- Médico: viajar por este motivo es más usual en las mujeres que en los hombres (un 60,7% las mujeres y un 39,3% los hombres).
- Asunto personal: los viajes por este motivo se reparten de forma casi idéntica entre hombres y mujeres (50,7% las mujeres y 49,3% los hombres).

- Ocio: este motivo es más frecuente en los hombres que en las mujeres (58,6% los hombres y 41,4% las mujeres).
- Acompañar al colegio: la mayoría de las personas que viajan por este motivo son mujeres (un 64,7% frente al 35,3% de los hombres).

MOTIVO DEL VIAJE	Mujer	Hombre	Total general
Trabajo	108.718	143.783	252.502
Gestiones del trabajo	6.053	12.430	18.483
Estudios	25.252	30.886	56.138
Compras	82.061	57.209	139.270
Médico	28.973	18.790	47.764
Asunto personal	45.459	44.146	89.605
Ocio	53.104	75.139	128.243
Acompañar al colegio	102.203	55.688	157.891
Total general	451.824	438.071	889.896

Tabla 51: Motivo de Viaje según Género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

MOTIVO DEL VIAJE	Mujer	Hombre	Total general
Trabajo	43,1%	56,9%	100%
Gestiones del trabajo	32,8%	67,2%	100%
Estudios	45,0%	55,0%	100%
Compras	58,9%	41,1%	100%
Médico	60,7%	39,3%	100%
Asunto personal	50,7%	49,3%	100%
Ocio	41,4%	58,6%	100%
Acompañar al colegio	64,7%	35,3%	100%
Total general	50,9%	49,1%	100%

Tabla 52: % Motivo de Viaje según Género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

MOTIVO VIAJE SEGÚN GÉNERO

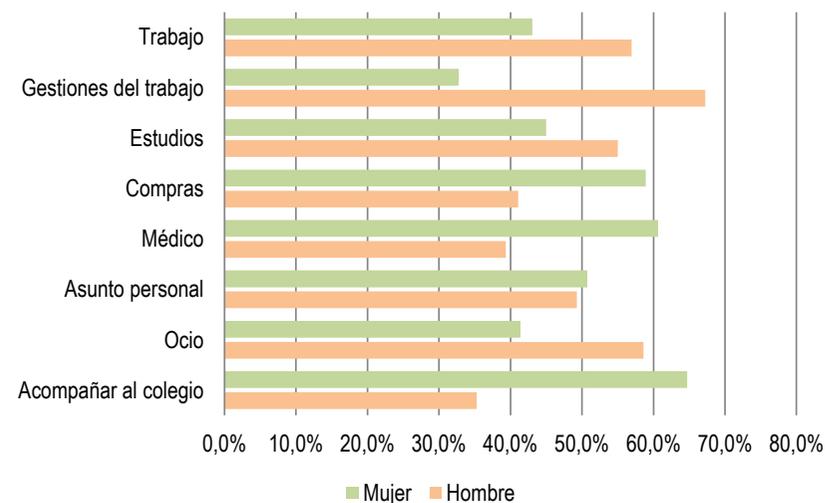


Ilustración 23: Motivo Viaje por Género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Los motivos por los que las mujeres y los hombres no usan el transporte público se recogen en la siguiente tabla. En general, los motivos de no uso del transporte público no arrojan diferentes distribuciones según se trate de un género u otro.

- Se puede apreciar cómo el 41,7% de las encuestadas y el 41,3% de los encuestados no utilizan el transporte público como modo principal de desplazamiento debido a que es menos cómodo.
- El 29,2% de las encuestadas y el 27,1% de los encuestados no utilizan el transporte público como modo principal de desplazamiento debido a la cercanía al destino.
- También son importantes los motivos “Tarda más” y “Malos horarios” con valores en torno al 10% para ambos géneros.

MOTIVO	Mujer	%	Hombre	%	TOTAL	%
No pasa cerca	128.465	29,2%	116.640	27,1%	245.105	28,2%
No me lleva a mi destino	13.754	3,1%	13.508	3,1%	27.261	3,1%
Es menos cómodo	183.619	41,7%	177.319	41,3%	360.938	41,5%
Es más caro	7.053	1,6%	4.609	1,1%	11.662	1,3%
Tarda más	45.697	10,4%	36.200	8,4%	81.897	9,4%
Poca frecuencia	6.715	1,5%	4.984	1,2%	11.699	1,3%
Malos horarios	31.428	7,1%	41.953	9,8%	73.381	8,4%
Otros	23.931	5,4%	34.511	8,0%	58.443	6,7%
Total general	440.662	100%	429.724	100%	870.385	100%

Tabla 53: Motivos no uso Transporte Público según Género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

% MOTIVO NO USO T. PÚBLICO SEGÚN GÉNERO

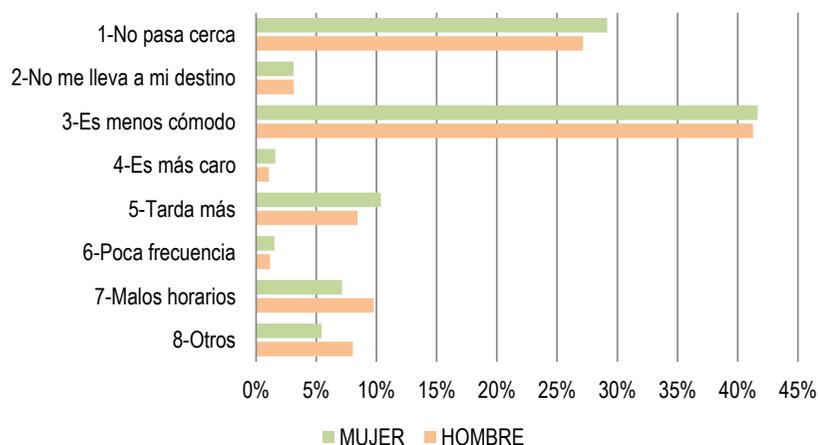


Ilustración 24: % Motivos no uso Transporte Público según Género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Otro dato interesante es analizar por qué no se usa el vehículo privado según género. Los datos arrojan que el 75% de las mujeres no utilizan el vehículo privado porque no

disponen de carné o automóvil disponible, mientras que el porcentaje de hombres asciende a 64%. Le sigue en importancia el motivo "hay problemas de aparcamiento" con un 15,1% para las mujeres y un 12,9 para los hombres. Por último, destaca el porcentaje de hombres que no usan vehículo privado porque consideran más cómodo el transporte público. Un 19,7% de hombres frente a un 6,6% de mujeres.

MOTIVO.	Mujer	%	Hombre	%	TOTAL	%
1-No tengo carné o automóvil disponible	8.459	75,1%	5.362	64,2%	13.821	70,5%
2-Hay problemas de aparcamiento	1.705	15,1%	1.078	12,9%	2.783	14,2%
3-Es más caro	0	0,0%	131	1,6%	131	0,7%
4-Es más barato el TP	304	2,7%	135	1,6%	439	2,2%
5-Es más cómodo el TP	742	6,6%	1.642	19,7%	2.383	12,2%
6-Es más ecológico el TP	47	0,4%	0	0,0%	47	0,2%
Total general	11.257	100%	8.348	100%	19.605	100%

Tabla 54: Motivos no uso Transporte Privado según Género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

% MOTIVO NO USO T. PRIVADO SEGÚN GÉNERO

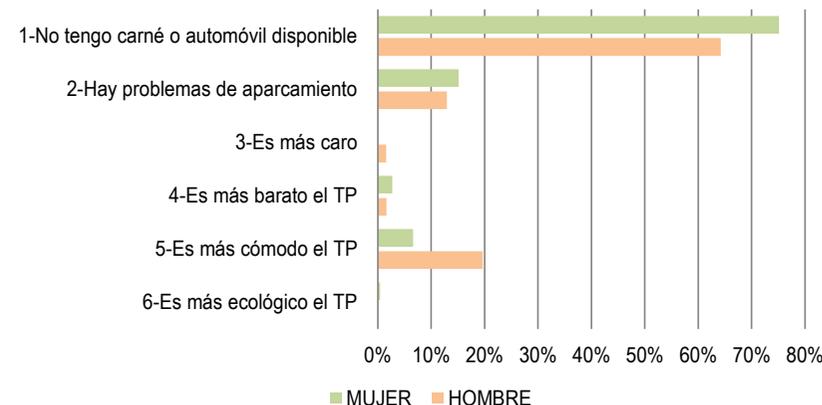


Ilustración 25: % Motivos no uso Transporte Privado según Género
Fuente: EDH19 y elaboración propia

1.16 Análisis Medioambiental

A todos los encuestados se les preguntó cuál de las siguientes actuaciones piensan que podría tener un efecto positivo sobre su salud y el medioambiente.

- Ampliación y mejora de carreteras, metro y ferrocarril
- Mejorar integralmente el uso de transporte público
- Mejorar la accesibilidad salvando las barreras naturales o artificiales
- Potenciar las nuevas tecnologías para facilitar el uso del transporte público
- Potenciar las infraestructuras para los peatones y las bicicletas

Para ello se les pidió que valoraran cada aspecto: (1=ningún efecto positivo, 5= efecto positivo muy significativo)

Los aspectos mejor valorados, en lo que a efectos positivos producen en la Salud y el Medio Ambiente, son potenciar las infraestructuras para los peatones y las bicicletas seguido de la mejora integral del uso del transporte público. La mayoría de los usuarios entrevistados (75 y 67% respectivamente) valoran dichos aspectos como los que producen efectos positivos muy significativos (Valoración = 5).

A continuación se muestra tabla e ilustración con los resultados obtenidos:

Aspecto / Valoración (1=ningún efecto positivo, 5= efecto positivo muy significativo)	1	2	3	4	5	NS/NC	Total general
Ampliación y mejora de carreteras, metro y ferrocarril	4,8%	3,3%	12,6%	16,5%	61,3%	1,6%	100%
Mejorar integralmente el uso de transporte público	2,2%	2,5%	9,9%	16,4%	66,6%	2,4%	100%
Mejorar la accesibilidad salvando las barreras naturales o artificiales	3,4%	3,1%	11,1%	16,8%	63,7%	1,9%	100%
Potenciar las nuevas tecnologías para facilitar el uso del transporte público	2,5%	2,6%	9,1%	18,8%	65,0%	2,0%	100%
Potenciar las infraestructuras para los peatones y las bicicletas	2,4%	2,2%	7,3%	12,1%	74,8%	1,1%	100%

Tabla 55: Valoración de aspectos según aspectos positivos en Salud y M. Ambiente.
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Valoración aspectos. Efectos positivos Salud y M. Ambiente

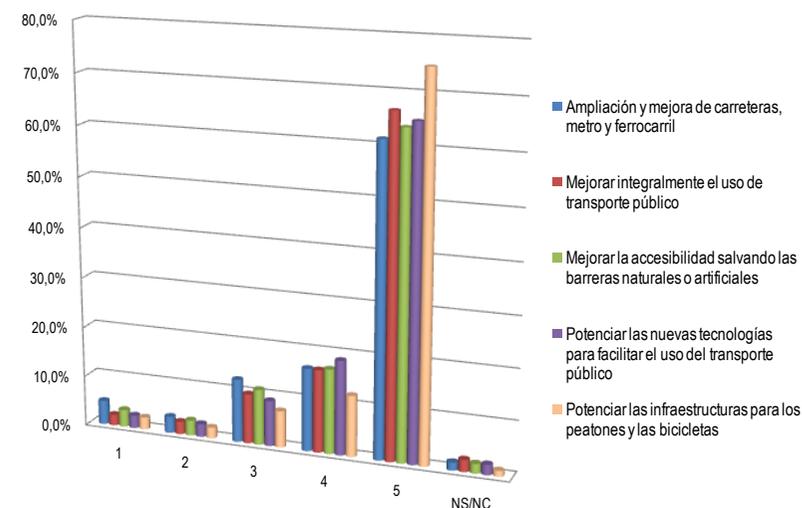


Ilustración 26: Valoración de aspectos según aspectos positivos en Salud y M. Ambiente.
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Otra de las cuestiones realizadas fue si serían capaces de indicar algún punto negativo concreto o zona del área metropolitana, que percibieran que afecta de forma significativa a la población (por contaminación, ruido o accidentes). Indica máximo 5 zonas.

A continuación se muestra tabla donde se resumen los resultados obtenidos:

PUNTOS NEGATIVOS	TOTAL	%
POLO QUIMICO	1.594	37,1%
CARRETERAS Y VIARIOS EN MAL ESTADO Y/O PELIGROSOS	795	18,5%
FOSFOYESOS	480	11,2%
PROBLEMAS DE TRÁFICO	388	9,0%
CONTAMINACIÓN HUELVA	272	6,3%
CELULOSA S. J. PUERTO	265	6,2%
CARRETERA ALMONTE - MATALASCAÑAS	160	3,7%
CONTAMINACIÓN	139	3,2%
CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	70	1,6%
MINAS	33	0,8%
PROBLEMAS TRANSPORTE PÚBLICO	31	0,7%
VERTEDEROS Y VERTIDOS	25	0,6%
CEMENTERAS	17	0,4%
PROBLEMAS EN PLAYAS	12	0,3%
PROBLEMAS CARRIL BICI	12	0,3%
CARENCIA INFRAESTRUCTURAS	7	0,2%
Total general	4.300	100%

Tabla 56: Puntos negativos por contaminación, ruido o accidentes.
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Tal y como se observa, la contaminación del Polo Químico y carreteras y viarios en mal estado o considerados peligrosos son mayoritariamente los puntos considerados como negativos. Ambos totalizan más del 55% de las opiniones recabadas.

En lo que respecta a accidentes, entre todas las carreteras destaca la A-483 Almonte-Matalascañas. Ésta es considerada las más peligrosa, según las opiniones recabadas.

El ruido es considerado como punto negativo por 70 opiniones.

Por último, se les preguntó si conocían algún espacio público (cultural, salud, administrativo, zona verde o deportivo, etc) cuyo acceso sea difícil de realizar por medios de transporte que no sea el vehículo privado. Máximo de 5 espacios

Tal y como se observa en la tabla que se muestra a continuación, los principales espacios por municipio manifestados por los encuestados que carecen de accesibilidad en transporte público son algunos municipios del ámbito, el acceso a playas y sierras de la provincia.

2 TRABAJO COMPLEMENTARIO

El trabajo de campo complementario contemplo dos tipos de actividades diferenciadas:

- Encuestas a bordo de los autobuses de la red metropolitana del Consorcio de Transportes del Área de Huelva: se realizaron un total 1.439 encuestas, abarcando a los usuarios de todas las líneas de la red en periodo de verano (agosto 2018).
- Encuestas origen-destino en los campus universitarios de El Carmen y La Merced

Las encuestas propuestas fueron cortas y sencillas con el fin de obtener, por una parte, la información que se necesita para los objetivos del estudio y a la vez la máxima colaboración por parte de los encuestados.

Todas las encuestas se realizarán en día laborable, en horario de 08:00 a 20:00 horas.

- Aforos: también se realizaron aforos sube-baja en todas las líneas de la red autobús del Consorcio en periodo de verano (agosto 2018).

En la tabla adjunta se recoge un resumen del trabajo realizado.

2.1 Encuesta transporte interurbano en autobús

Para poder conocer los hábitos, en lo que a desplazamientos interurbanos en el área de estudio se refiere, se ha llevado a cabo, por parte del Consorcio Metropolitano de Transportes de Huelva, un análisis sobre la movilidad de sus habitantes a través de la Encuesta Interurbana de Movilidad en Autobús (EIMA-CTHU).

La campaña de toma de datos se realizó a bordo de los autobuses interurbanos que conforman la red del Consorcio en periodo de verano. Concretamente durante el mes de agosto (2018).

El objeto de la misma es, además de conocer los hábitos de movilidad de los usuarios del transporte público interurbano en autobús en periodo de verano, confirmar si se produce o no un cambio en el patrón de movilidad con respecto al invierno.

Fruto del análisis del presente trabajo de campo se podrá obtener como resultado el perfil del usuario en los meses de verano. Perfil que podrá ser comparado con el usuario tipo del resto del año.

Se realizaron un total de 1.439 encuestas distribuidas entre las líneas como se muestra a continuación:

LÍNEA	Nº de encuestas	% sobre total
M-206 - Huelva-Valverde del Camino	36	2,5%
M-212 - Huelva-Valverde del Camino-El Cerro de Andévalo	9	0,6%
M-300 - Huelva-Bellavista-Aljaraque	85	5,9%
M-301 - Huelva-Aljaraque-Punta Umbría	72	5,0%
M-302 - Huelva-Punta Umbría	213	14,8%
M-303 - Huelva-Corrales-Ayamonte	11	0,8%
M-306 - Huelva-Redondela-Isla Cristina	10	0,7%
M-307 - Huelva-Rompido-Cartaya	151	10,5%
M-308 - Huelva-Redondela-Antilla-Isla Cristina	8	0,6%
M-309 - Huelva-La Antilla-Isla Cristina	30	2,1%

LÍNEA	Nº de encuestas	% sobre total
M-311 - Cartaya-Rompido-Punta Umbría	16	1,1%
M-312 - Ayamonte-Punta Moral(Circular)	80	5,6%
M-313 - Lepe-La Antilla	40	2,8%
M-314 - Isla Cristina-Ayamonte	12	0,8%
M-402 - Huelva-Palos-Mazagón	102	7,1%
M-403 - Huelva-Palos-Moguer	105	7,3%
M-409 - Huelva-Palos-Mazagón-Torrehiguera	13	0,9%
M-410 - Huelva-Mazagón-Torrehiguera	23	1,6%
M-411 - Huelva-Paterna-Escacena-Hinojos	19	1,3%
M-414 - San Juan-Moguer-Mazagón	29	2,0%
M-414B - Beas - Mazagón	10	0,7%
M-416 - Almonte-Torrehiguera	151	10,5%
M-417 - Paterna-Matalascañas	20	1,4%
M-418 - La Palma del Condado-Almonte-Rociana	4	0,3%
M-900 - Huelva- San Juan del Puerto -Sevilla C.N. 431	13	0,9%
M-902 - Ayamonte-Huelva-Sevilla	44	3,1%
M-905 - Sevilla-Huelva-Antilla-Isla	78	5,4%
M-906 - Sevilla-Hinojos-Almonte-Rociana	15	1,0%
M-909 - Sevilla-Huelva - Punta Umbría	7	0,5%
M-910 - Sevilla- Almonte - Mazagón	3	0,2%
M-911 - Sevilla- Hinojos-Matalascañas	30	2,1%
Total general	1.439	100%

Tabla 58: Distribución de encuestas por línea

A continuación se analizan los resultados obtenidos.

2.1.1 Matrices Origen/Destino de los Viajes:

Las matrices se han elaborado a **nivel de municipio, zona de transporte** (área inferior al término municipal que generalmente se corresponde con unidades poblacionales del nomenclátor o agregación de distritos y secciones censales de características homogéneas) y **macrozonas de transporte** (agrupación de zonas de transporte), arrojando los siguientes datos:

- **Municipios:** la ciudad de Huelva representa el principal origen de los viajes con un 28%. De los municipios del ámbito de estudio, quitando la capital, destacan Almonte y Punta Umbría con un 18% y 10% cada uno. También hay que señalar que el 2,8% de los encuestados proceden de fuera del ámbito, fundamentalmente de Sevilla capital.

En cuanto a los destinos, vuelve a destacar la ciudad de Huelva con un 21%, y los municipios de Almonte y Punta Umbría con un 18% y 15% respectivamente.

A nivel municipal, existe simetría en lo que a orígenes y destinos se refiere. Más de la mitad de los viajes poseen tanto origen como destino tres municipios del Ámbito de estudio.

- **Zonas de transporte:** respecto a las zonas de transporte origen de los viajes de los municipios sobresale Matalascañas con un 8,3% seguido de Punta Umbría con un 8,2%. En cuanto a las zonas de la capital, destaca, sobre todas, la zona centro del casco histórico (Distrito 1) con un 6,8%. Otras zonas importantes son la zona 112 Campus el Carmen (4,4%), la zona 115 Distrito 3 donde se encuentra la Estación de Ferrocarril (3,1%) y las zonas 103 (Barriada de Las Colonias-Plaza de Toros) y la 104 Estación de Autobuses, ambas con un 2,1% del total de origen de los desplazamientos.

En los destinos, las zonas de los municipios que destacan sobre todas son Punta Umbría (13,7%), y Mazagón (5,3%). De las zonas de Huelva capital destacan nuevamente la zona del Casco Histórico (6,7) y Campus el Carmen (4,3%)

- **Macrozonas de transporte:** en cuanto a los orígenes sobresale la macrozona MC06 de Huelva con un 28%. Le siguen la macrozona MC03 Costa Occidental y MC02 Condado con valores del 22% y 20% respectivamente.

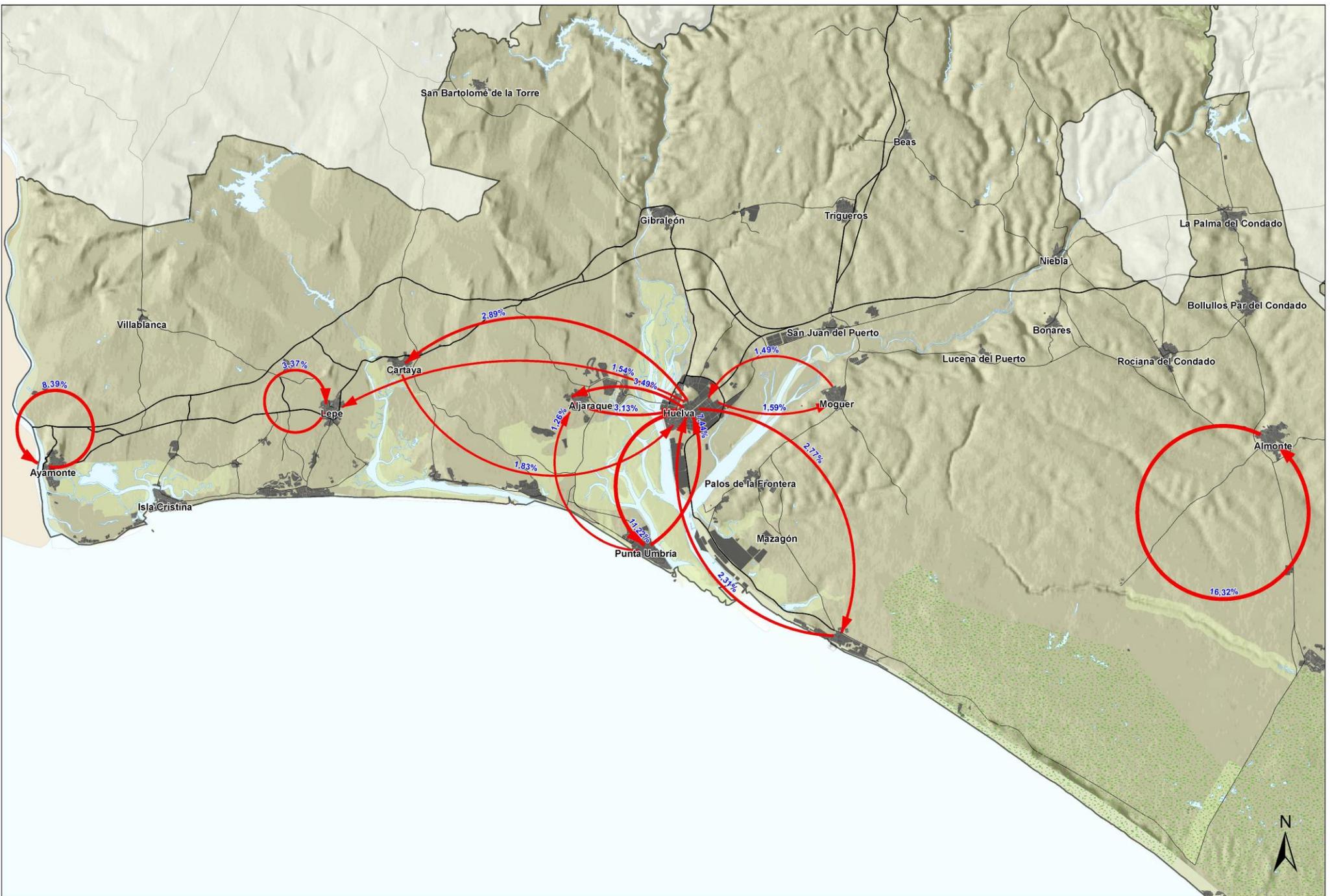
En los destinos, la macrozona MC03 Costa Occidental pasa a ser la que atrae mayor número de viajes (23,8%). Le siguen Huelva y la macrozona MC01 Aljaraque-Punta Umbría con 21,4% y 20,6% respectivamente.

