



ENCUESTAS BARRIO DE LA ISLETA

ENCUESTAS LA ISLETA



ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS SOCIODEMOGRÁFICOS, DE MOVILIDAD, DE USO DE LA CALLE, PEATONALIZACIÓN Y NUEVOS PROYECTOS, EN LOS BARRIOS DE LA ISLETA Y ALCARAVANERAS

El análisis de este estudio, se centra en aquellos aspectos que se consideran más interesantes para poder conocer y comprender estos barrios en profundidad, tanto desde un punto de vista social, económico como de movilidad.

Por la característica de cada barrio, se ha considerado más interesante estudiar únicamente la opinión de los vecinos y de los comerciantes, y a partir de sus respuestas, elaborar este informe.

Se desarrolla este estudio de la siguiente manera:

A. Encuesta en La Isleta: vecinos y locales comerciales

B. Encuesta en Alcaravaneras: vecinos y locales comerciales

C. Conclusiones cruzadas entre los barrios de La Isleta y Alcaravaneras.

A. ENCUESTA DE LA ISLETA: VECINOS Y LOCALES COMERCIALES

Para realizar este estudio se encuestaron a 325 vecinos y 82 empleados y/o propietarios de locales comerciales de la zona central de La Isleta durante los meses de mayo y junio del año 2018.

Se utilizaron dos tipos de cuestionarios diferentes, aunque con variables que coinciden, para luego realizar una comparativa entre la opinión de los vecinos y de los comerciantes con respecto a cuestiones comunes. Se desarrolla este análisis de la siguiente manera:

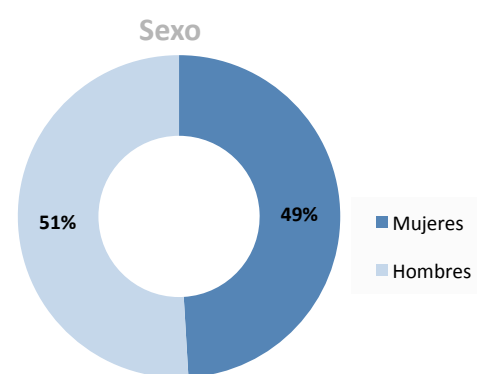
- Encuesta vecinos de La Isleta

- Encuesta locales comerciales de La Isleta

- Conclusiones cruzadas de vecinos y comerciantes de La Isleta

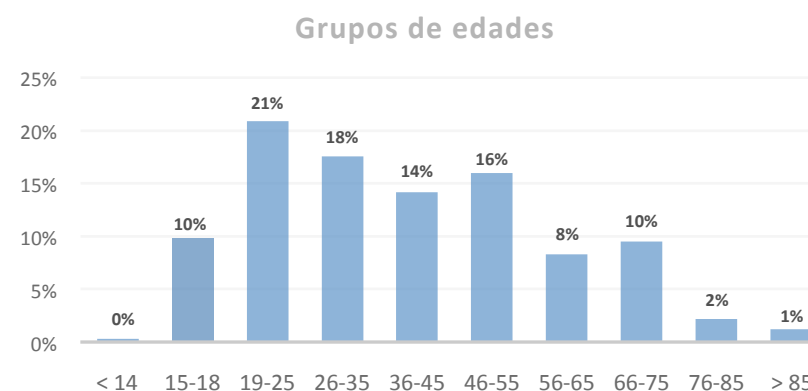
A.1. ENCUESTA A VECINOS DE LA ISLETA

Con respecto al género de la muestra se aprecia un importante equilibrio, sólo existe un punto de diferencia entre hombres y mujeres.



En cuanto a las edades predominantes en el barrio de La Isleta, destaca con un 21% los jóvenes de 19 a 25 años, seguido, con el 18% de los comprendidos entre 26 y 35 años. Con porcentajes similares se encuentran los grupos de edades comprendidos entre los 36 y 45 años (14%) y los 46 y 55 (16%).