En las tablas e ilustraciones adjuntas se recogen estos resultados para cada uno de los niveles analizados.

		Destino del desplazamiento																											
Origen del desplazamiento		Aljaraque	Almonte	Ayamonte	Beas	Bollullos Par del Condado	Cartaya	Gibraleón	Huelva	Isla Cristina	Lepe	Moguer	Moguer - Palos de la Frontera	Niebla	Palma del Condado, La	Palos de la Frontera	Punta Umbria	Rociana del Condado	San Juan del Puerto	Trigueros	Valverde del Camino	Resto municipios de Huelva	Sevilla Capital	Resto municipios de Sevilla	Resto municipios de Andalucía	Resto municipios de España	Fuera de España	Total general	% sobre total
	Aljaraque		48					13		267		4	4					56											392
Almonte			1.390			81			7				8		7	11		11					12	35	19			1.581	18,6%
Ayamonte				715					27	20	6						6						6			6	785	9,2%	
Beas									14										5	1							19	0,2%	
Bollullos Par del Condado			107															3					3				113	1,3%	
Cartaya		16		7			123		156	37	17						61								17	8	442	5,2%	
Gibraleón		5	2													1	42										50	0,6%	
Huelva		298	20	70	21		246		7	72	131	136	236	3	6	81	956			42	25	17	7	10		1	1	2.384	28,0%
Isla Cristina				27			5		87	14	8												20	5			165	1,9%	
Lepe				15			20		99	37	287		22									1	67		1		549	6,4%	
Moguer									127				38			4			4								176	2,1%	
Moguer - Palos de la Frontera			5		3		24		197	6	2	21	59	7		20	24		18	1	1						387	4,5%	
Niebla									6				4														10	0,1%	
Palma del Condado, La				1					3								6										10	0,1%	
Palos de la Frontera									102			10	28				6										145	1,7%	
Punta Umbria		107					41	6	633		9	4	6		1	12	9			4			35	2	6	6	885	10,4%	
Rociana del Condado			28			2																	8				38	0,4%	
San Juan del Puerto					1				41			4	8				7										59	0,7%	
Trigueros					3				38			4	7														52	0,6%	
Valverde del Camino					6				11								6										23	0,3%	
Resto municipios de Huelva			2										4		3		12		1								22	0,3%	
Sevilla Capital		5	2	3	4	2	32		1	5	4		23				66	1		4			10			163	1,9%		
Resto municipios de Sevilla			9				1		1	2							6	1								20	0,2%		
Resto municipios de Andalucía		6																									6	0,1%	
Resto municipios de España			2						1	10			6				8										27	0,3%	
Fuera de España							6																6				12	0,1%	
Total general		486	1.566	839	38	85	512	6	1.822	193	480	183	449	10	17	129	1.270	16	70	36	18	20	199	42	8	20	5	8.518	100%
% sobre total		5,7%	18,4%	9,8%	0,4%	1,0%	6,0%	0,1%	21,4%	2,3%	5,6%	2,1%	5,3%	0,1%	0,2%	1,5%	14,9%	0,2%	0,8%	0,4%	0,2%	0,2%	2,3%	0,5%	0,1%	0,2%	0,1%	100%	

Tabla 59: Matriz Origen/Destino por Municipios.
Fuente: EIMA. CTHU

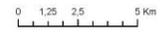
PRINCIPALES FLUJOS ENTRE MUNICIPIOS

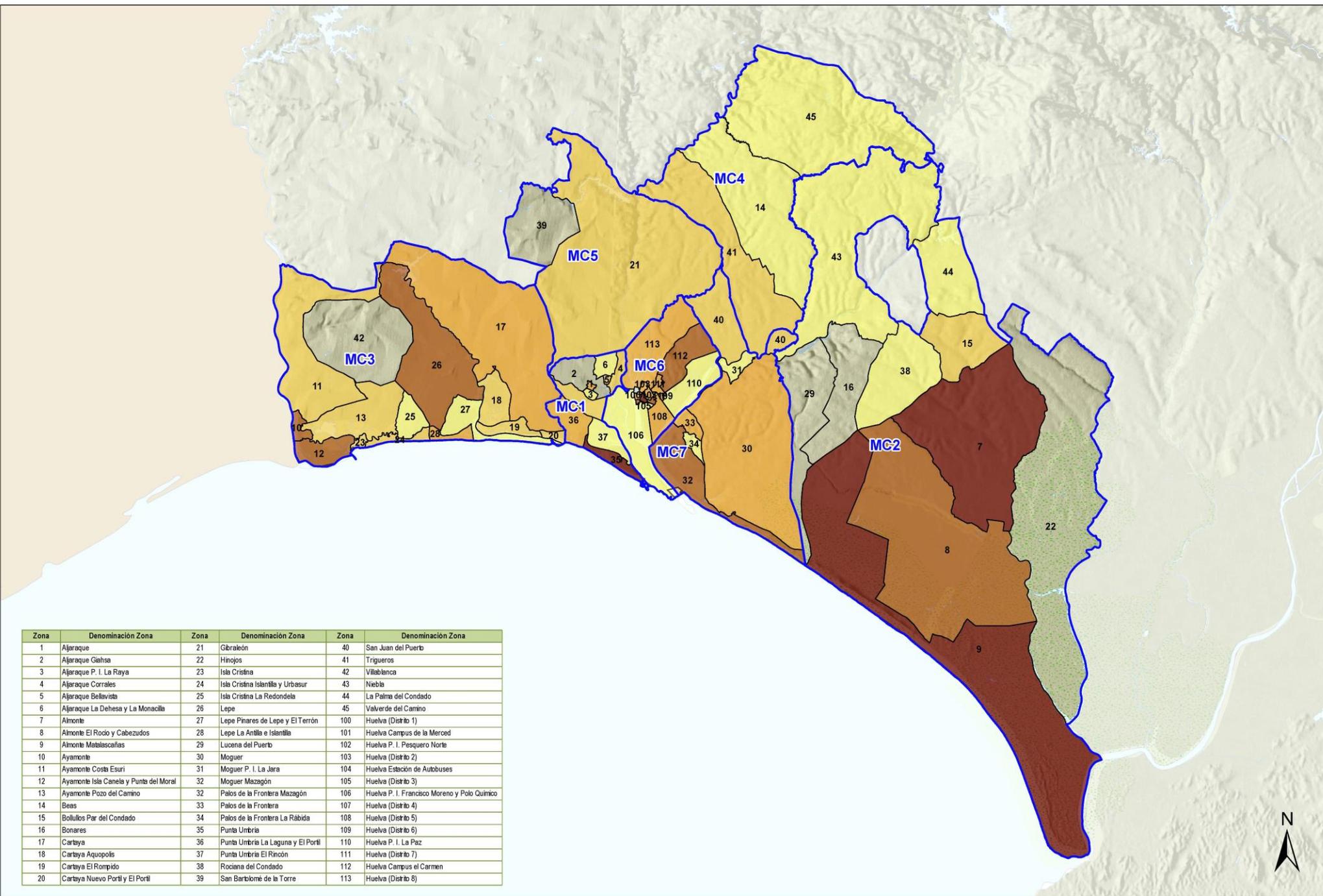


**PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**



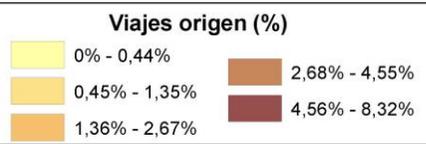
- % viajes entre municipios
- % viajes internos municipios

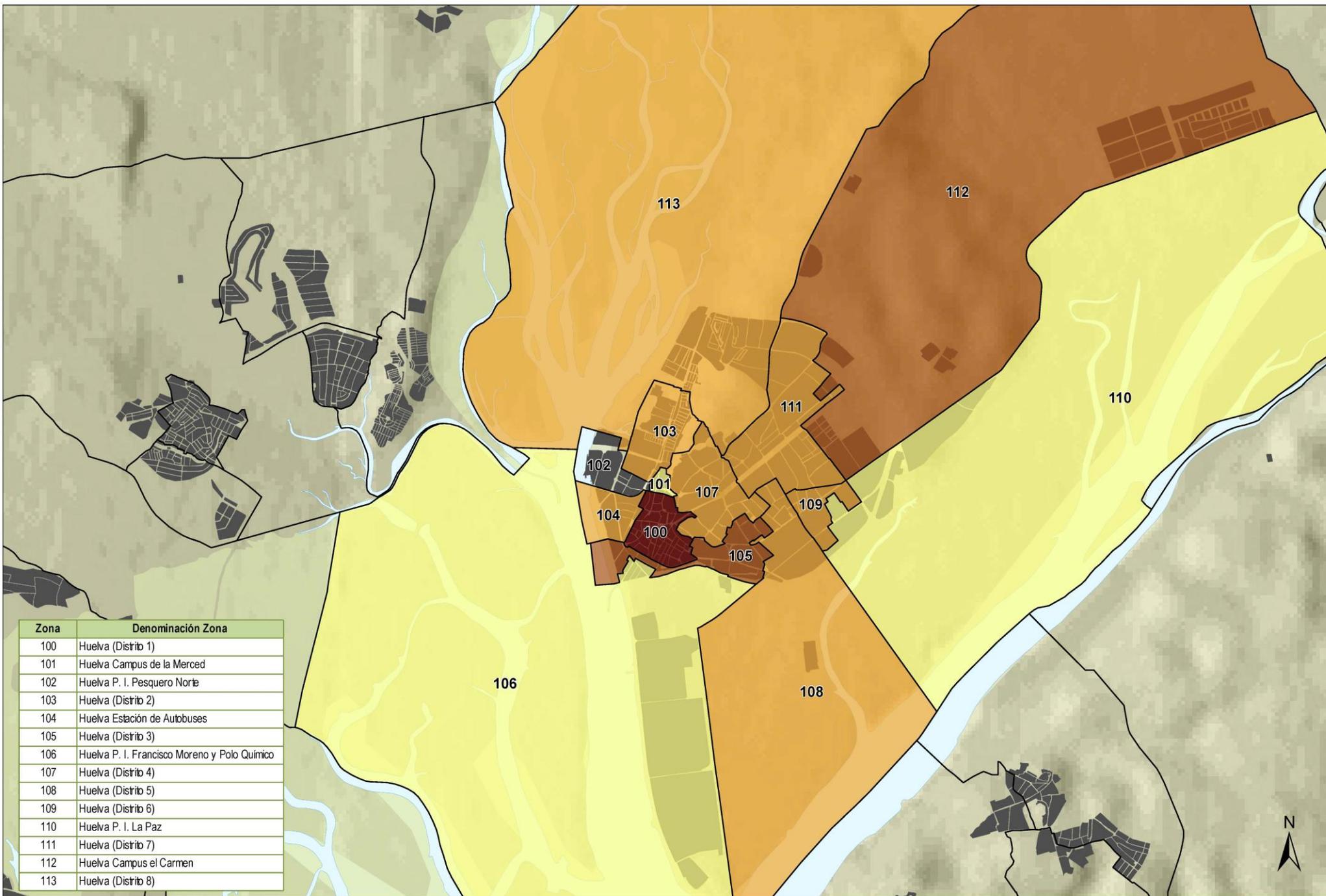




Zona	Denominación Zona	Zona	Denominación Zona	Zona	Denominación Zona
1	Ajaraque	21	Gibralc6n	40	San Juan del Puerto
2	Ajaraque Gahsa	22	Hinojos	41	Trigueros
3	Ajaraque P. I. La Raya	23	Isla Cristina	42	Villablanca
4	Ajaraque Corrales	24	Isla Cristina Isantilla y Urbasur	43	Niebla
5	Ajaraque Belavista	25	Isla Cristina La Redondela	44	La Palma del Condado
6	Ajaraque La Dehesa y La Monacilla	26	Lepe	45	Valverde del Camino
7	Almonte	27	Lepe Pinares de Lepe y El Terr6n	100	Huelva (Distrito 1)
8	Almonte El R6cio y Cabezudos	28	Lepe La Antilla e Isantilla	101	Huelva Campus de la Merced
9	Almonte Matalscañas	29	Lucena del Puerto	102	Huelva P. I. Pesquero Norte
10	Ayamonte	30	Moguer	103	Huelva (Distrito 2)
11	Ayamonte Costa Esuri	31	Moguer P. I. La Jara	104	Huelva Estaci6n de Autobuses
12	Ayamonte Isla Canela y Punta del Moral	32	Moguer Mazag6n	105	Huelva (Distrito 3)
13	Ayamonte Pozo del Camino	32	Palos de la Frontera Mazag6n	106	Huelva P. I. Francisco Moreno y Polo Quimico
14	Beas	33	Palos de la Frontera	107	Huelva (Distrito 4)
15	Bollullos Par del Condado	34	Palos de la Frontera La R6bida	108	Huelva (Distrito 5)
16	Bonares	35	Punta Umbría	109	Huelva (Distrito 6)
17	Cartaya	36	Punta Umbría La Laguna y El Portil	110	Huelva P. I. La Paz
18	Cartaya Aguiopolis	37	Punta Umbría El Rinc6n	111	Huelva (Distrito 7)
19	Cartaya El Rompido	38	Rociana del Condado	112	Huelva Campus el Carmen
20	Cartaya Nuevo Portil y El Portil	39	San Bartolom6 de la Torre	113	Huelva (Distrito 8)

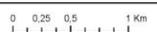
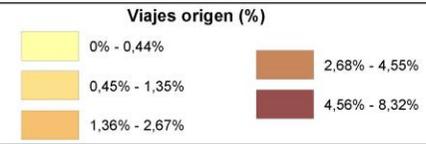
PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

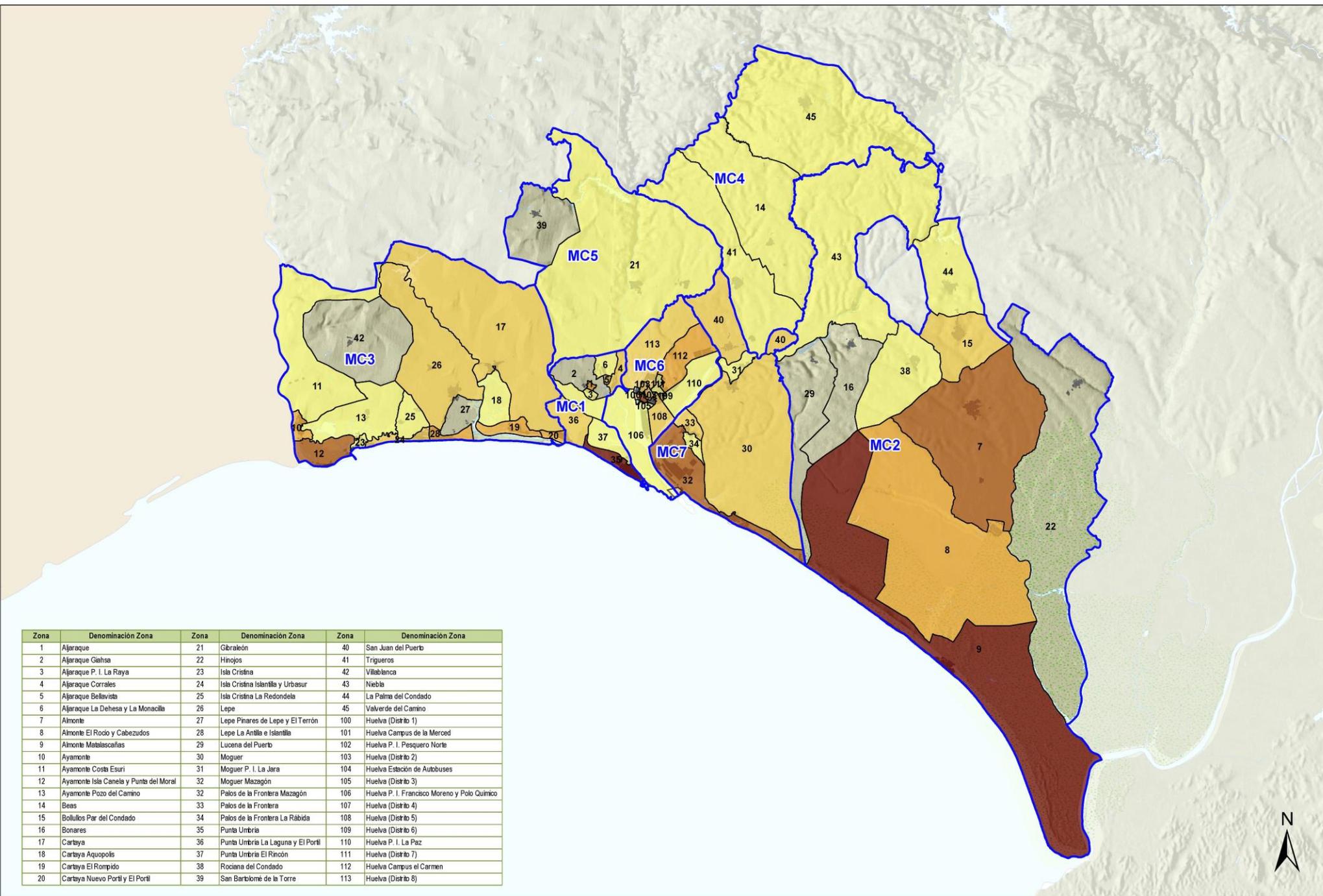




Zona	Denominación Zona
100	Huelva (Distrito 1)
101	Huelva Campus de la Merced
102	Huelva P. I. Pesquero Norte
103	Huelva (Distrito 2)
104	Huelva Estación de Autobuses
105	Huelva (Distrito 3)
106	Huelva P. I. Francisco Moreno y Polo Químico
107	Huelva (Distrito 4)
108	Huelva (Distrito 5)
109	Huelva (Distrito 6)
110	Huelva P. I. La Paz
111	Huelva (Distrito 7)
112	Huelva Campus el Carmen
113	Huelva (Distrito 8)

PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

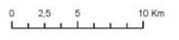
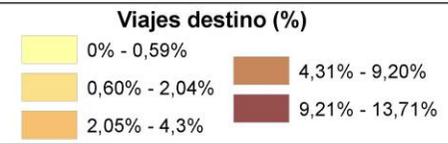


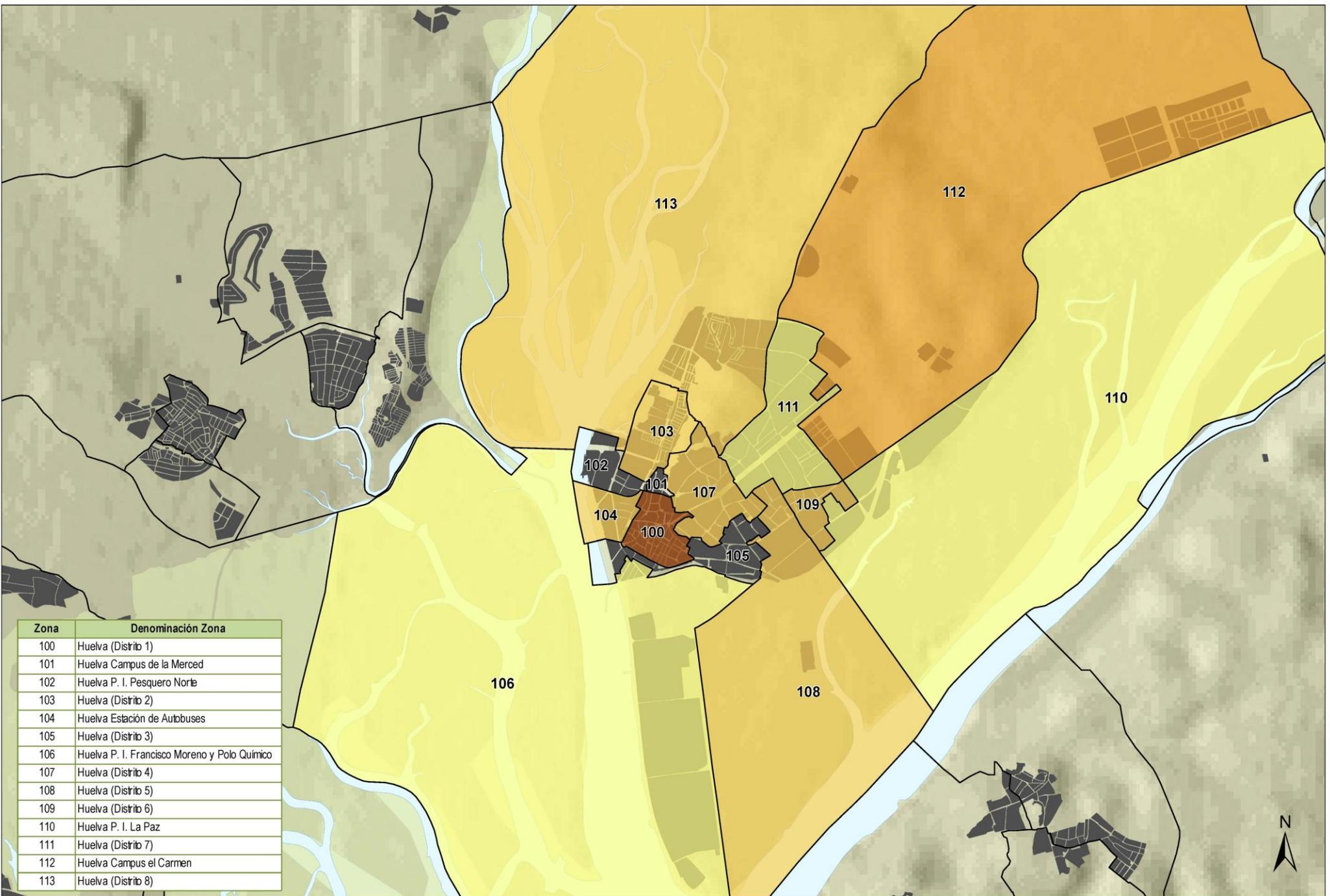


Zona	Denominación Zona	Zona	Denominación Zona	Zona	Denominación Zona
1	Ajaraque	21	Gibraleón	40	San Juan del Puerto
2	Ajaraque Gaihsa	22	Hinojos	41	Trigueros
3	Ajaraque P. I. La Raya	23	Isla Cristina	42	Villablanca
4	Ajaraque Corrales	24	Isla Cristina Isantilla y Urbasur	43	Niebla
5	Ajaraque Belavista	25	Isla Cristina La Redondela	44	La Palma del Condado
6	Ajaraque La Dehesa y La Monacilla	26	Lepe	45	Valverde del Camino
7	Almonte	27	Lepe Pinares de Lepe y El Terrón	100	Huelva (Distrito 1)
8	Almonte El Rocio y Cabezudos	28	Lepe La Antilla e Isantilla	101	Huelva Campus de la Merced
9	Almonte Matalscañas	29	Lucena del Puerto	102	Huelva P. I. Pesquero Norte
10	Ayamonte	30	Moguer	103	Huelva (Distrito 2)
11	Ayamonte Costi Esuri	31	Moguer P. I. La Jara	104	Huelva Estación de Autobuses
12	Ayamonte Isla Canela y Punta del Moral	32	Moguer Mazagón	105	Huelva (Distrito 3)
13	Ayamonte Pozo del Camino	32	Palos de la Frontera Mazagón	106	Huelva P. I. Francisco Moreno y Polo Químico
14	Beas	33	Palos de la Frontera	107	Huelva (Distrito 4)
15	Bollullos Par del Condado	34	Palos de la Frontera La Rábida	108	Huelva (Distrito 5)
16	Bonares	35	Punta Umbría	109	Huelva (Distrito 6)
17	Cartaya	36	Punta Umbría La Laguna y El Portil	110	Huelva P. I. La Paz
18	Cartaya Aguopolis	37	Punta Umbría El Rincón	111	Huelva (Distrito 7)
19	Cartaya El Rompido	38	Rociana del Condado	112	Huelva Campus el Carmen
20	Cartaya Nuevo Portil y El Portil	39	San Bartolomé de la Torre	113	Huelva (Distrito 8)



PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

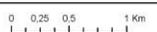
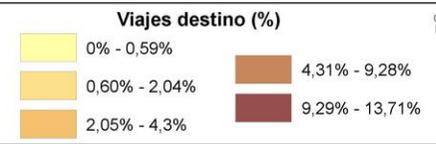




Zona	Denominación Zona
100	Huelva (Distrito 1)
101	Huelva Campus de la Merced
102	Huelva P. I. Pesquero Norte
103	Huelva (Distrito 2)
104	Huelva Estación de Autobuses
105	Huelva (Distrito 3)
106	Huelva P. I. Francisco Moreno y Polo Químico
107	Huelva (Distrito 4)
108	Huelva (Distrito 5)
109	Huelva (Distrito 6)
110	Huelva P. I. La Paz
111	Huelva (Distrito 7)
112	Huelva Campus el Carmen
113	Huelva (Distrito 8)

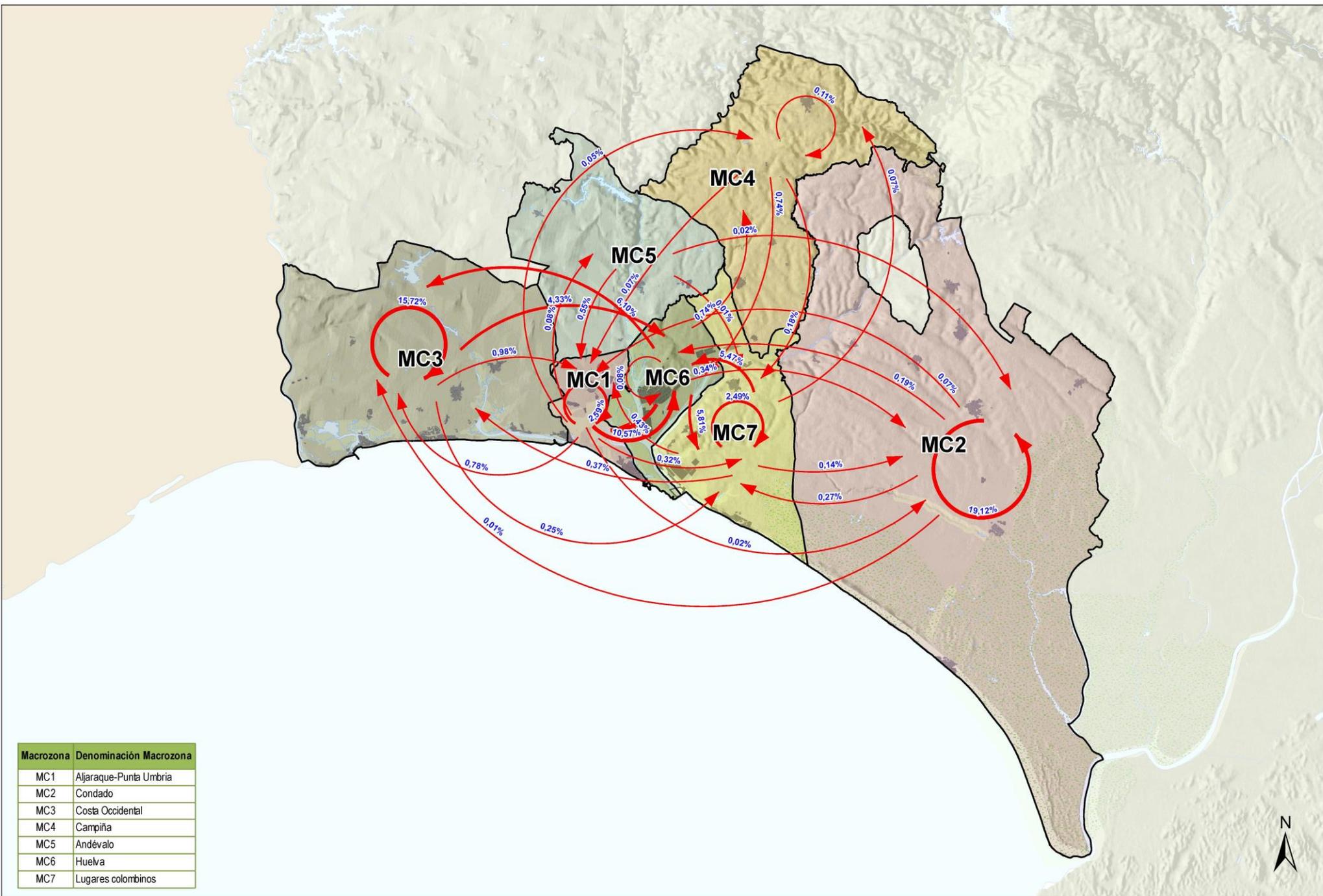


**PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**



		Destino del desplazamiento													Total general	% sobre total
		MC01 Aljaraque-Punta Umbría	MC02 Condado	MC03 Costa Occidental	MC04 Campiña	MC05 Andévalo	MC06 Huelva	MC07 Lugares Colombinos	MC08 Resto municipios de Huelva	MC09 Sevilla Capital	MC10 Resto municipios de Sevilla	MC11 Resto municipios de Andalucía	MC12 Resto municipios de España	MC13 Fuera de España		
Origen del desplazamiento	MC01 Aljaraque-Punta Umbría	220	1	67	4	6	900	27		35	2	6	6		1.277	15,0%
	MC02 Condado	6	1.629	1			16	23	12	45	19				1.752	20,6%
	MC03 Costa Occidental	83		1.339			369	22	1	93	21	1	14		1.942	22,8%
	MC04 Campiña	6			10		63	16							94	1,1%
	MC05 Andévalo	47	2					1							50	0,6%
	MC06 Huelva	1.254	29	519	63		7	495	7	10		1		1	2.384	28,0%
	MC07 Lugares Colombinos	37	12	32	6		466	212						4	768	9,0%
	MC08 Resto municipios de Huelva	12	5					5							22	0,3%
	MC09 Sevilla Capital	71	5	44	8		1	23		10					163	1,9%
	MC10 Resto municipios de Sevilla	6	10	4											20	0,2%
	MC11 Resto municipios de Andalucía	6													6	0,1%
	MC12 Resto municipios de España	8	2	11				6							27	0,3%
	MC13 Fuera de España			6						6					12	0,1%
	Total general	1.756	1.694	2.024	91	6	1.822	830	20	199	42	8	20	5	8.518	100%
% sobre total	20,6%	19,9%	23,8%	1,1%	0,1%	21,4%	9,7%	0,2%	2,3%	0,5%	0,1%	0,2%	0,1%	100%		

Tabla 61: Matriz Origen/Destino por Macrozonas.
Fuente: EIMA. CTHU



Macrozona	Denominación Macrozona
MC1	Aljaraque-Punta Umbria
MC2	Condado
MC3	Costa Occidental
MC4	Campaña
MC5	Andévalo
MC6	Huelva
MC7	Lugares colombinos

2.1.2 Motivo y Frecuencia del Viaje

Motivo: el motivo más importante es el de Casa/Alojamiento con un 60%, seguido de Ocio con un 12% y de Trabajo con un 11%. El motivo Estudios cuenta con un 1% debido a que la encuesta ha sido realizada en un mes vacacional (agosto). Este reparto se da tanto en los usuarios que tienen origen en la capital como en los municipios y coincide con las zonas principales de destino (zonas costeras de Matalascañas y Punta Umbría).

Macrozona / Motivo del viaje	01 - Casa/Alojamiento	02 - Trabajo	03 - Estudios	04 - Compras cotidianas	05 - Compras (centro comercial)	06 - Médico	07 - Visita a familiares, amigos	08 - Acompañar personas	09 - Gestiones propias del trabajo	10 - Asuntos y gestiones personales	11 - Ocio	12 - Deporte	Total general	% sobre total
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	645	157		4			120			16	335		1.277	15,0%
MC02 Condado	990	285				1	142			22	304	7	1.752	20,6%
MC03 Costa Occidental	1.248	190	3	52	19	9	160		8	7	225	21	1.942	22,8%
MC04 Campiña	83	5					4				3		94	1,1%
MC05 Andévalo	44	6											50	0,6%
MC06 Huelva	1.492	190	104	18	169	92	77	26	18	120	74	4	2.384	28,0%
MC07 Lugares Colombinos	450	126	11		2	4	32	12	9	27	95		768	9,0%
MC08 Resto municipios de Huelva	18						4						22	0,3%
MC09 Sevilla Capital	117		5			1	22		1		17		163	1,9%
MC10 Resto municipios de Sevilla	19		1										20	0,2%
MC11 Resto municipios de	6												6	0,1%
MC12 Resto municipios de España	26										1		27	0,3%
MC13 Fuera de España	12												12	0,1%
Total general	5.151	959	124	74	191	107	561	37	35	191	1.055	33	8.518	100%
% sobre total	60,5%	11,3%	1,5%	0,9%	2,2%	1,3%	6,6%	0,4%	0,4%	2,2%	12,4%	0,4%		100%

Tabla 62: Motivo del Viaje por Macrozonas.
Fuente: EIMA. CTHU

Motivo del viaje

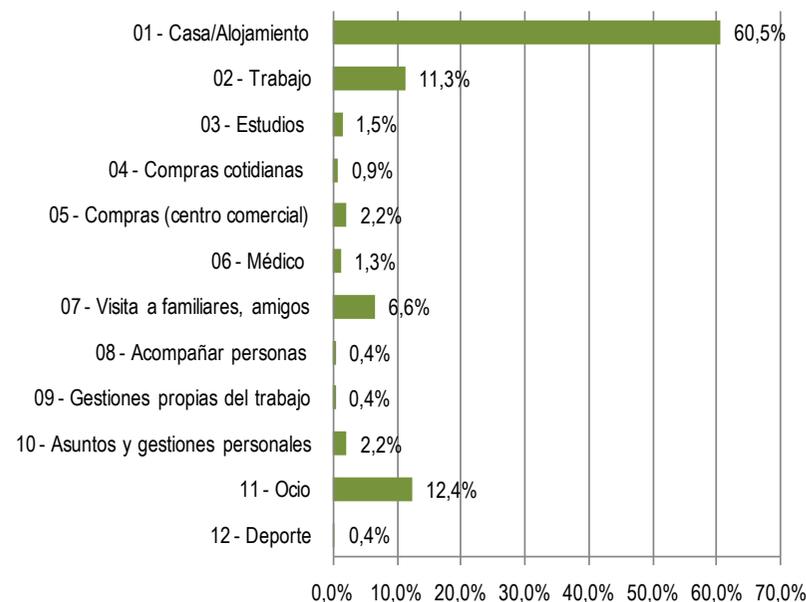


Ilustración 27: Motivo del Viaje.
Fuente: EIMA. CTHU

Si centramos la atención en el tipo de vivienda que utilizan cuando el motivo del viaje es 01-Casa/Alojamiento, es la vivienda habitual en el 79% de los usuarios. Le sigue segunda residencia en meses de verano con un 11% y hotel con el 3%.

Macrozona / Tipo de vivienda	1 - Su vivienda habitual principal	2 - 2ª residencia en meses verano	3 - Residencia de familiares/amigos	4 - Alquiler de vivienda durante período vacacional	5 - Hotel	6 - Camping	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	370	209	49	17			645
MC02 Condado	758	149	76			6	990
MC03 Costa Occidental	896	144	34	35	140		1.248
MC04 Campiña	77			6			83
MC05 Andévalo	44						44
MC06 Huelva	1.398	2	80		12		1.492
MC07 Lugares Colombinos	319	68	20	16	25	2	450
Resto	189	1	8	1	0	0	199
Total general	4.051	573	268	73	178	8	5.151
% sobre total	78,6%	11,1%	5,2%	1,4%	3,4%	0,2%	100%

Tabla 63: Motivo del Viaje "Casa/Alojamiento" según tipo de vivienda por Macrozonas
Fuente: EIMA. CTHU

Frecuencia: las más usuales son 1 o más veces a la semana y una o más veces al mes con un 37% y un 19% respectivamente. La tercera frecuencia en importancia es todos los días laborables con un 14%. Este reparto se mantiene también con la misma importancia ya sea en los encuestados con origen en la capital o en alguno de los municipios.

Macrozona / Frecuencia del viaje	1 - Todos los días (lunes a domingo)	2 - Todos los días laborables	3 - 1 o más veces a la semana	4 - 1 o más veces al mes	5 - 1 o más veces al año	6 - Esporádicamente (Menos de 1 vez al año)	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	48	177	583	274	100	96	1.277
MC02 Condado	337	219	728	285	124	59	1.752
MC03 Costa Occidental	197	298	661	276	210	301	1.942
MC04 Campiña		18	54	14	4	6	94
MC05 Andévalo	6	13	23	6		2	50
MC06 Huelva	240	419	827	470	287	142	2.384
MC07 Lugares Colombinos	57	84	234	281	51	62	768
MC08 Resto municipios de Huelva			3	6	1	12	22
MC09 Sevilla Capital	5		43	32	26	57	163
MC10 Resto municipios de Sevilla			6	1	5	8	20
MC11 Resto municipios de Andalucía						6	6
MC12 Resto municipios de España					14	13	27
MC13 Fuera de España						12	12
Total general	889	1.227	3.161	1.644	821	776	8.518
% sobre total	10,4%	14,4%	37,1%	19,3%	9,6%	9,1%	100%

Tabla 64: Frecuencia del Viaje por Macrozonas.
Fuente: EIMA. CTHU

Frecuencia del viaje

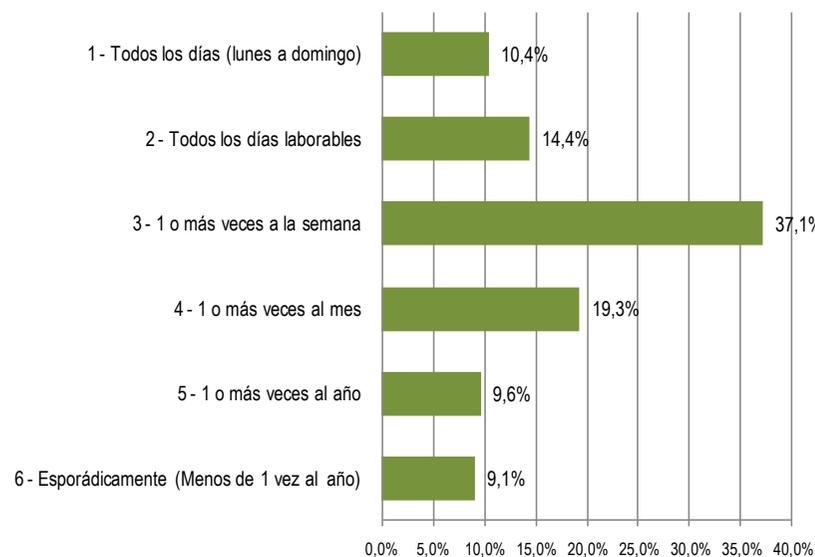


Ilustración 28: Frecuencia del Viaje.
Fuente: EIMA. CTHU

2.1.3 Modos Usados: Acceso y Dispersión:

A los encuestados se le preguntó por el modo que habían usado para acceder al autobús interurbano (acceso) y por el que usarían una vez se bajasen de él para llegar a su destino final (dispersión).

Tanto en acceso como en dispersión el modo a pie es el más usado: en acceso representa el 75% y en dispersión el 82%.

En acceso, Bus urbano es el segundo modo en importancia con un 9%, mientras que en dispersión es el coche como acompañante con un 7%.

Macrozona / Modo Acceso	1 - A pie	2 - Bus urbano	3 - Bus Interurbano	4 - Moto	5 - Coche como conductor	6 - Coche como acompañante	7 - Bici o similar	8 - Taxi o similar	9 - Otros	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbria	1.217		57			2	1			1.277
MC02 Condado	1.502		31		80	138				1.752
MC03 Costa Occidental	1.757	4	36	9	4	111	20			1.942
MC04 Campiña	81		6			7				94
MC05 Andévalo			44			6				50
MC06 Huelva	1.206	733	5	6	24	314	12	84		2.384
MC07 Lugares Colombinos	644		75	3		47				768
MC08 Resto municipios de Huelva	6		10			6				22
MC09 Sevilla Capital	7	34	93			28	1			163
MC10 Resto municipios de Sevilla	1	1	11			6			1	20
MC11 Resto municipios de Andalucía								6		6
MC12 Resto municipios de España			10			17				27
MC13 Fuera de España								6	6	12
Total general	6.421	772	378	19	109	682	34	96	7	8.518
% sobre total	75,4%	9,1%	4,4%	0,2%	1,3%	8,0%	0,4%	1,1%	0,1%	100%

Tabla 65: Modo de Acceso del Viaje por Macrozonas.
Fuente: EIMA. CTHU

Macrozona / Modo Dispersión	1 - A pie	2 - Bus urbano	3 - Bus Interurbano	5 - Coche como conductor	6 - Coche como acompañante	7 - Bici o similar	8 - Taxi o similar	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	821	275	65		112	1	2	1.277
MC02 Condado	1.518	28	13	16	177			1.752
MC03 Costa Occidental	1.564	133	69	11	142	20	5	1.942
MC04 Campiña	87	4	3		1			94
MC05 Andévalo	50							50
MC06 Huelva	2.266	10	16	4	55	24	10	2.384
MC07 Lugares Colombinos	487	115	38		126		2	768
MC08 Resto municipios de Huelva	22							22
MC09 Sevilla Capital	144				14		5	163
MC10 Resto municipios de Sevilla	12				8			20
MC11 Resto municipios de Andalucía	6							6
MC12 Resto municipios de España	25				2			27
MC13 Fuera de España					6		6	12
Total general	7.002	564	204	31	643	45	29	8.518
% sobre total	82,2%	6,6%	2,4%	0,4%	7,6%	0,5%	0,3%	100%

Tabla 66: Modo de Dispersión del Viaje por Macrozonas.
Fuente: EIMA. CTHU

Modo de Acceso y Dispersión

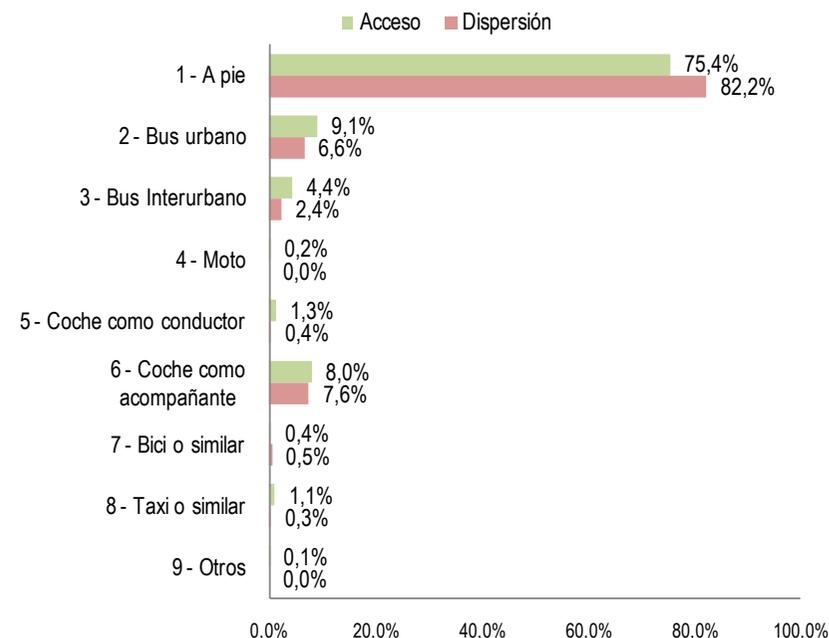


Ilustración 29: Modo Acceso y Dispersión.
Fuente: EIMA. CTHU

También, a los encuestados que usaron el autobús urbano se les solicitó información sobre la duración de su viaje.

En este modo de acceso lo usaron en total 772 encuestados de los que tres cuartas partes tardaron entre 10 y 20 minutos.

Un 10% tardaron menos de 10 minutos, entre los que se encuentran los 4 usuarios de la macrozona Costa Occidental (5 min.). Usuarios del transporte urbano de Ayamonte puesto que es el único existente en el ámbito de estudio, junto con el de Huelva capital (EMTUSA).

Acceso Bus urbano / Tiempo (Min.)	5	7	8	10	15	20	25	26	30	40	43	45	60	Total general
MC03 Costa Occidental	4													4
MC06 Huelva	27	6	5	139	235	181	63	6	49	13		3	4	733
MC09 Sevilla Capital				19	2	4	1				1			34
MC10 Resto municipios de Sevilla						1								1
Total general	32	6	5	157	237	186	64	6	49	13	1	3	12	772
% sobre total	4,1%	0,8%	0,6%	20,3%	30,7%	24,1%	8,3%	0,8%	6,4%	1,7%	0,1%	0,4%	1,6%	100%

Tabla 67: Duración del Viaje (min.) Modo Acceso Bus urbano.
Fuente: EIMA. CTHU

Como modo de dispersión, el bus urbano fue utilizado por un total de 564 encuestados, de los cuales, 133 tenían como destino la macrozona Costa Occidental (Ayamonte) y sólo 10 Huelva.

Dispersión Bus urbano / Tiempo (Min.)	10	15	20	25	30	35	40	45	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	41	131	65	2	34	2			275
MC02 Condado		21	6					1	28
MC03 Costa Occidental	22	22	54	1	3	15	8	7	133
MC04 Campiña		4							4
MC06 Huelva		1	1	1	6	1			10
MC07 Lugares Colombinos	14	53	38	2	7				115
Total general	78	231	164	6	50	18	8	8	564
% sobre total	13,8%	41,0%	29,1%	1,0%	8,9%	3,3%	1,5%	1,5%	100%

Tabla 68: Duración del Viaje (min.) Modo Dispersión Bus urbano.
Fuente: EIMA. CTHU

2.1.4 Tipo de Billeto Usado:

En lo que respecta al título de transporte que habían usado para realizar el viaje en autobús interurbano, más de la mitad de los viajeros (54%) usó el billete sencillo y un 30% la tarjeta del consorcio.

Macrozona / Tipo de billete	1 - Billeto sencillo	2 - Tarjeta Consorcio	3 - F. Numerosa Especial 50%	4 - F. Numerosa General 25%	5 - Tarjeta Junta 65	6 - Tarjeta Ayto. Almonte	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	626	573		1	77		1.277
MC02 Condado	619	83	6	10	52	982	1.752
MC03 Costa Occidental	1.239	622	9	11	61		1.942
MC04 Campiña	52	43					94
MC05 Andévalo	12	38					50
MC06 Huelva	1.321	905	6	22	131		2.384
MC07 Lugares Colombinos	503	228	8		29		768
MC08 Resto municipios de Huelva	12	10					22
MC09 Sevilla Capital	124	17		2	20		163
MC10 Resto municipios de Sevilla	17	1			2		20
MC11 Resto municipios de Andalucía		6					6
MC12 Resto municipios de España	27						27
MC13 Fuera de España	12						12
Total general	4.564	2.526	29	45	372	982	8.518
% sobre total	53,6%	29,7%	0,3%	0,5%	4,4%	11,5%	100%

Tabla 69: Tipo de Billeto usado.
Fuente: EIMA. CTHU

Tipo de billete

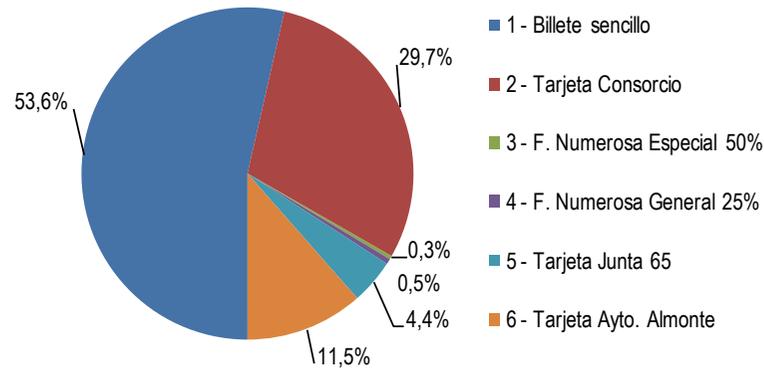


Ilustración 30: Tipo de billete
Fuente: EIMA. CTHU

2.1.5 No Uso Vehículo Privado:

Otra de las cuestiones realizadas a los usuarios del autobús interurbano fue por qué no habían usado el vehículo privado para realizar ese desplazamiento. El motivo más importante resultó ser que no disponían de carné de conducir o de vehículo (un 80%). Le siguen en orden de importancia que el transporte público es más cómodo con un 8% y que es más barato en un 6%.

Motivo no uso Vehículo Privado

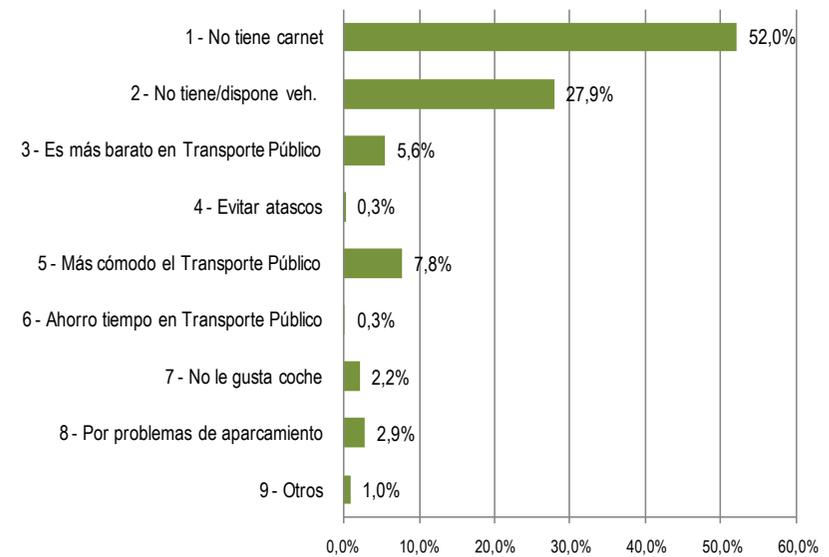


Ilustración 31: Motivo no uso Vehículo Privado.
Fuente: EIMA. CTHU

Macrozona / Motivo no uso Vehículo Privado	1 - No tiene carnet	2 - No tiene/dispone veh.	3 - Es más barato en Transporte Público	4 - Evitar atascos	5 - Más cómodo el Transporte Público	6 - Ahorro tiempo en Transporte Público	7 - No le gusta coche	8 - Por problemas de aparcamiento	9 - Otros	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	784	342	43		75		8	19	6	1.277
MC02 Condado	795	457	192	2	126	6	40	68	66	1.752
MC03 Costa Occidental	985	405	103	9	246	20	87	85	3	1.942
MC04 Campiña	49	30			7		4	5		94
MC05 Andévalo	43	7								50
MC06 Huelva	1.285	745	87	18	154		41	48	6	2.384
MC07 Lugares Colombinos	382	291	27		40		6	18	4	768
MC08 Resto municipios de Huelva	12	4			6					22
MC09 Sevilla Capital	70	60	24		2		1	6		163
MC10 Resto municipios de Sevilla	16	2	1		1					20
MC11 Resto municipios de Andalucía	6									6
MC12 Resto municipios de España		19			8					27
MC13 Fuera de España		12								12
Total general	4.426	2.374	476	29	666	26	187	250	85	8.518
% sobre total	52,0%	27,9%	5,6%	0,3%	7,8%	0,3%	2,2%	2,9%	1,0%	100%

Tabla 70: Motivo no uso Vehículo Privado.
Fuente: EIMA. CTHU

Género y Edad de los Encuestados:

En cuanto al género, se encuestaron un 3,6% más de mujeres que de hombres. El reparto fue 53,6% mujeres y 46,4% hombres.

Macrozona / Género	Mujer	Hombre	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbría	752	525	1.277
MC02 Condado	893	858	1.752
MC03 Costa Occidental	932	1.010	1.942
MC04 Campiña	50	44	94
MC05 Andévalo	43	7	50
MC06 Huelva	1.304	1.081	2.384
MC07 Lugares Colombinos	452	316	768
MC08 Resto municipios de Huelva	21	1	22
MC09 Sevilla Capital	78	85	163
MC10 Resto municipios de Sevilla	14	6	20
MC11 Resto municipios de Andalucía	6		6
MC12 Resto municipios de España	17	10	27
MC13 Fuera de España	6	6	12
Total general	4.569	3.949	8.518
% sobre total	53,6%	46,4%	100%

Tabla 71: Género de los encuestados por Macrozonas.
Fuente: EIMA. CTHU

Género de los encuestados

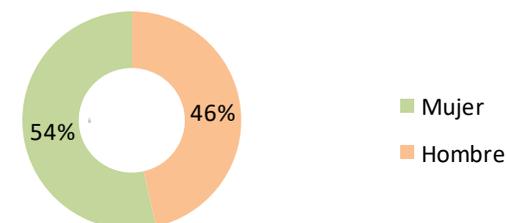


Ilustración 32: Género de los encuestados
Fuente: EIMA. CTHU

Respecto a la edad de los encuestados la mayoría tiene entre 16-29 años, un 51%. Las personas con edades entre los 30-49 y los 50-64 años representan el 26% y 14% cada uno.

Macrozona / Rango de Edad	16 a 29	30 a 49	50 a 64	65 o más	Total general
MC01 Aljaraque-Punta Umbria	717	285	172	103	1.277
MC02 Condado	942	415	240	154	1.752
MC03 Costa Occidental	928	517	291	206	1.942
MC04 Campiña	53	13	16	13	94
MC05 Andévalo	37	6	7		50
MC06 Huelva	1.122	711	376	176	2.384
MC07 Lugares Colombinos	368	239	102	60	768
MC08 Resto municipios de Huelva	10	9	3		22
MC09 Sevilla Capital	90	33	19	21	163
MC10 Resto municipios de Sevilla	17		2	1	20
MC11 Resto municipios de Andalucía	6				6
MC12 Resto municipios de España	20	6		1	27
MC13 Fuera de España	12				12
Total general	4.321	2.234	1.228	735	8.518
% sobre total	50,7%	26,2%	14,4%	8,6%	100%

Tabla 72: Edad de los encuestados por Macrozonas.
Fuente: EIMA. CTHU

Edad de los encuestados

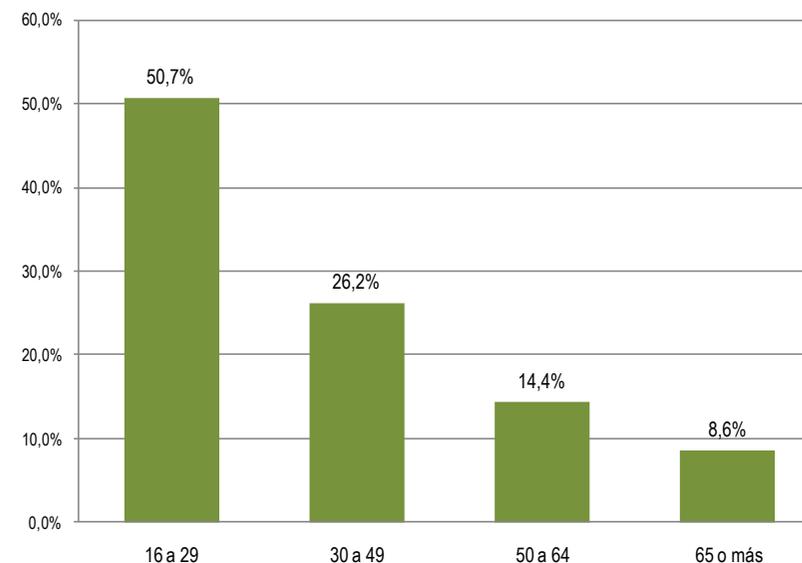


Ilustración 33: Edad de los encuestados
Fuente: EIMA. CTHU

2.1.6 Salud y Medioambiente:

A todos los encuestados se les preguntó cuál de las siguientes actuaciones piensan que podría tener un efecto positivo sobre su salud y el medioambiente.

- Ampliación y mejora de carreteras, metro y ferrocarril
- Mejorar integralmente el uso de transporte público
- Mejorar la accesibilidad salvando las barreras naturales o artificiales
- Potenciar las nuevas tecnologías para facilitar el uso del transporte público
- Potenciar las infraestructuras para los peatones y las bicicletas

Para ello se les pidió que valoraran cada aspecto: (1=ningún efecto positivo, 5= efecto positivo muy significativo)

Los aspectos mejor valorados, en lo que a efectos positivos producen en la Salud y el Medio Ambiente, son potenciar las infraestructuras para los peatones y las bicicletas seguido de la mejora integral del uso del transporte público. En ambos casos más de la mitad de los usuarios entrevistados valoran dichos aspectos como los que producen efectos positivos muy significativos (Valoración = 5).

A continuación se muestra tabla e ilustración con los resultados obtenidos:

Aspecto / Valoración (1=ningún efecto positivo, 5= efecto positivo muy significativo)	1	2	3	4	5	NS/NC	Total general
Ampliación y mejora de carreteras, metro y ferrocarril	3,1%	4,1%	17,7%	28,0%	41,0%	6,2%	100%
Mejorar integralmente el uso de transporte público	0,9%	1,5%	9,6%	29,3%	53,6%	5,0%	100%
Mejorar la accesibilidad salvando las barreras naturales o artificiales	5,4%	4,4%	10,4%	23,5%	48,9%	7,4%	100%
Potenciar las nuevas tecnologías para facilitar el uso del transporte público	1,3%	2,6%	12,2%	29,5%	48,5%	6,0%	100%
Potenciar las infraestructuras para los peatones y las bicicletas	0,7%	1,8%	10,2%	23,1%	58,5%	5,7%	100%

Tabla 73: Valoración de aspectos según aspectos positivos en Salud y M. Ambiente.
Fuente: EIMA. CTHU

Valoración aspectos. Efectos positivos Salud y M. Ambiente

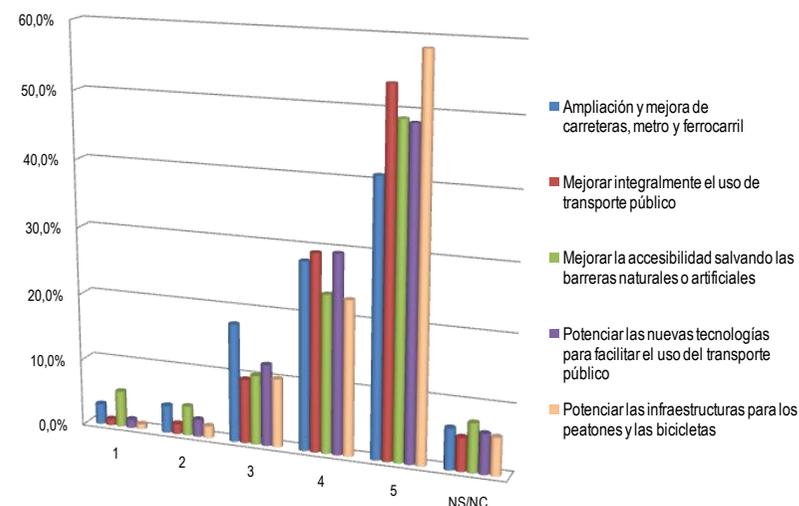


Ilustración 34: Valoración de aspectos según aspectos positivos en Salud y M. Ambiente.
Fuente: EIMA. CTHU

Otra de las cuestiones realizadas fue si serían capaces de indicar algún punto negativo concreto o zona del área metropolitana, que percibieran que afecta de forma significativa a la población (por contaminación, ruido o accidentes). Indica máximo 5 zonas.

A continuación se muestra tabla donde se resumen los resultados obtenidos:

PUNTOS NEGATIVOS	TOTAL	%
CONTAMINACIÓN HUELVA	416	41,9%
POLO QUIMICO	253	25,5%
FOSFOYESOS	98	9,9%
CELULOSA S. J. PUERTO	48	4,8%
CARRETERAS Y VIARIOS EN MAL ESTADO Y/O PELIGROSOS	47	4,7%
CONTAMINACIÓN	30	3,0%
CARRETERA ALMONTE - MATALASCAÑAS	30	3,0%
PROBLEMAS DE TRÁFICO	24	2,4%
PROBLEMAS EN PLAYAS	15	1,5%
CARENCIA INFRAESTRUCTURAS	8	0,8%
CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	7	0,7%
OTROS	6	0,6%
PROBLEMAS TRANSPORTE PÚBLICO	4	0,4%
MINAS	4	0,4%
PROBLEMAS CARRIL BICI	1	0,1%
VERTEDEROS Y VERTIDOS	1	0,1%
CEMENTERAS	1	0,1%
Total general	993	100%

Tabla 74: Puntos negativos por contaminación, ruido o accidentes.
Fuente: EIMA. CTHU

Tal y como se observa, la contaminación de Huelva y el denominado Polo Químico, son mayoritariamente los puntos considerados como negativos en lo que a contaminación se refiere. Ambos totalizan más del 67% de las opiniones recabadas.

En lo que respecta a accidentes, entre todas las carreteras destaca la A-483 Almonte-Matalascañas. Ésta es considerada las más peligrosa, según las opiniones recabadas.

El ruido es considerado como punto negativo por un escaso número de encuestados.

Por último, se les preguntó si conocían algún espacio público (cultural, salud, administrativo, zona verde o deportivo, etc) cuyo acceso sea difícil de realizar por medios de transporte que no sea el vehículo privado. Máximo de 5 espacios

Tal y como se observa en la tabla que se muestra a continuación, los principales espacios por municipio manifestados por los encuestados que carecen de accesibilidad en transporte público son algunos municipios del ámbito, el acceso a playas y sierras de la provincia.

LUGARES/CAUSAS DIFCIL ACCESO	21002-Aljaraque	21004-Almonaster la Real	21005-Almonte	21006-Abuso	21007-Araena	21008-Aroche	21010-Ayamonte	21011-Beas	21013-Bollullos Par. del Condado	21017-Cahtas	21019-Campofrío	21020-Cañaveral de León	21021-Cartaia	21023-Cerro de Amévalo (E)	21025-Cartagena	21033-Fuenteheridos	21034-Galaroza	21035-Gibraleón	21037-Granado (E)	21041-Huelva	21042-Isla Cristina	21043-Labugo	21044-Lepe	21045-Linares de la Sierra	21046-Lucena del Puerto	21047-Manzanilla	21049-Minas de Robiño	21050-Moguer	21053-Niebla	21054-Palma del Condado (La)	21055-Palos de la Frontera	21058-Puebla de Guzmán	21060-Punta Umbria	21061-Rociana del Condado	21064-San Juan del Puerto	Total general	%
ESCASEZ/INEXISTENCIA DE T.P.	1	1	8	2	1	2	3						2	1	1	3				14	4				1		3	1	5	2	3	1	11	70	31,1%		
ACCESO A PLAYAS	1		4			5							12				1			5	3		3				9	1		1	10	1	1		57	25,3%	
SIERRAS DE HUELVA		1	1	1	7	2				3	1	2		1	1		1		1	3		1		1				1			2				6	37	16,4%
PARQUE DE DOÑANA			9																							1	3									13	5,8%
T.P. CON/DESDE AYAMONTE						5															6															11	4,9%
T.P. CON/DESDE/DENTRO DE HUELVA																				10																10	4,4%
T.P. CON/DESDE ISLA CRISTINA						1															8															9	4,0%
T.P. ALMONTE - EL ROCÍO			1																	5															6	2,7%	
T.P CON/DESDE MATALASCAÑAS			1					2																											3	1,3%	
HOSPITALES EN GENERAL																				2					1											3	1,3%
ACCESOS A PARQUES Y PARQUES NATURALES																				2														1	3	1,3%	
ACCESO AL PARQUE MORET																				1															1	0,4%	
CENTROS DE SALUD			1																																1	0,4%	
T.P. HACIA/DESDE ALJARAQUE	1																																		1	0,4%	
Total general	3	2	25	1	9	2	12	2	5	3	1	2	14	2	1	1	1	4	1	42	21	1	3	1	1	2	1	15	3	5	3	2	13	2	19	225	100%

Tabla 75: Espacios con déficit de accesibilidad por municipio.
Fuente: EIMA. CTHU

2.1.7 Uso de paradas:

En lo que respecta al uso de paradas de la red de transporte interurbano en periodo estival y diferenciando entre viajeros subidos o bajados, cabe resaltar que es la Estación de Autobuses de Huelva la que registra un mayor número de usuarios, tanto para acceder al servicio como para dispersarse. Le siguen los apeaderos existentes en el ámbito (Punta Umbría, Almonte, Lepe, Matalascañas e Isla Cristina) y la Estación de Ayamonte.

El número de paradas de subida utilizadas por más de 100 viajeros al día asciende a 14. En ellas se concentra el 70% de los usuarios totales (casi 6.000 usuarios/día). A continuación se detalla tabla con la identificación de dichas paradas así como el número de usuarios que hacen uso de ellas para subir al servicio.

Código	Parada	Viajeros Subida	% sobre total
002	Estación de Autobuses (Huelva)	2.687	31,5%
054	Apeadero Punta (Punta Umbría)	558	6,6%
225	Apeadero Almonte (Almonte)	464	5,4%
120	Apeadero Lepe (Lepe)	350	4,1%
145	Apeadero Matalascañas (Torre de La Higuera)	329	3,9%
132	Gasolinera (Pozo del Camino)	294	3,5%
143	Surfasaurus Caño Guerrero (Torre de La Higuera)	248	2,9%
056	Parque (Ayamonte)	236	2,8%
057	Estación Ayamonte (Ayamonte)	177	2,1%
112	Kiosco (La Antilla)	162	1,9%
238	Muñoz Y Pavón (el Rocío)	133	1,6%
131	Playa Icanela (Isla Canela)	122	1,4%
121	Apeadero Ica (Isla Cristina)	113	1,3%
164	Hostal Hilaria (Mazagón M)	111	1,3%
Total general		5.984	70%

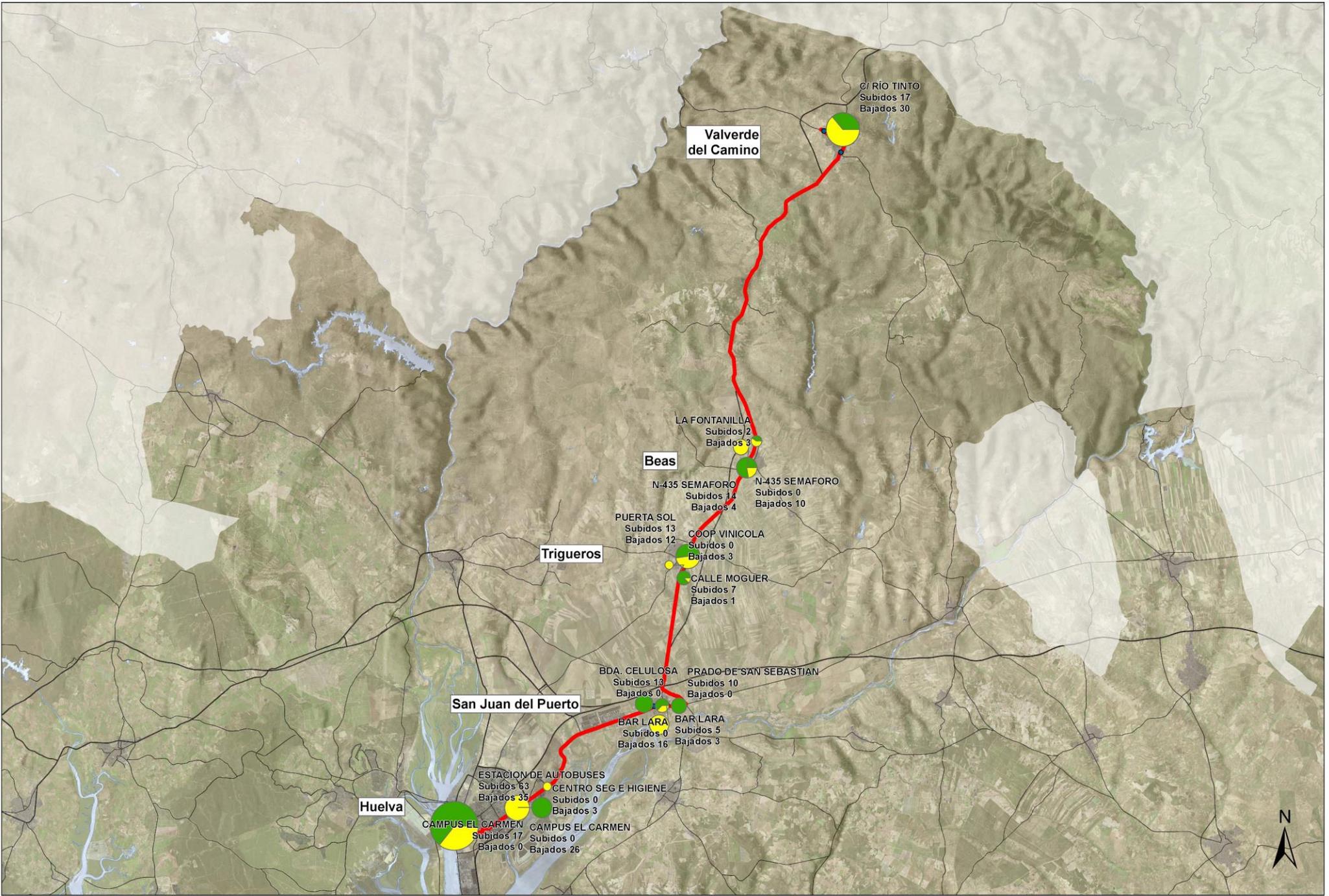
Tabla 76: Principales paradas de subida (más de 100 viajeros/día)
Fuente: EIMA. CTHU

En cuanto a paradas de bajada, un total de 15 son las utilizadas por más de 100 viajeros al día para apearse del servicio. En ellas se concentra el 64% de los viajeros totales. A continuación se detalla tabla con la identificación de dichas paradas así como el número de usuarios que bajan en ellas.

Código	Parada	Viajeros Bajada	% sobre total
002	Estación de Autobuses (Huelva)	1.578	21,9%
225	Apeadero Almonte (Almonte)	585	8,1%
145	Apeadero Matalascañas (Torre de La Higuera)	391	5,4%
143	Surfasaurus Caño Guerrero (Torre de La Higuera)	369	5,1%
120	Apeadero Lepe (Lepe)	201	2,8%
131	Playa Icanela (Isla Canela)	195	2,7%
057	Estación Ayamonte (Ayamonte)	188	2,6%
121	Apeadero Ica (Isla Cristina)	181	2,5%
111	Kiosco (La Antilla)	175	2,4%
133	Parque (Ayamonte)	171	2,4%
054	Apeadero Punta (Punta Umbría)	153	2,1%
070	Bar Consolación (Cartaya)	123	1,7%
055	Kiosco las Cadenas (Punta Umbría)	114	1,6%
085	Minigolf el Portil (Laguna del Portil)	107	1,5%
165	Hostal Hilaria (Mazagón M)	103	1,4%
Total general		4.634	64%

Tabla 77: Principales paradas de bajada (más de 100 viajeros/día)
Fuente: EIMA. CTHU

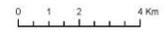
Para finalizar el análisis del grado de importancia que posee cada parada de ámbito en periodo estival, a continuación se presentan mapas individuales de cada una de las líneas interurbanas en servicio en periodo de verano con el volumen de viajeros (subidos y bajados) por parada.