Por lo que aproximadamente el 50% de los encuestados pertenece al grupo de adultos hasta los 55 años, mientras que el 20% representa el grupo de personas más mayores encuestadas.



Otro dato importante que se ha considerado en este estudio, es la dirección postal de los encuestados; en este caso se concretaron

las calles donde viven para un análisis más detallado que sirva para determinar las zonas de posibles actuaciones a peatonalizar.

Los resultados son bastante variados por lo que se señalan las calles más representativas ya que participaron vecinos de 76 calles diferentes. En primer lugar, con poco más del 6% se sitúa la Naval, muy seguida de Faro (5,77%), de Pérez Muñoz (4,81%) y Gordillo (4,49%). A estas calles le siguen otras con alta participación, con respecto al total, localizándose sus porcentajes entre el 4 y el 2,5%. Y fueron las calles de Tecén, Luján Pérez, Faicanes, Princesa Guayarmina, Artemi Semidán, Tauro, Mary Sánchez y Osorio entre otras.

A continuación, se desarrollan los apartados de la encuesta, formados por los siguientes puntos:

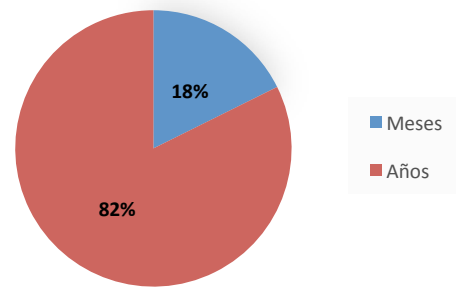
1. Aspectos sociales y económicos
2. Movilidad
3. Uso de la calle
4. Peatonalización de calles
5. Proyectos de Metro-guagua y Carril Bici
6. Aspectos positivos y negativos actuales

A.1.1. Aspectos sociales y económicos

Se considera interesante conocer el grado de relación personal y social que existe en este barrio, además de las percepciones económicas que los vecinos tienen del mismo.

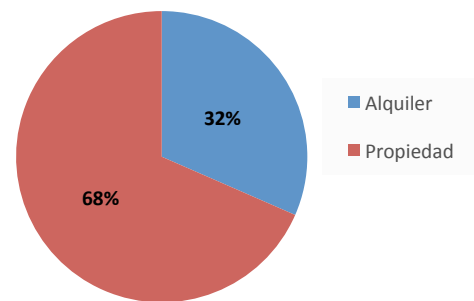
Para empezar, se puede considerar que hay una escasa rotación en la ocupación de las viviendas ya que más del 80% de los encuestados llevan años viviendo en el mismo lugar, algunos incluso nacieron allí, mientras que el resto de los vecinos llevan sólo meses. Varias generaciones llevan en el barrio toda la vida, siendo la media de unos 33 años de residencia.

Tiempo que vive en el barrio



En cuanto a la propiedad y alquiler del lugar de residencia, y atendiendo a los datos anteriores, son aspectos muy similares de modo que casi el 70% tiene la vivienda en régimen de propiedad, y el resto es de alquiler.

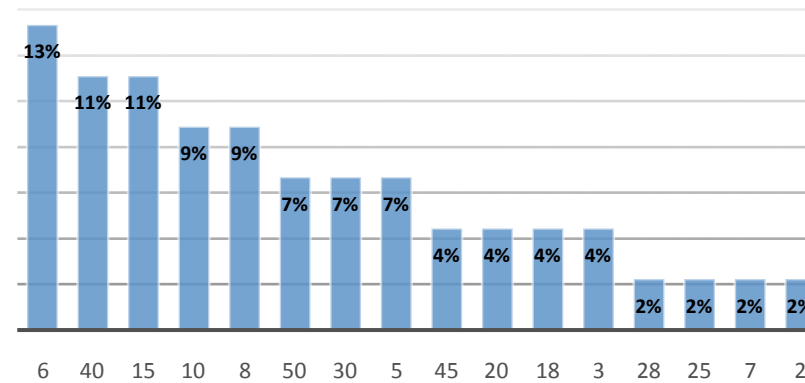
Titularidad de la vivienda



En relación a la pertenencia de asociaciones vecinales, tan sólo un 15% de los encuestados pertenecen alguna de ellas. De forma resumida cabe destacar que 1 de cada 3 vecinos encuestados que pertenece a una asociación lleva mas de 25 años en la misma.