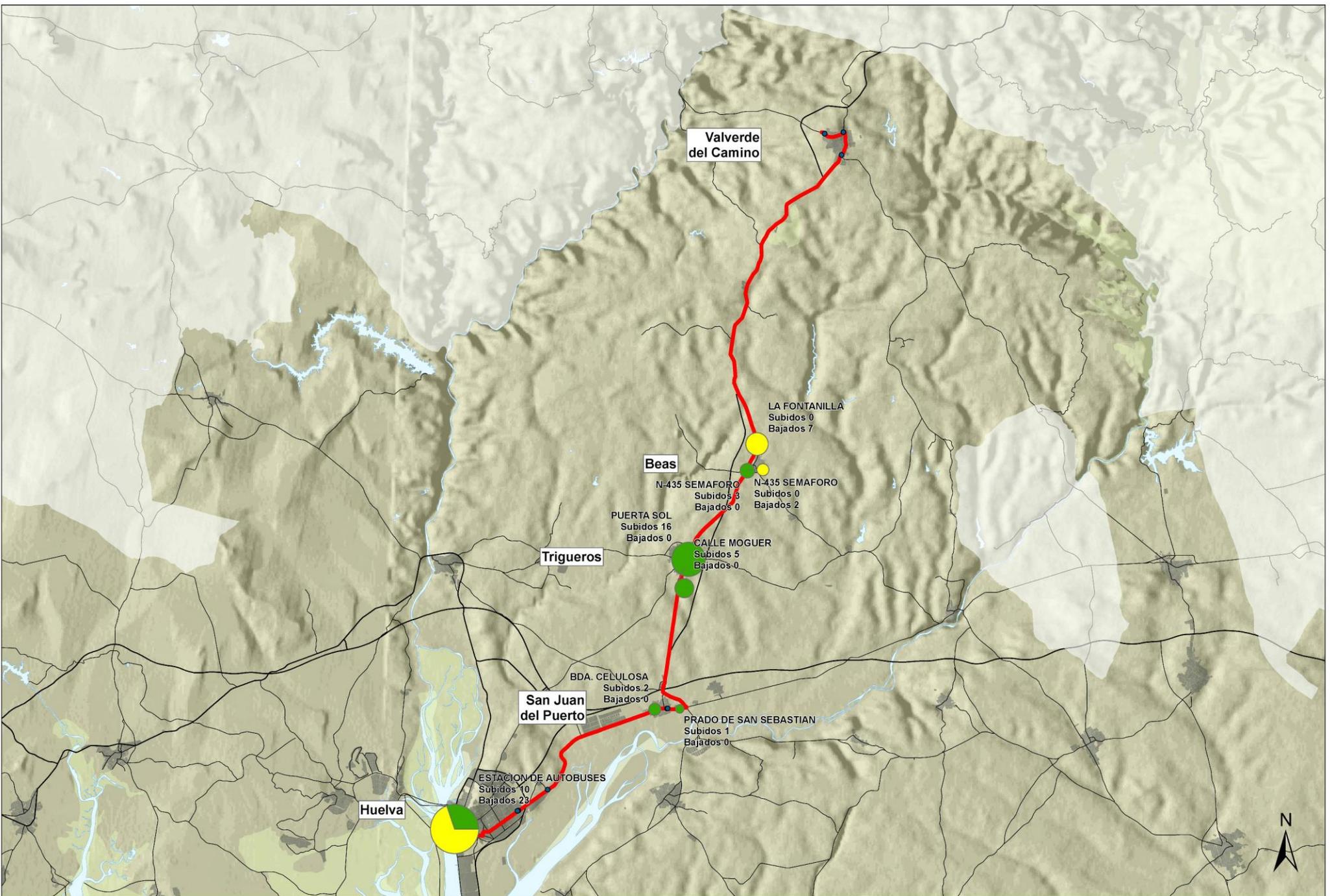


PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE



- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-206

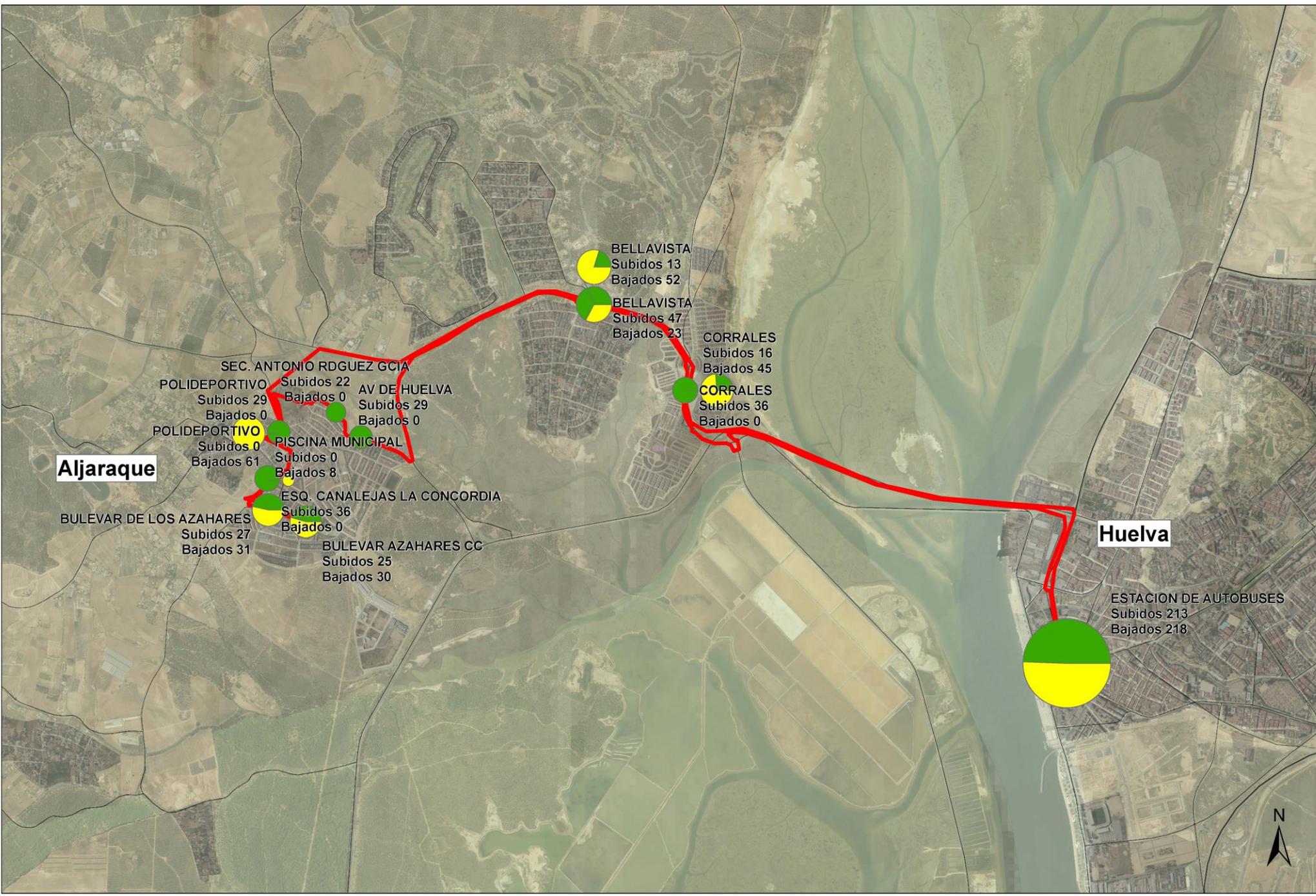




PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-212

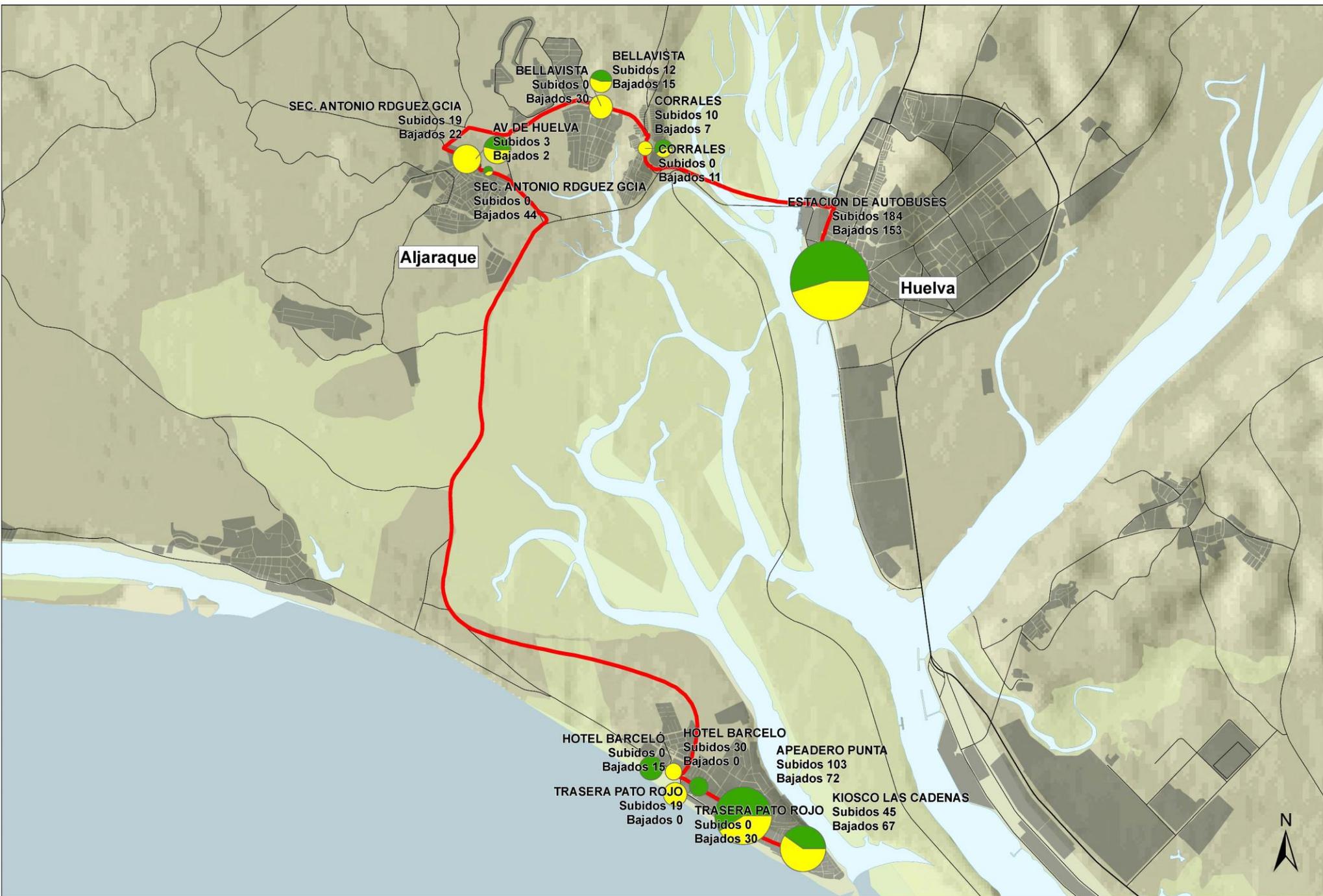




PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

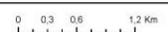
- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-300





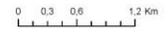
PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-301





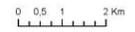
PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

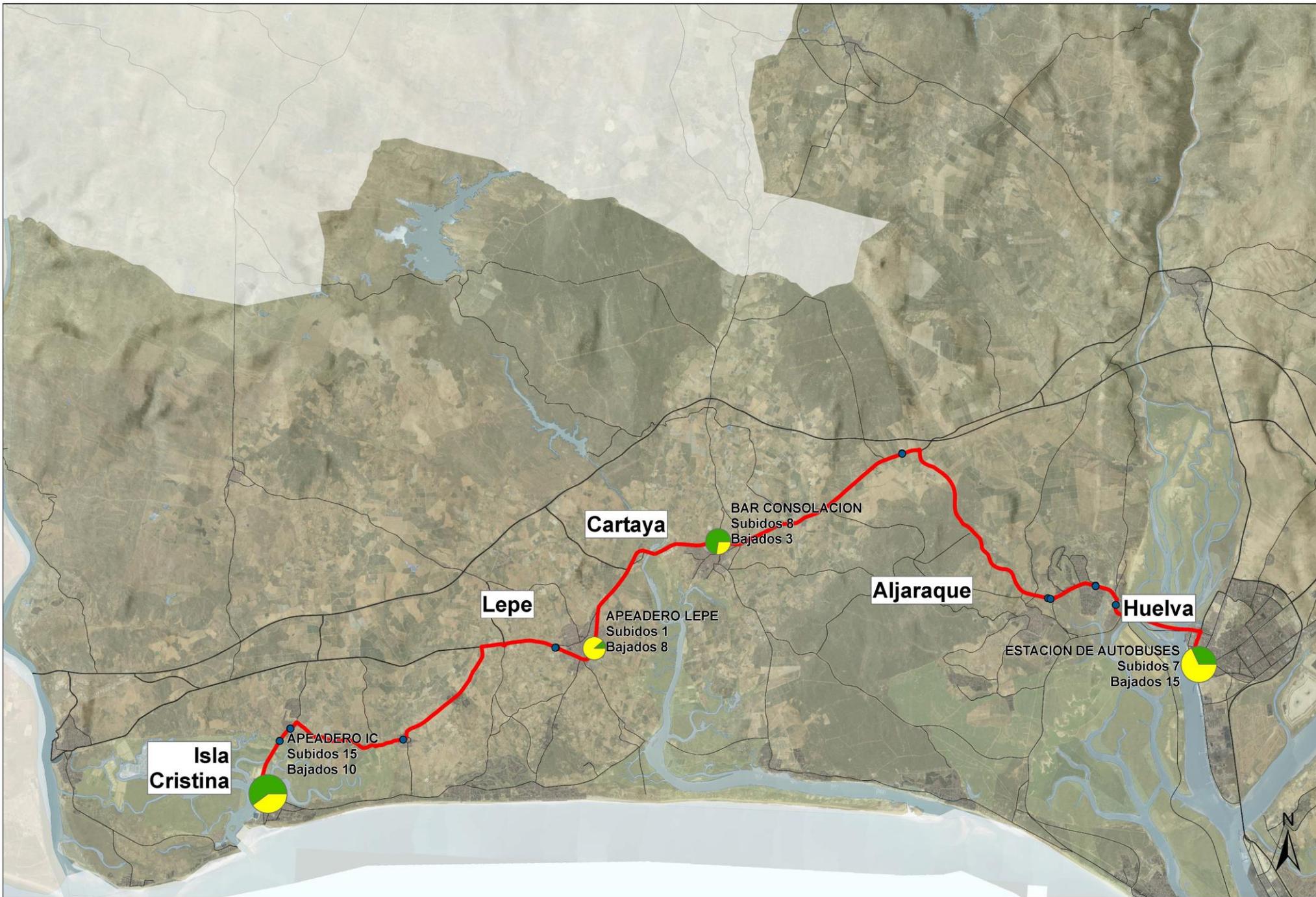




PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-303





UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE
HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

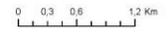
- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-306

0 0,5 1 2 Km



PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-307



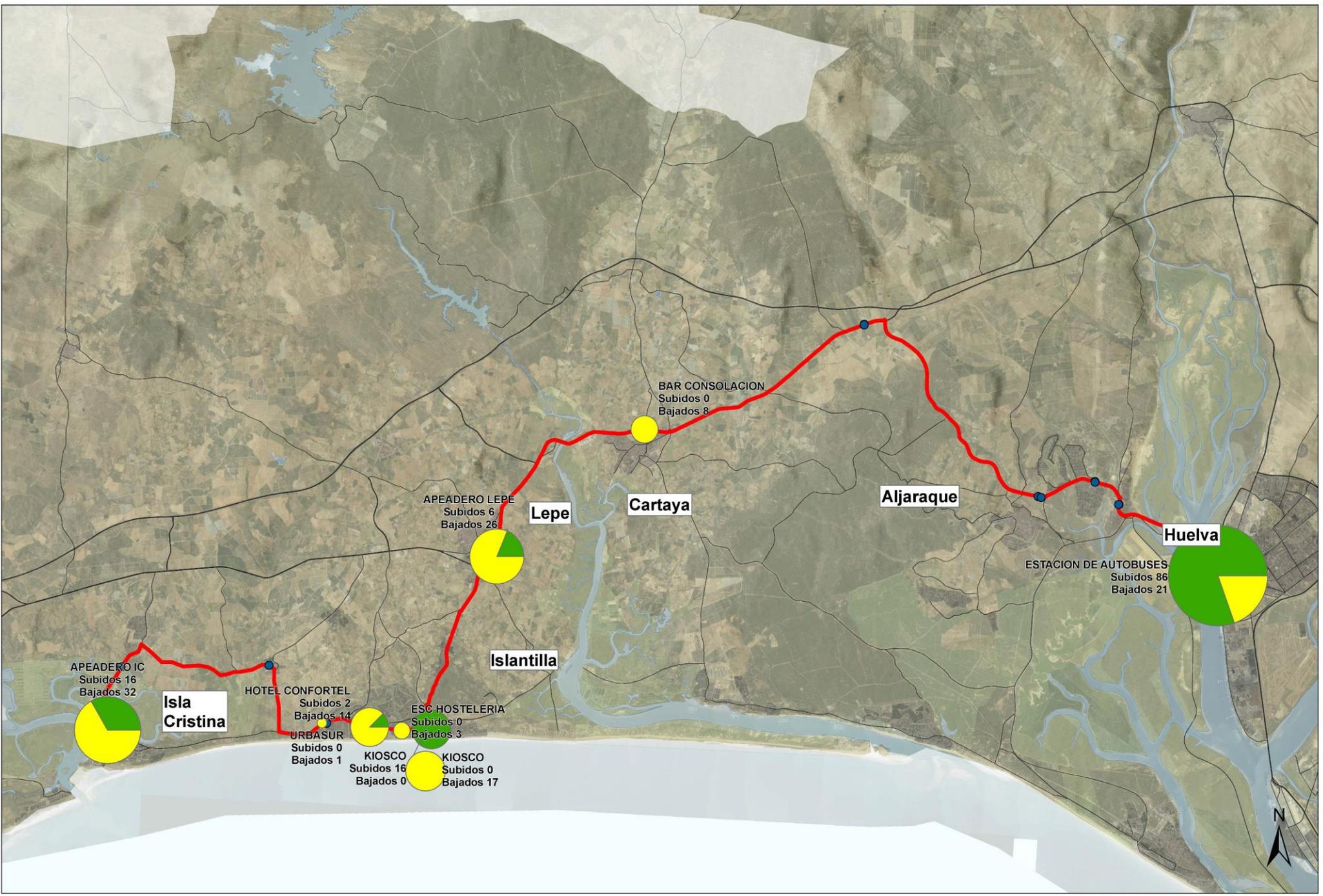


PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE



- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-308





PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE





PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE



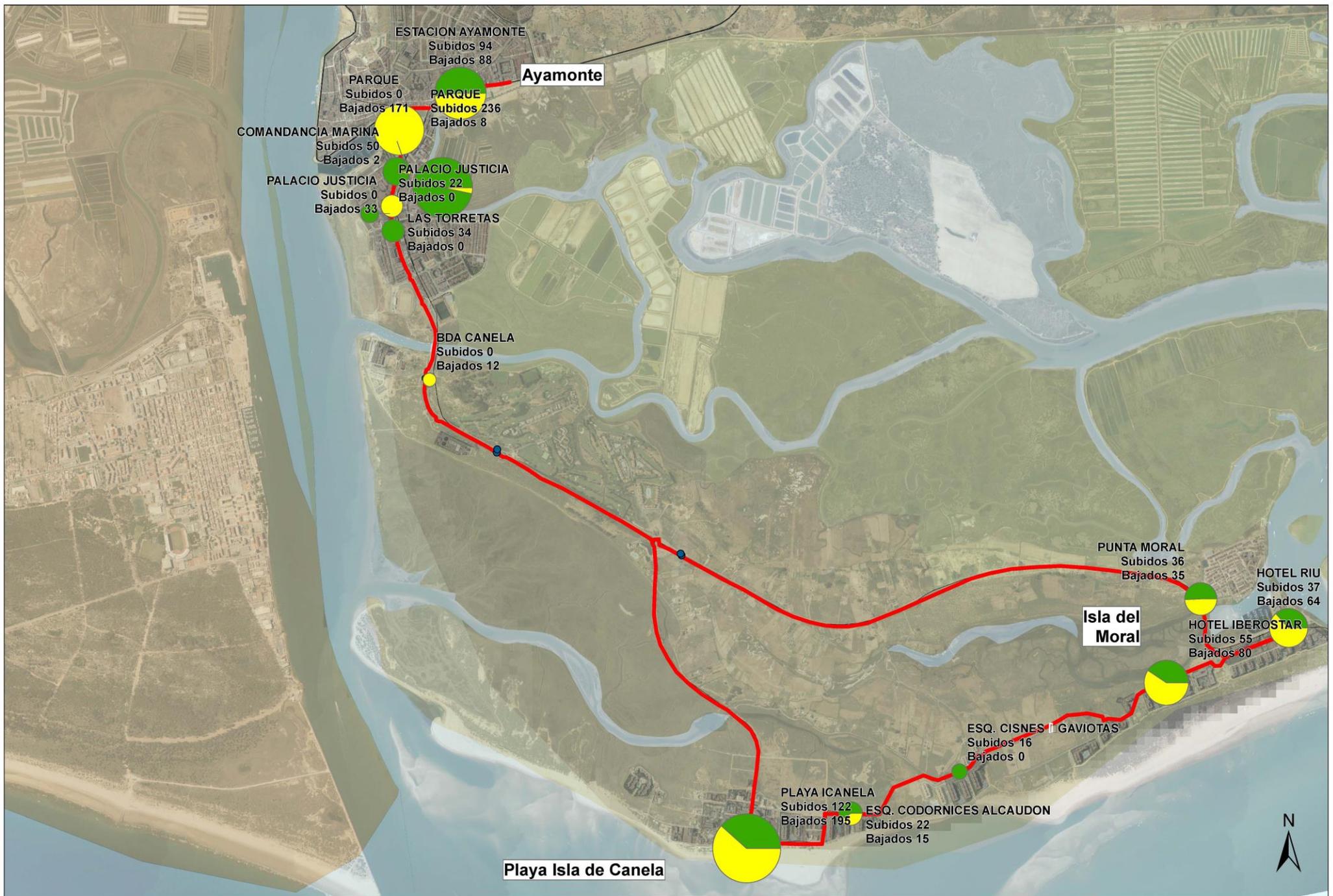
UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-311