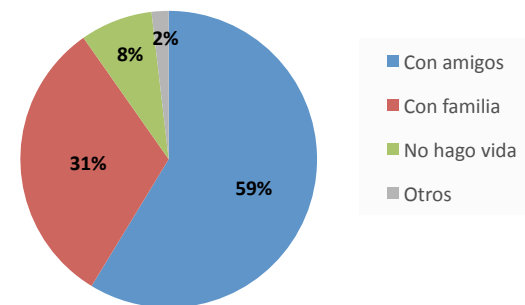
El número de años perteneciente a este tipo de asociación es muy variado tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

Años de pertenencia a AA. VV.



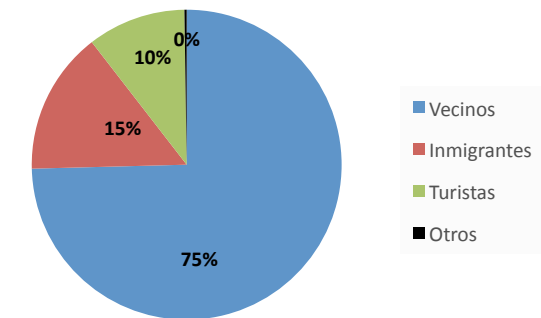
Se ha considerado importante destacar el entorno social donde se mueven los encuestados del barrio, así el 60% se relaciona con amigos del barrio y un tercio con familiares. El 8% afirman no hacer vida en el barrio.

Con quién se relaciona en el barrio



En cuanto a la gente que se percibe por el barrio, hay que destacar que el 80% considera que hay muchoa gente, frente al 5% que dicen que hay poca gente; el resto se muestra indiferente ante la pregunta. Analizando el tipo de gente que se percibe por el barrio, se observa que el 75% percibe vecinos, seguido en menor medida por inmigrantes y turistas.

Tipo de gente por el barrio

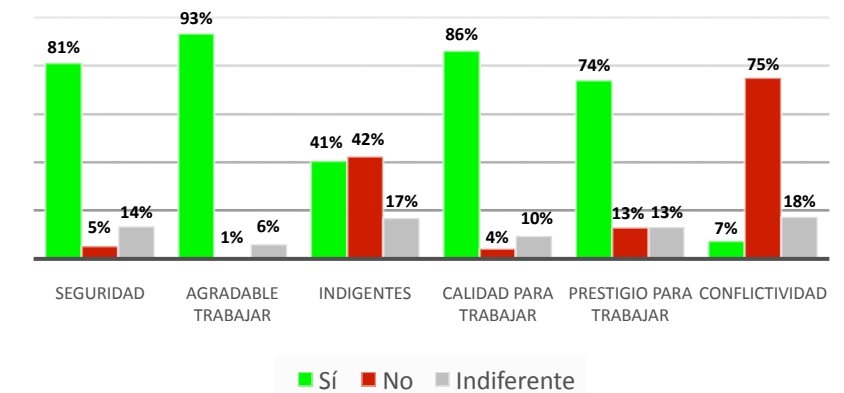


Con respecto a la consideración y percepción personal del barrio, los datos son bastante positivos. El 81% considera que es un barrio seguro, 9 de cada 10 considera que es agradable y que hay calidad de vida. Por último, 3 de cada 4 considera además que es prestigioso vivir en La Isleta y además que no es un barrio conflictivo.