0 0,375 0,75 1,5 Km





PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-312





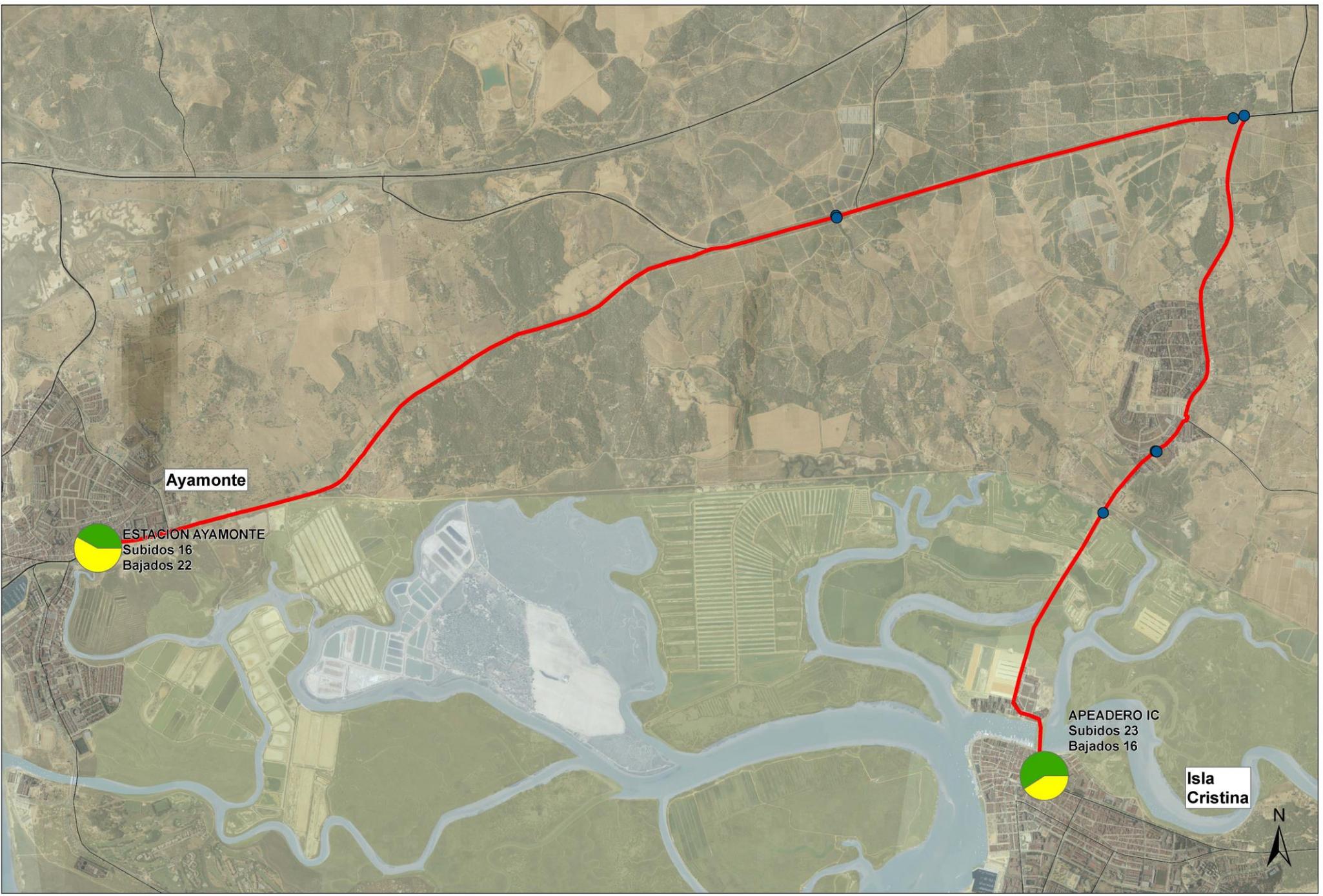
VIAJEROS POR PARADA DE LA LÍNEA M-313



PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-313

VIAJEROS POR PARADA DE LA LÍNEA M-314



Ayamonte

ESTACION AYAMONTE
Subidos 16
Bajados 22

APEADERO IC
Subidos 23
Bajados 16

Isla Cristina

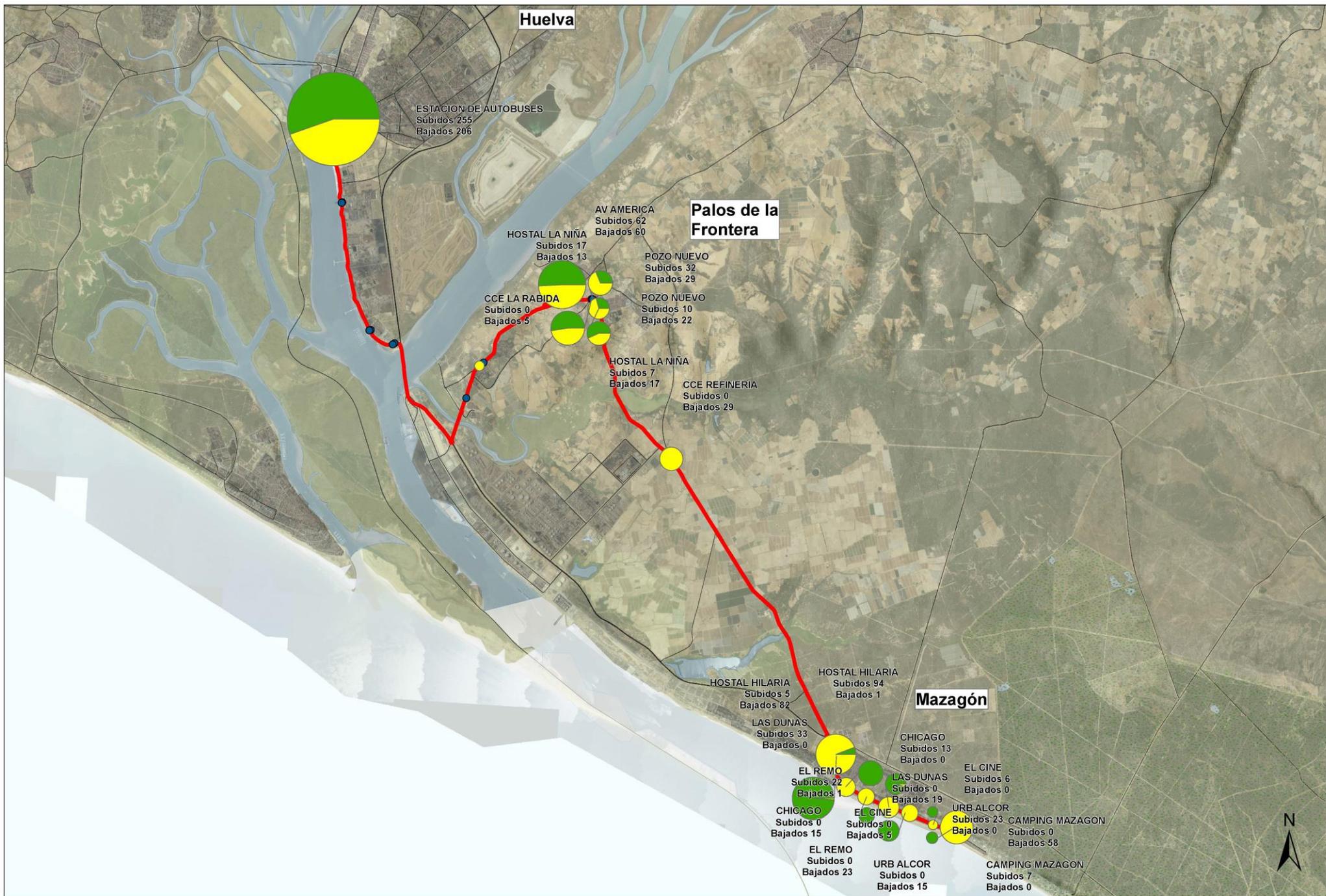


0 0.15 0.3 0.6 Km



PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

-  Viajeros Subida
-  Viajeros Bajada
-  M-314

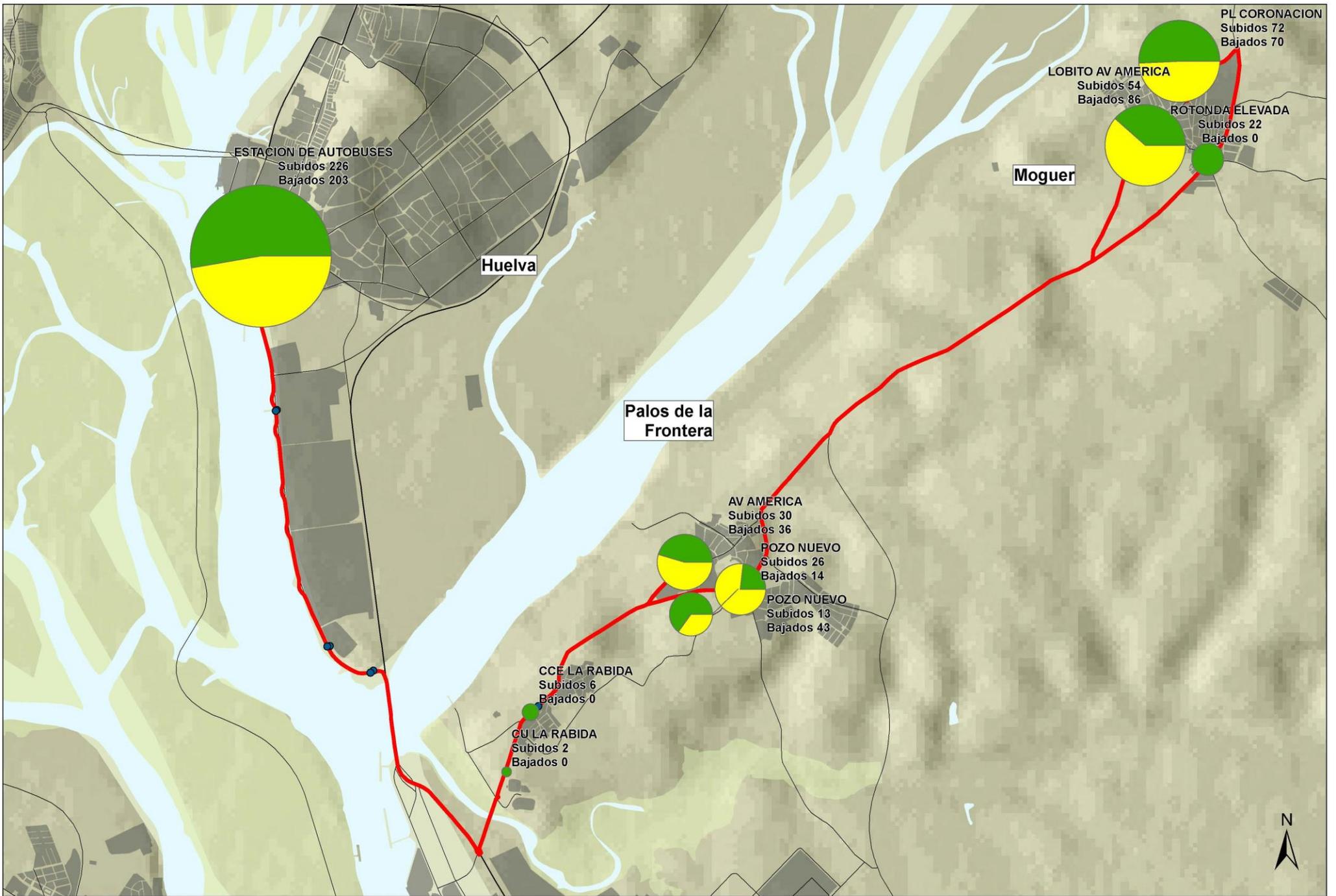


PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE



- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-402

0 0,45 0,9 1,8 Km



VIAJEROS POR PARADA DE LA LÍNEA M-403



PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-403





PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-409





VIAJEROS POR PARADA DE LA LÍNEA M-410

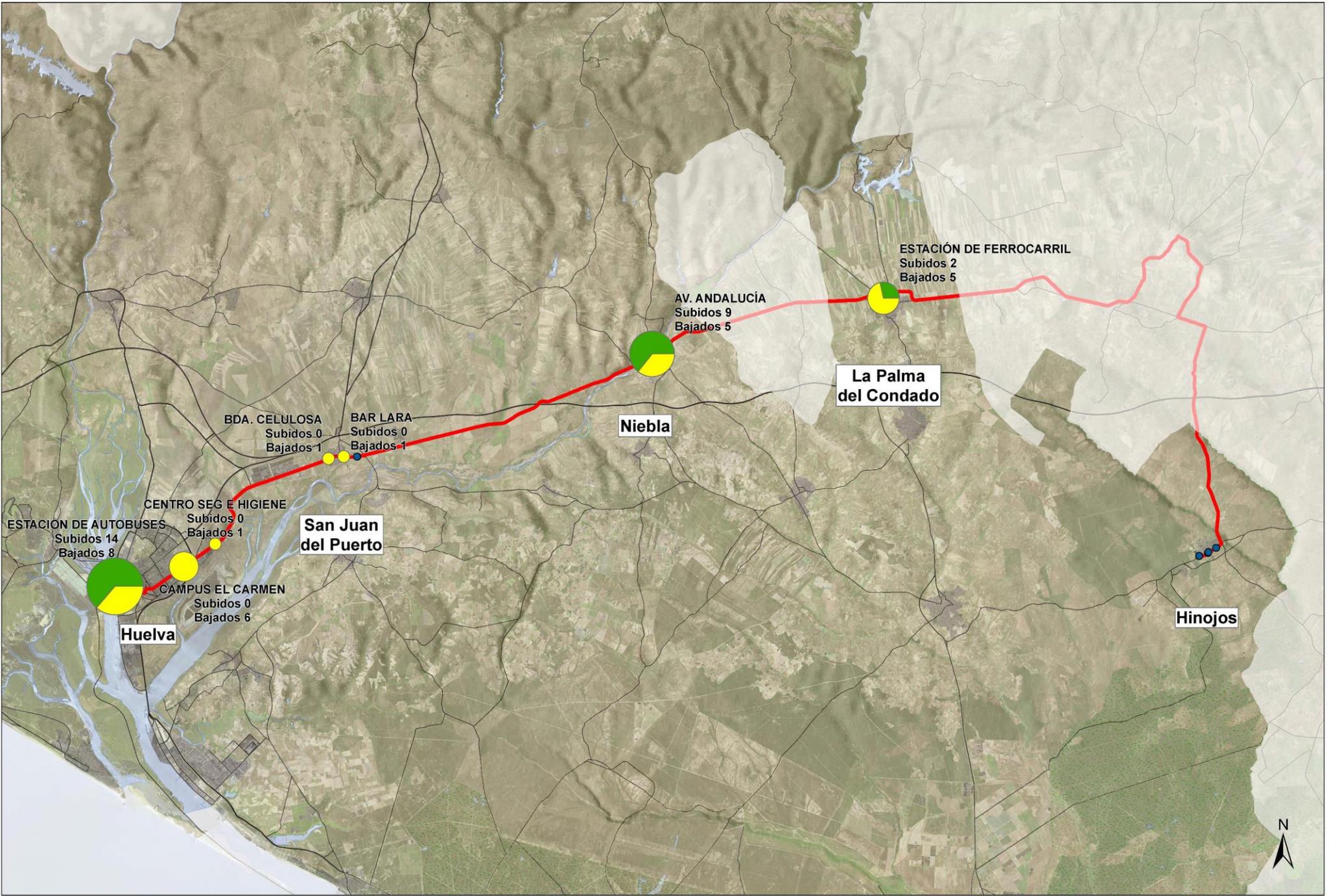


PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE
HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-410

0 0.5 1 2 Km

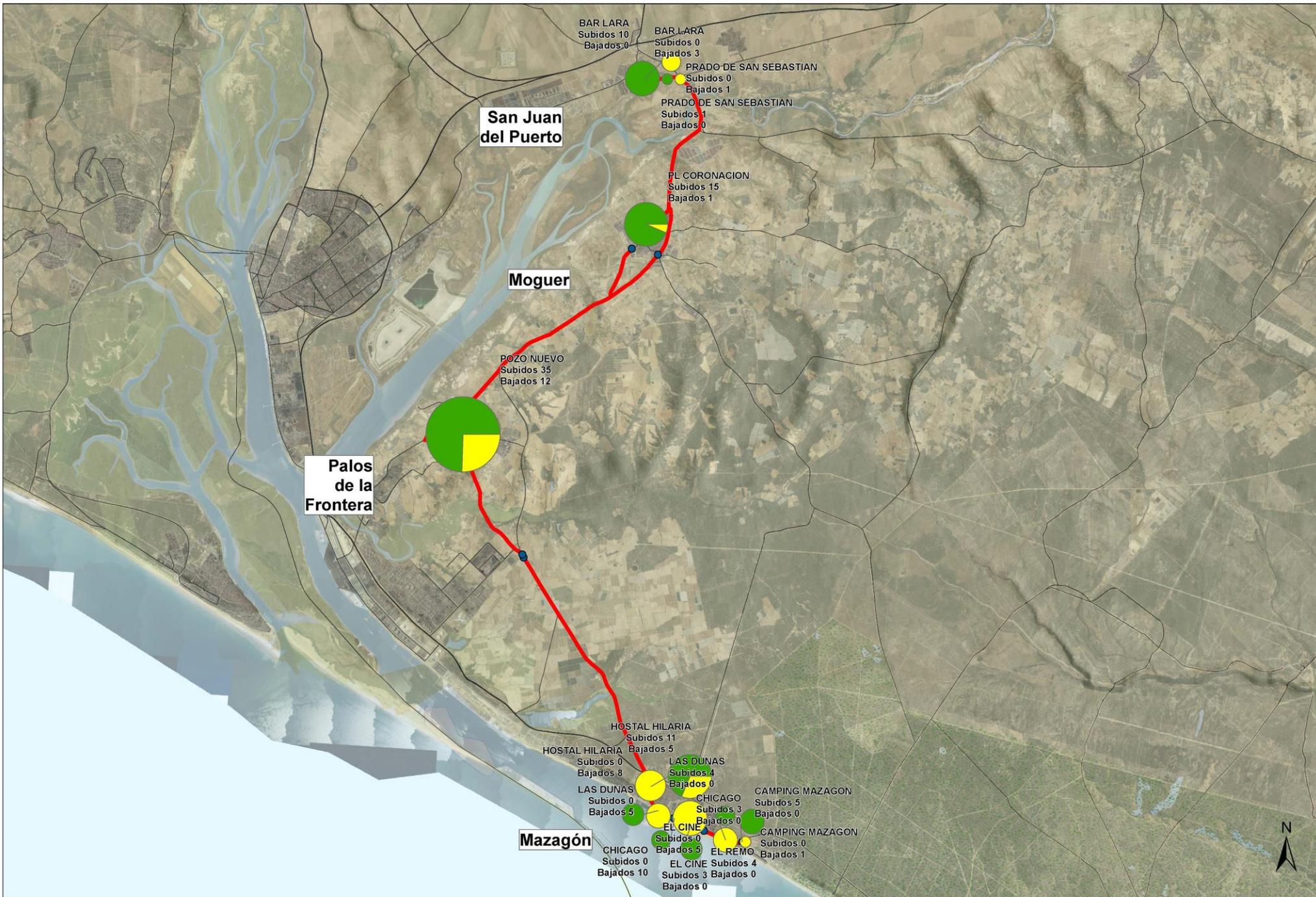




PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-411



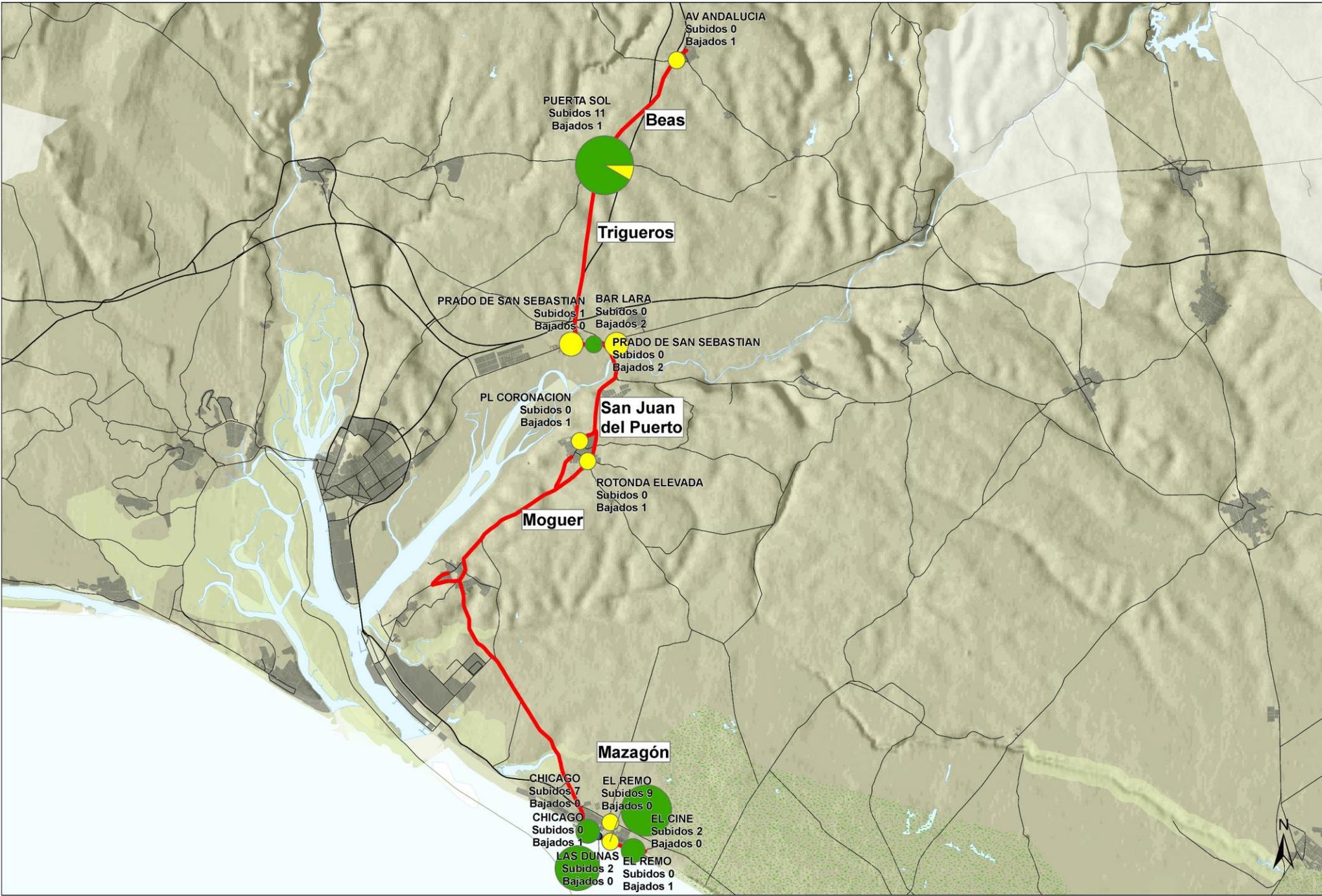


PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-414

0 0,5 1 2 Km



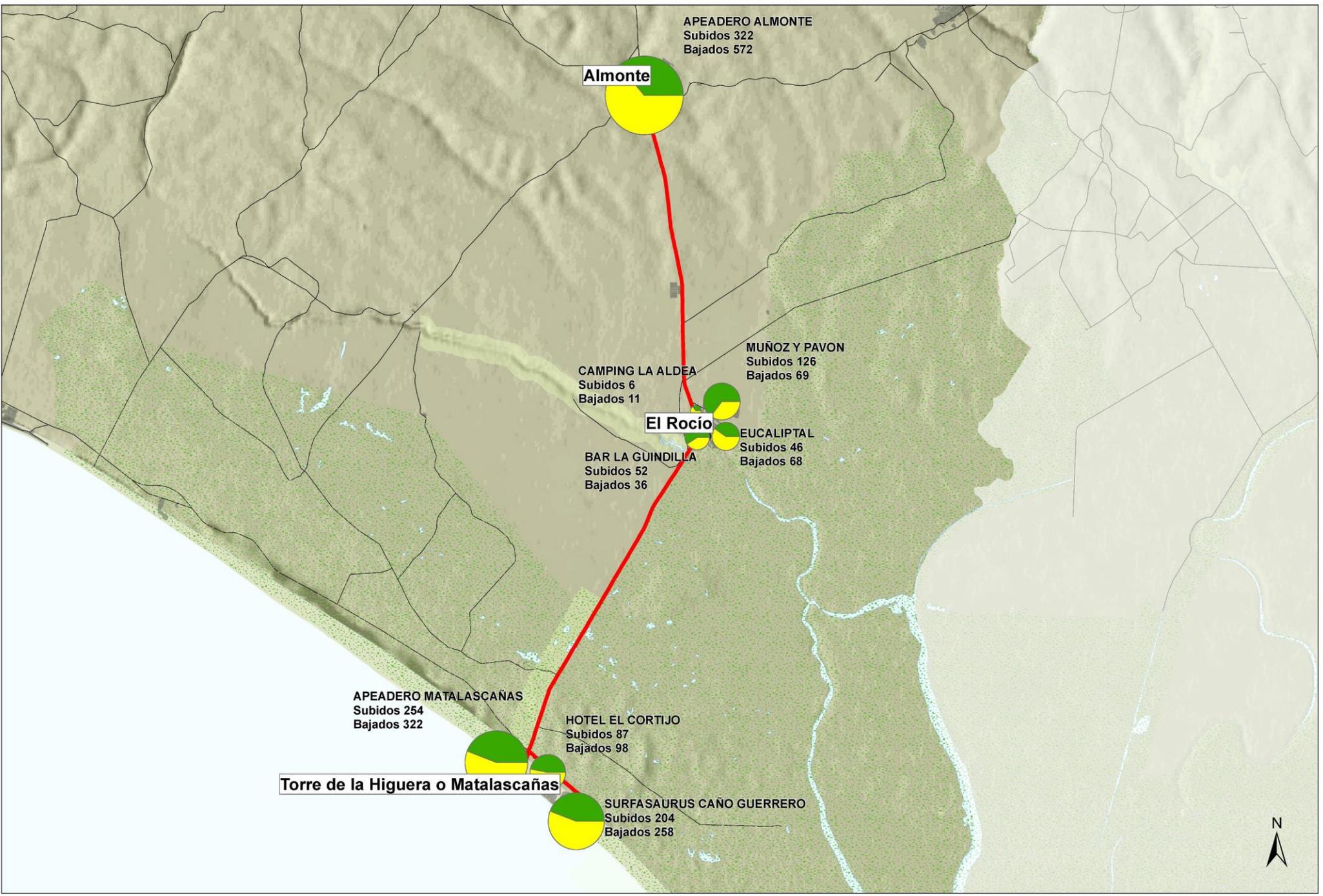


PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-414B

0 0.5 1 2 Km

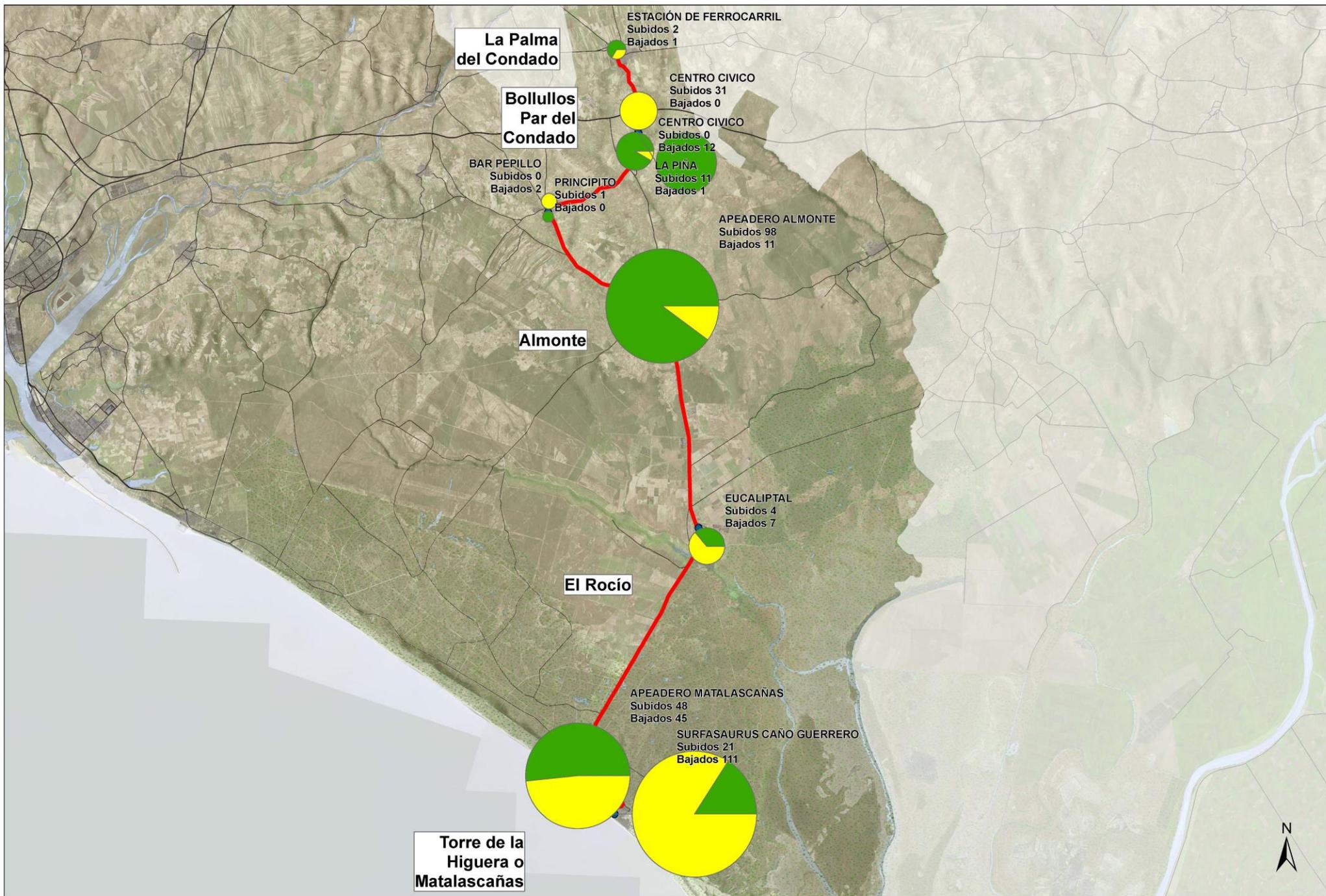




PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

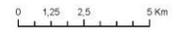
- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-416

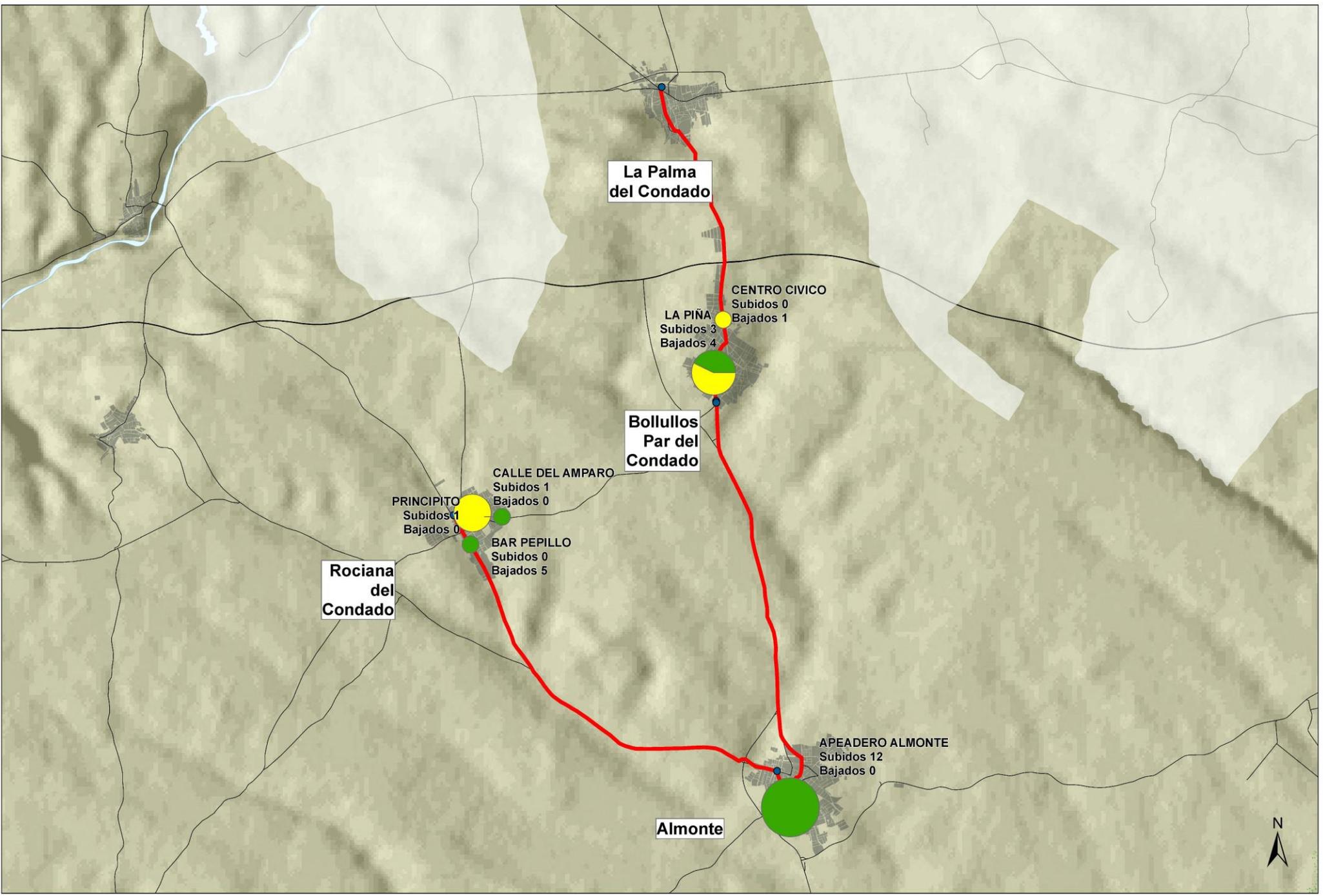




PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

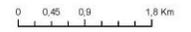
- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-417

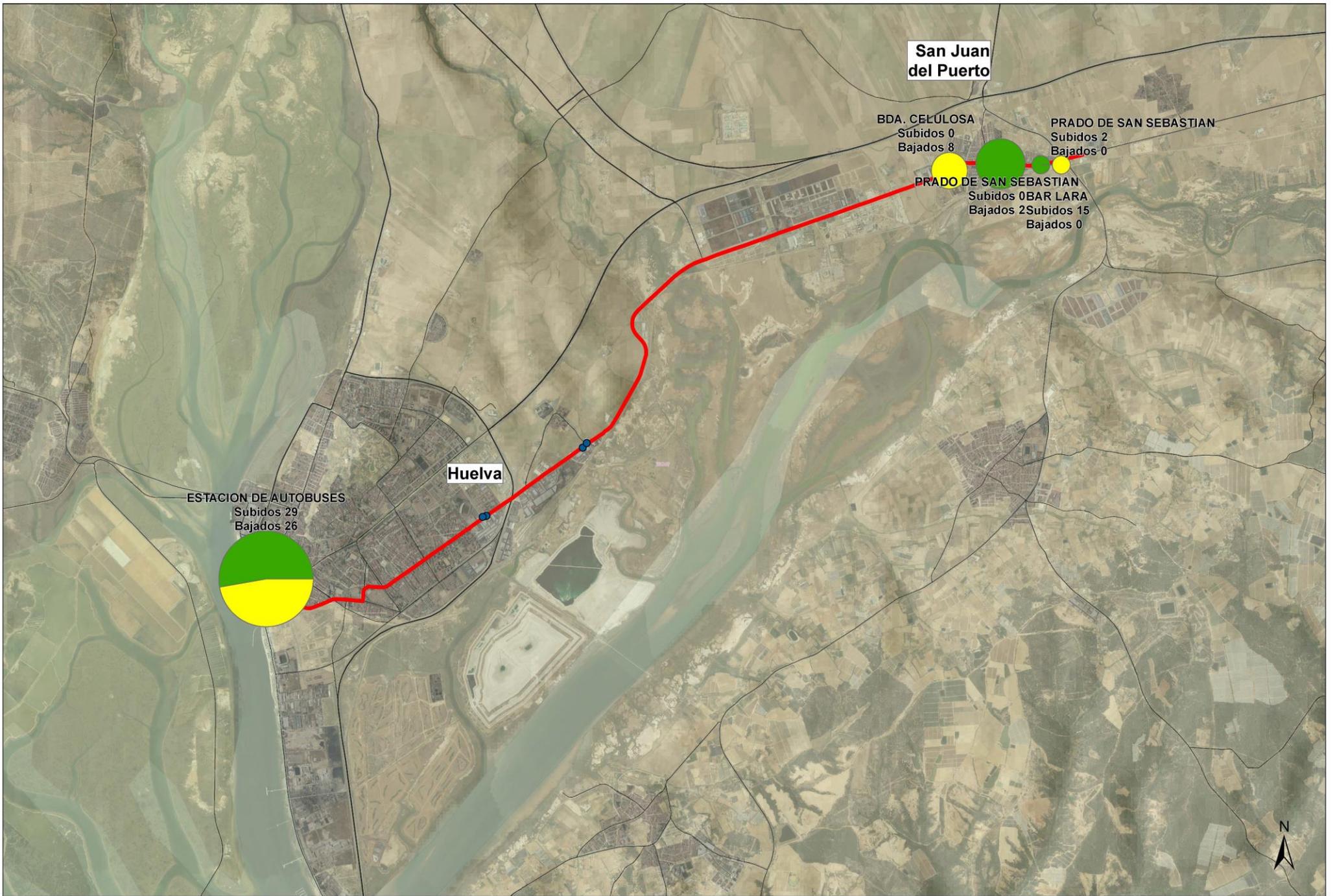




PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-418





PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE



- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-900

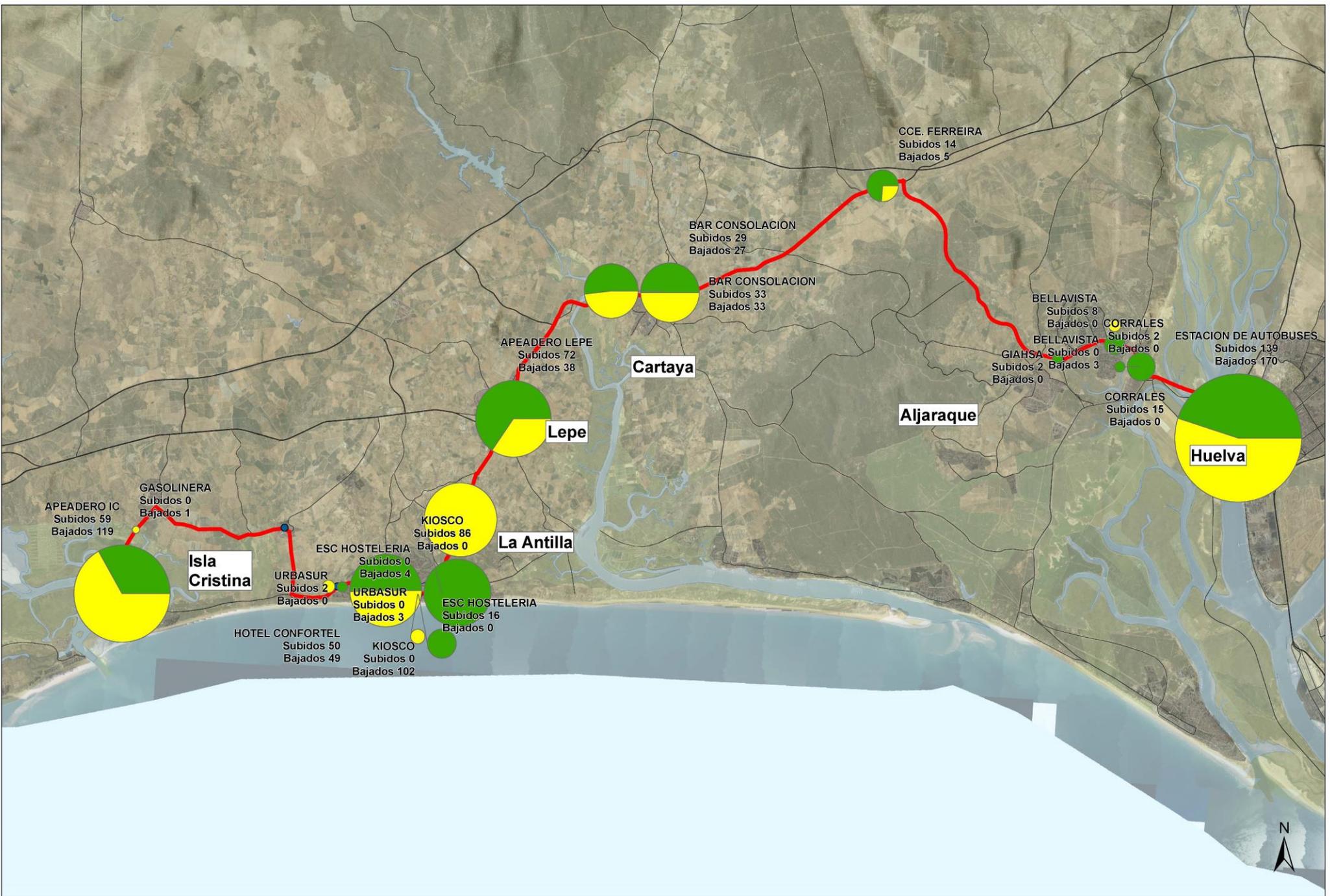
0 0.3 0.6 1.2 Km



PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

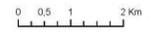
- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-902

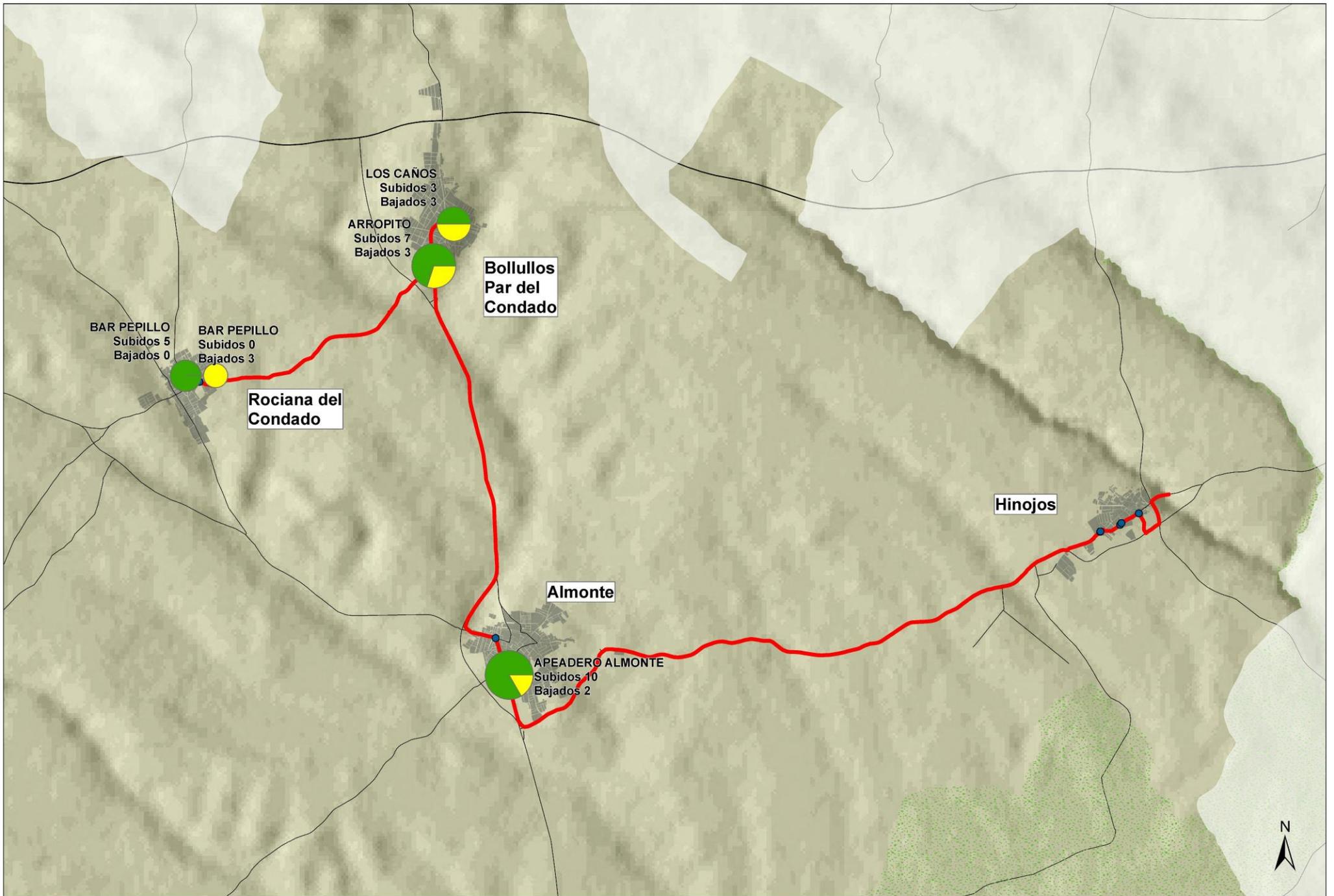




PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-905





PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-906

0 0,45 0,9 1,8 Km





PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-909





PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-910





PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE HUELVA
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE



- Viajeros Subida
- Viajeros Bajada
- M-911



2.2 Encuesta en campus universitarios

En marzo de 2019 se llevó a cabo una Encuesta de Movilidad a alumnos de la Universidad de Huelva (EMUHU). Se realizaron 331 encuestas a las personas que se encontraban en los aparcamientos, en las paradas de autobuses y en los recintos universitarios del Campus Universitario de la Merced (62 encuestas) y El Carmen (269 encuestas).

La distribución de encuestados según género y edad muestra como del total de encuestados, el 58% son mujeres, frente al 42% de hombres. La edad mayoritaria es la que comprende el rango de 20 a 22 años, con la mitad de encuestados.

GÉNERO	GRUPOS DE EDAD					TOTAL	%
	17 A 19 AÑOS	20 A 22 AÑOS	23 A 25 AÑOS	26 A 28 AÑOS	MAYOR 28 AÑOS		
Mujer	47	97	29	15	3	191	58%
Hombre	26	67	35	7	5	140	42%
TOTAL	73	164	64	22	8	331	100%
%	22%	50%	19%	7%	2%	100%	

Tabla 78: Encuestados según género y edad
Fuente: EMUHU19

A continuación se analizan los resultados obtenidos.

2.2.1 Origen de los Viajes

De las 331 encuestas realizadas el 72% corresponden a personas que tienen el origen de su viaje en Huelva capital.

Entrando más en detalle:

- En cuanto a los municipios: se observa, como Huelva capital representa el mayor porcentajes (un 72% en los orígenes de los desplazamientos), seguido por Aljaraque (6%).
- Respecto a las zonas: al realizarse las encuestas en la universidad, el destino del 100% de los encuestados era la propia universidad. En el origen, de los municipios pertenecientes al ámbito de estudio excluida Huelva capital destaca la zona 32 Mazagón con un 10% de los viajes. A esta zona le siguen las zonas 1 Aljaraque (9%) y 16 Bonares, 21 Gibraleón y 41 Trigueros, todos ellos con el 8% de los viajes.

Dentro de la capital, destacan dos zonas de transporte con porcentajes de viajes que superan el 20%. Son las zonas 111-Huelva (Distrito 7) con el 26% de los viajes y 109-Huelva (Distrito 6) con el 21%.

Por último, indicar que se producen 4 viajes con origen en zonas externas al ámbito de estudio.

Todos estos datos se reflejan en las tablas adjuntas.

MUNICIPIO ORIGEN DEL DESPLAZAMIENTO	TOTAL	%
21001-Alájar	2	1%
21002-Aljaraque	19	6%
21005-Almonte	2	1%
21011-Beas	4	1%
21013-Bollullos Par del Condado	4	1%
21014-Bonares	7	2%
21019-Campofrío	1	0%
21021-Cartaya	5	2%
21035-Gibraleón	7	2%
21041-Huelva	237	72%
21042-Isla Cristina	1	0%
21044-Lepe	3	1%
21046-Lucena del Puerto	1	0%
21050-Moguer	10	3%
21055-Palos de la Frontera	7	2%
21060-Punta Umbria	5	2%
21064-San Juan del Puerto	4	1%
21070-Trigueros	7	2%
21072-Valverde del Camino	4	1%
99999-Exterior a Huelva	1	0%
Total general	331	100%

Tabla 79: Encuestados según municipio origen del desplazamiento.
Fuente: EMUHU19

ZONA DE TRANSPORTE (MUN. DEL ÁMBITO)	TOTAL	%
001-Aljaraque	8	9%
002-Aljaraque Giahsa	2	2%
003-Aljaraque P. I. La Raya	2	2%
004-Aljaraque Corrales	4	4%
005-Aljaraque Bellavista	2	2%
006-Aljaraque La Dehesa y La Monacilla	1	1%
007-Almonte	2	2%
014-Beas	4	4%
015-Bollullos Par del Condado	4	4%
016-Bonares	7	8%
017-Cartaya	2	2%
018-Cartaya Aquopolis	1	1%
019-Cartaya El Rompido	1	1%
020-Cartaya Nuevo Portil y El Portil	1	1%
021-Gibraleón	7	8%
023-Isla Cristina	1	1%
026-Lepe	3	3%
029-Lucena del Puerto	1	1%
030-Moguer	5	6%
031-Moguer P. I. La Jara	1	1%
032-Mazagón	9	10%
033-Palos de la Frontera	2	2%
035-Punta Umbría	5	6%
040-San Juan del Puerto	4	4%
041-Trigueros	7	8%
045-Valverde del Camino	4	4%
Total general	90	100%

Tabla 80: Encuestados según zona origen del desplazamiento. Municipios del ámbito de estudio.
Fuente: EMUHU19

ZONA DE TRANSPORTE (HUELVA CAPITAL)	TOTAL	%
100-Huelva (Distrito 1)	24	10%
101-Huelva Campus de la Merced	2	1%
102-Huelva P. I. Pesquero Norte	7	3%
103-Huelva (Distrito 2)	12	5%
104-Huelva Estación de Autobuses	4	2%
105-Huelva (Distrito 3)	11	5%
106-Huelva P. I. Francisco Moreno y Polo Químico	2	1%
107-Huelva (Distrito 4)	28	12%
108-Huelva (Distrito 5)	20	8%
109-Huelva (Distrito 6)	49	21%
110-Huelva P. I. La Paz	3	1%
111-Huelva (Distrito 7)	61	26%
112-Huelva Campus el Carmen	3	1%
113-Huelva (Distrito 8)	11	5%
Total general	237	100%

Tabla 81: Encuestados según zona origen del desplazamiento. Huelva capital
Fuente: EMUHU19

ZONA DE TRANSPORTE (MUN. NO ÁMBITO)	TOTAL	%
901-Resto municipios de Huelva	3	75%
903-Resto municipios de Sevilla	1	25%
Total general	4	100%

Tabla 82: Encuestados según zona origen del desplazamiento. Municipios fuera del ámbito de estudio.
Fuente: EMUHU19

2.2.2 Motivo y Frecuencia del viaje

Motivo: dado que los puntos de encuestas estaban ubicados en la Universidad, el motivo de los viajes es estudio en el 100% de los casos.

Frecuencia: en cuanto a la frecuencia, sobresale todos los días laborables con un 46% seguido de 4 días por semana con un 43%. Para los residentes en las zonas de la capital también la frecuencia de todos los días laborables es la importante.

FRECUENCIA	TOTAL	%
1) Todos los días lectivos	152	46%
2) 4 días por semana	143	43%
3) 3 días por semana	22	7%
4) 2 días por semana	12	4%
5) 1 día por semana	1	0%
6) En alguna ocasión	1	0%
Total general	331	100%

Tabla 83: Frecuencia del Viaje. Universidad
Fuente: EMUHU19

FRECUENCIA DEL VIAJE. UNIVERSIDAD

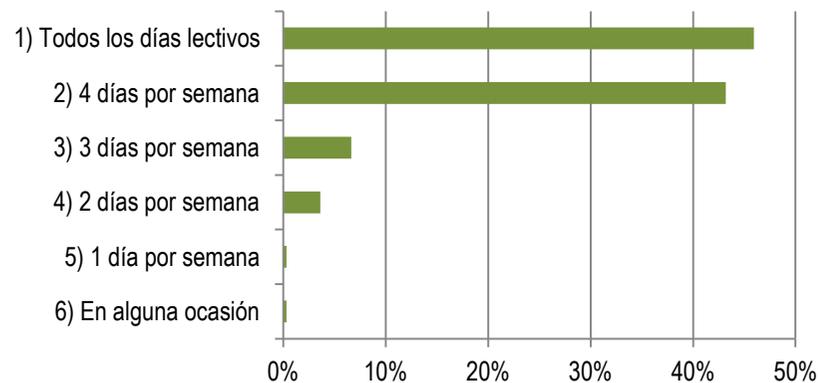


Ilustración 35: % Frecuencia del viaje. Universidad
Fuente: EMUHU19

Dado que en la universidad se imparten clases tanto por la mañana como por la tarde, a los encuestados se les preguntó por la estancia en el campus.

La mayoría de los encuestados (65%) asisten en horario de mañana, frente al 13% que lo hacen en horario de tarde.

Los alumnos que tienen clase en horario de mañana y tarde suponen el 21% del total. De ellos, un 15% realizan cuatro desplazamientos diarios al campus. Es decir, poseen clase en horario de mañana y tarde y van a casa a mediodía. Únicamente un 6% de ellos van por la mañana al campus y regresan a casa por la tarde.

ESTANCIA EN EL CAMPUS	TOTAL	%
1-Va y vuelve al campus por la mañana	215	65%
2-Va y vuelve al campus por la tarde	44	13%
3-Va y vuelve al campus por la mañana y por la tarde	51	15%
4-Va al campus por la mañana y vuelve por la tarde	21	6%
Total general	331	100%

Tabla 84: Estancia en el campus.
Fuente: EMUHU19

ESTANCIA EN EL CAMPUS

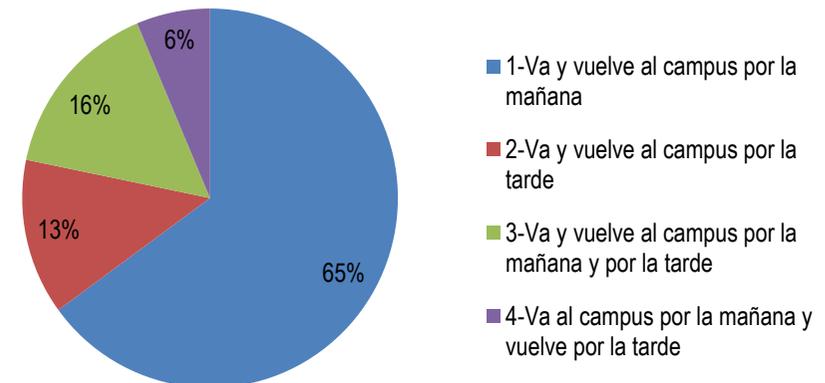


Ilustración 36: % Estancia en el campus.
Fuente: EMUHU19

2.2.3 Modos Usados

A los encuestados se le preguntó por los diferentes modos que habían usado desde su origen o hasta llegar a su destino. El modo más usado es A pie, con un 47%. Le sigue el coche como conductor con un 28%. Si se suman las opciones de coche conductor y coche acompañante, el 37% de los encuestados utiliza el coche para sus desplazamientos. También es importante el modo autobús urbano con un 9%. Este último se debe a que la gran mayoría de los encuestados tienen el origen o el destino de sus viajes Huelva capital.

MODO DE ACCESO AL CAMPUS	TOTAL	%
01-A pie	156	47%
02-Coche como conductor	92	28%
03-Coche como acompañante	31	9%
04-Motocicleta o ciclomotor	5	2%
05-Bicicleta o similar	7	2%
06-Autobús urbano	30	9%
07-Autobús interurbano	8	2%
11-Autobús especial (transporte escolar, autobús de empresa,...)	2	1%
Total general	331	100%

Tabla 85: Modos de acceso. Universidad
Fuente: EMUHU19

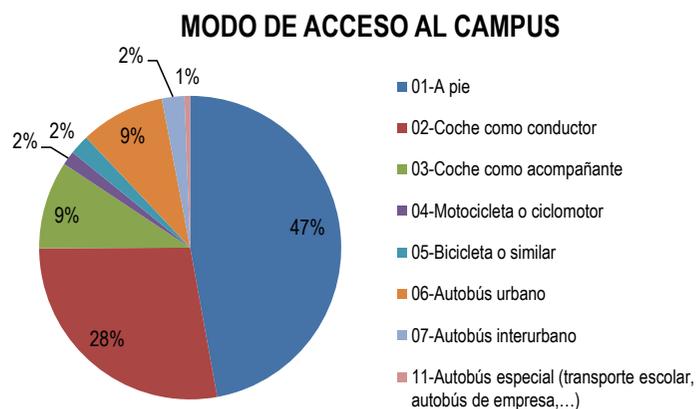


Ilustración 37: % Modo de acceso. Universidad
Fuente: EMUHU19

Analizando el modo de transporte utilizado para la ida y para la vuelta se consigue analizar el grado de simetría existente. Tal y como se puede apreciar en la siguiente tabla e ilustración, el 94% de los encuestados realizan viajes simétricos en cuanto al modo escogido.

Los modos Coche como conductor, Motocicleta o ciclomotor, Bicicleta y Bus interurbano son simétricos en el 100% de los casos.

Del resto de modos (no simétricos), destacan A pie y Coche como acompañante como aquellos que menor simetría presentan.

SIMETRÍA EN MODO IDA / VUELTA	1-SI	2-NO	TOTAL
01-A pie	153	8	161
02-Coche como conductor	90	0	90
03-Coche como acompañante	19	7	26
04-Motocicleta o ciclomotor	5	0	5
05-Bicicleta o similar	7	0	7
06-Autobús urbano	31	2	33
07-Autobús interurbano	7	0	7
11-Autobús especial	0	2	2
Total general	312	19	331

Tabla 86: Simetría en modos de transporte utilizados (Ida/Vuelta). Universidad
Fuente: EMUHU19

¿VIAJES SIMÉTRICOS?

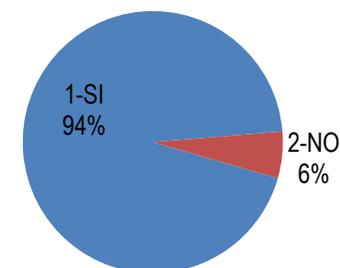


Ilustración 38: % Simetría en modos de transporte utilizados (Ida/Vuelta). Universidad
Fuente: EMUHU19

También, a los encuestados se les solicitó información sobre la duración de su viaje. Los resultados se recogen en la siguiente tabla donde aparecen según el modo utilizado, el tiempo de duración del viaje. Se aprecia como la mayoría de los viajes duran menos de 30 minutos (94%). Los más frecuentes son los de duración inferior a 16 minutos con un 57%.

TIEMPO DE VIAJE	MENOS DE 16 MIN.	16 A 30 MIN.	31 A 60 MIN.	61 Y MÁS MIN.	TOTAL
01-A pie	118	37		1	156
02-Coche como conductor	45	39	8		92
03-Coche como acompañante	11	14	6		31
04-Motocicleta o ciclomotor	4	1			5
05-Bicicleta o similar	5	2			7
06-Autobús urbano	6	23	1		30
07-Autobús interurbano		3	3	2	8
11-Autobús especial		2			2
Total general	189	121	18	3	331
%	57%	37%	5%	1%	100%

Tabla 87: Tiempo de viaje según modo de acceso. Universidad
Fuente: EMUHU19

2.2.4 Transporte público

A todos aquellos que no habían usado el transporte público (autobús urbano o interurbano) se les preguntó el motivo de este no uso, ofreciendo la posibilidad de emitir dos respuestas.

Tal y como se aprecia en la tabla que se adjunta a continuación, el motivo más importante fue que vivían cerca, con un 36% del total de respuestas recabadas. También destacan los motivos Baja velocidad, Es menos cómodo y Baja frecuencia, con porcentajes del 22, 14, y 13% respectivamente.

MOTIVO NO USO TTE. PÚBLICO	RESPUESTA 1	RESPUESTA 2	TOTAL	%
1-No hay un servicio adecuado	31	0	31	9%
2-No conozco el servicio de T. Público	2	0	2	1%

MOTIVO NO USO TTE. PÚBLICO	RESPUESTA 1	RESPUESTA 2	TOTAL	%
3-Baja frecuencia de paso	43	3	46	13%
4-Paradas alejadas de mi Origen/Destino	6	4	10	3%
5-Baja velocidad (tardo más que andando o en coche/moto o en bici)	50	26	76	22%
6-Baja comodidad del T. Público	24	24	48	14%
7-Es caro	4	10	14	4%
8-Vivo cerca del campus	116	9	125	36%
Total general	276	76	352	100%

Tabla 88: Motivo de no uso del transporte público.
Fuente: EMUHU19

A todos los encuestados se les preguntó aspectos mejorarían del transporte público para utilizarlo, ofreciéndoles la posibilidad de emitir dos posibles respuestas.

La frecuencia de paso de los autobuses es el aspecto que mayor porcentaje de encuestados mejoraría con un 46% del total.

Le siguen, velocidad y recorrido para un 17 y 15% respectivamente.

MEJORAS AL TRANSPORTE PÚBLICO	RESPUESTA 1	RESPUESTA 2	TOTAL	%
1-La frecuencia de paso	204	0	204	46%
2-El recorrido (paradas más cerca de mi vivienda)	48	19	67	15%
3-La comodidad	30	18	48	11%
4-El precio	26	28	54	12%
5-La velocidad	23	51	74	17%
Total general	331	116	447	100%

Tabla 89: Aspectos a mejorar para el uso del transporte público.
Fuente: EMUHU19

2.2.5 Vehículo privado

A los encuestados usuarios del vehículo privado se les preguntó dónde aparcaban el vehículo cuando llegaban al campus. La siguiente gráfica muestra que el tipo de aparcamiento difiere según se trate de un campus u otro.

En el caso del campus de La Merced, al no poseer aparcamiento libre en su interior, la mayoría de los encuestados aparcan en plazas de aparcamiento libre en la calle. En el campus de El Carmen, al disponer de plazas de aparcamiento en su interior, la mayoría de los encuestados utilizan éste para estacionar sus vehículos.

APARCAMIENTO DEL VEHÍCULO PRIVADO

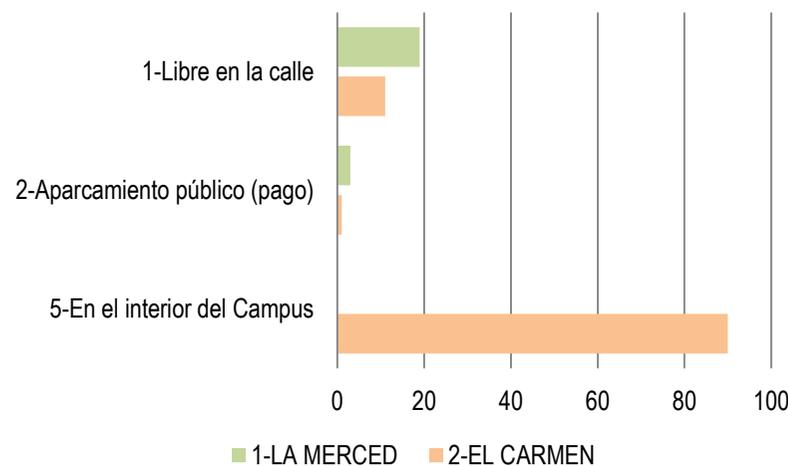


Ilustración 39: Tipo de aparcamiento del vehículo privado en el campus.
Fuente: EMUHU19

A los encuestados no usuarios del vehículo privado para desplazarse a la Universidad se les preguntó por el motivo de no uso de éste.

En este caso, los motivos principales de no uso coinciden en los dos campus. No tengo coche o carnet y vivo muy cerca son los principales.

¿POR QUÉ NO USA COCHE PARA IR AL CAMPUS?

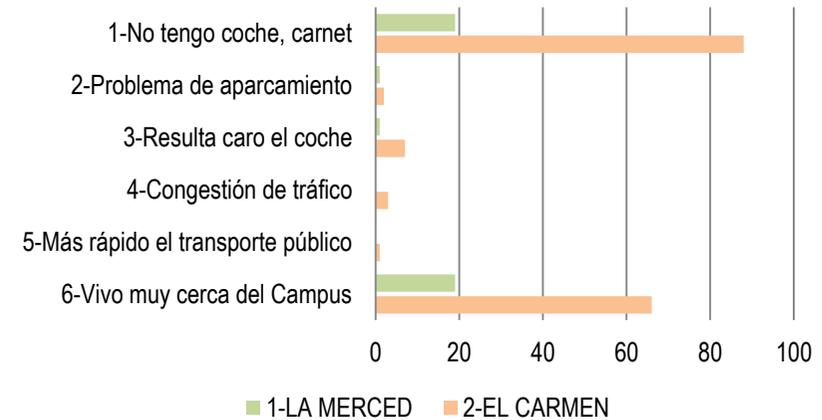


Ilustración 40: Motivo de no uso del vehículo privado para desplazarse a la Universidad.
Fuente: EMUHU19

2.2.6 Bicicleta

Un 2% del total de encuestados realizan sus desplazamientos habituales a la Universidad en bicicleta. Todos ellos pertenecen al campus de El Carmen.

A los encuestados se les preguntó por los principales problemas que detectan para poder utilizar la bicicleta como medio de transporte para acudir a la Universidad.

El 38% de ellos piensan que el principal problema es la inexistencia de carriles bici. Le siguen en orden de importancia la falta de hábito (20%) y el elevado riesgo de robo cuando se aparca en la calle (12%).

PROBLEMAS POR LOS QUE NO USA BICI

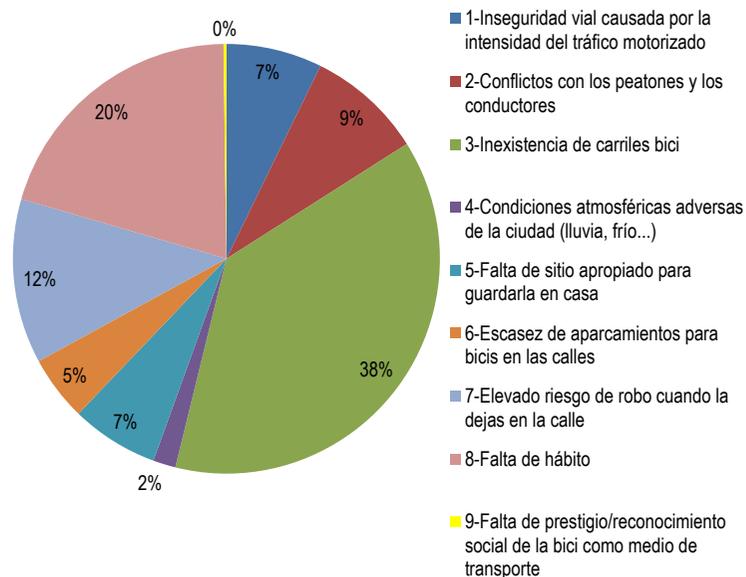


Ilustración 41: Problemas por lo que no usa bici para desplazarse a la Universidad.
Fuente: EMUHU19

A continuación se presentan los principales aspectos que mejorarían los encuestados para decidir usar la bicicleta.

¿MEJORAS PARA USAR BICI?	TOTAL
1-Mas carriles bici	101
2-Que hubiera aparcamientos de bicicletas vigilados en mi lugar de estudio/trabajo	28
3-Que hubiera un sistema de préstamo público de bicicletas	121
4-NUNCA la utilizaría.	81
Total general	331

Tabla 90: Aspectos a mejorar para el uso de la bicicleta.
Fuente: EMUHU19

Tal y como reflejan la tabla y gráfico adjuntos el aspecto que más valoran los encuestados es que existiese un sistema de préstamo público de bicicleta con un 37% del total de encuestados seguido de la creación de más carriles bici en la ciudad (31%). Prácticamente una cuarta parte de los encuestados manifiestan que nunca utilizarían la bicicleta como medio de transporte a la Universidad.

¿ASPECTOS A MEJORAR PARA USAR LA BICI?

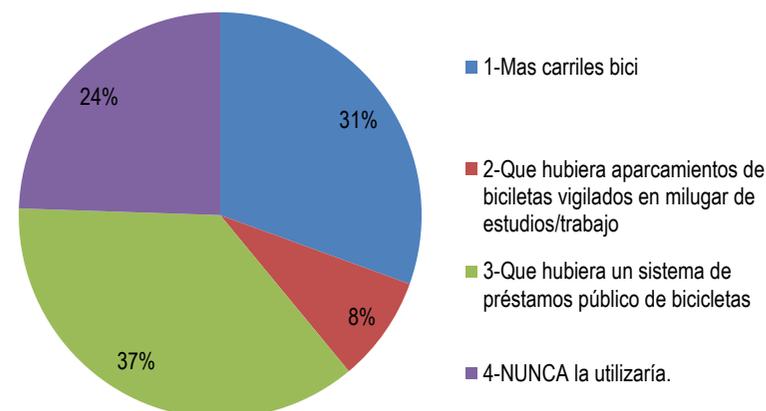


Ilustración 42: Aspectos a mejorar para usar la bicicleta.
Fuente: EMUHU19

A todos los encuestados se le pidió que valoraran de 1 (nada de acuerdo) a 5 (muy de acuerdo) aspectos que fomentaran el uso de la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos a la Universidad.

Las medidas de fomento propuestas fueron la construcción de carriles bici que permitieran el acceso hasta la estaciones de transporte público de Huelva, creación de plazas de aparcamiento de bicicletas vigilado en los campus universitarios, facilitar préstamo de bicicletas públicas en las estaciones de transporte público, crear sistemas de préstamo de bicicletas públicas en los municipios del Área Metropolitana y permitir transportar bicicletas en las líneas de transporte público existentes.

A continuación se presentan los resultados obtenidos para cada medida de fomento:

VALORACIÓN	PONER CARRILES BICI A EST. T.P.	PONER AP. VIGILADO BICI CAMPUS	PRESTAMO BICIS EST. BUS	SIST. BICIS PUB. EN A.M.	PERMITIR LLEVAR BICIS EN T.P
1-Nada de acuerdo	7	4	5	11	25
2-Poco de acuerdo	12	7	16	11	22
3-Medianamente de acuerdo	50	45	48	53	50
4-Bastante de acuerdo	74	61	78	79	60
5-Muy de acuerdo	188	214	184	177	174
Total general	331	331	331	331	331

Tabla 91: Valoración de medidas de fomento del uso de la bicicleta.
Fuente: EMUHU19

Todas las medidas de fomento propuestas son valoradas como muy positivas por más de la mitad de los encuestados. La creación de plazas de aparcamiento para bicicletas vigilado en los campus es la que presenta mejor valoración con un 65% del total de encuestados.

VALORACIÓN	PONER CARRILES BICI A EST. T.P.	PONER AP. VIGILADO BICI CAMPUS	PRESTAMO BICIS EST. BUS	SIST. BICIS PUB. EN A.M.	PERMITIR LLEVAR BICIS EN T.P
1-Nada de acuerdo	2%	1%	2%	3%	8%
2-Poco de acuerdo	4%	2%	5%	3%	7%
3-Medianamente de acuerdo	15%	14%	15%	16%	15%
4-Bastante de acuerdo	22%	18%	24%	24%	18%
5-Muy de acuerdo	57%	65%	56%	53%	53%

VALORACIÓN	PONER CARRILES BICI A EST. T.P.	PONER AP. VIGILADO BICI CAMPUS	PRESTAMO BICIS EST. BUS	SIST. BICIS PUB. EN A.M.	PERMITIR LLEVAR BICIS EN T.P
Total general	100%	100%	100%	100%	100%

Tabla 92: % Valoración de medidas de fomento del uso de la bicicleta.
Fuente: EMUHU19

Para finalizar, a todos los encuestados se le preguntó por su disposición a utilizar con más frecuencia el transporte público combinado con la bicicleta.

Al igual que en la valoración de medidas de fomento, se le pidió valoración de 1 (nada de acuerdo) a 5 (muy de acuerdo) de las siguientes hipótesis:

Usaría más el transporte público si:

- existiese sistema de préstamo de bicicletas públicas
- existiese aparcamiento vigilado de bicicletas
- se permitiera llevar transportar bicicletas en los buses
- existieran más carriles bici

VALORACIÓN	USAR MAS TP SI PRESTAMO BICIS	USAR MAS TP SI AP. VIGILADO BICIS	USAR MAS TP SI LLEVAR BICI BUS	USAR MAS TP SI MAS CARRIL BICI
1-Nada de acuerdo	8%	6%	12%	8%
2-Poco de acuerdo	10%	12%	10%	5%
3-Medianamente de acuerdo	20%	23%	21%	16%
4-Bastante de acuerdo	25%	22%	27%	29%
5-Muy de acuerdo	37%	37%	31%	43%
Total general	100%	100%	100%	100%

Tabla 93: % Valoración de la disposición a utilizar transporte combinado t. público + bici.
Fuente: EMUHU19

De nuevo, todos los aspectos planteados para usar transporte público combinado con la bicicleta obtienen buenas valoraciones. La existencia de más carriles bici es el que presenta mejor valoración. Un 72% de los encuestados están bastante de acuerdo o muy de acuerdo con la medida.



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento, Infraestructuras
y Ordenación del Territorio

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO
DE LA COSTA DE HUELVA