El único punto en el hay un equilibrio es en la percepción de indigentes por el barrio, considerando 4 de cada 10 encuestados una postura afirmativa y el mismo número, la contraria.

El resumen de estas consideraciones se recoge en los siguientes gráficos.

Consideraciones del barrio



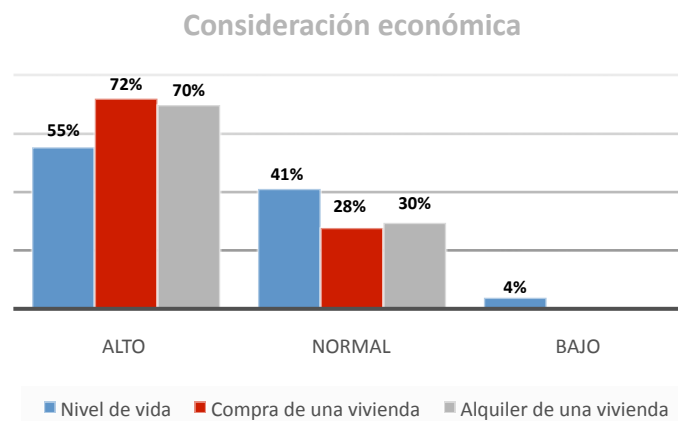
También se considera importante conocer lo que opinan los vecinos en relación al nivel económico del barrio, considerándose tres aspectos como el nivel de vida, y la compra o el alquiler de

ENCUESTAS LA ISLETA



una vivienda en barrio. Las respuestas son sencillas entre alto/caro, bajo/barato y normal.

Los datos mas elevados obtenidos se centran en el apartado de alto/caro. En cuanto a la calidad de vida la mitad de los encuestados la consideran alta y casi un 40% como normal. Por otro lado 7 de cada 10 opina que comprar o alquilar una vivienda en e barrio es caro. Aproximadamente un tercio de los encuestados considera para las mismas cuestiones respuestas de normalidad, tal y como percibe en el gráfico.

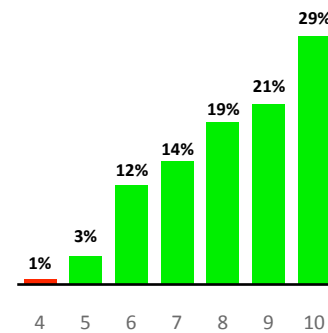


Para finalizar este apartado se les ha pedido a los vecinos que puntúen su barrio del 1 al 10, según su grado de satisfacción y de recomendación. En cuanto al grado de satisfacción, la totalidad da una puntuación por encima del aprobado, y casi un tercio de los mismos da la máxima puntuación de un 10.

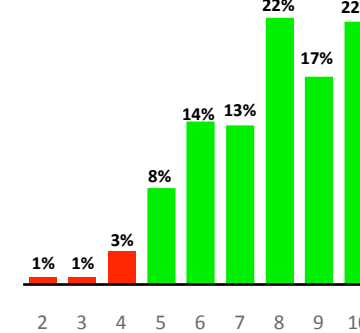
Atendiendo al grado de recomendación, los encuestados son de nuevo muy positivos; el 95% recomienda el barrio con muy buena nota de modo que 6 de cada 10 vecinos da una puntuación por encima del 8.

Puntuación del barrio del 1 al 10

Grado de satisfacción



Grado de recomendación

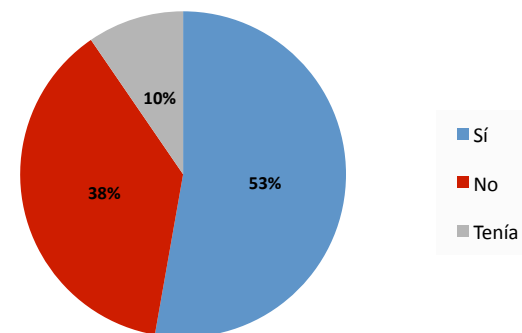


A.1.2. Movilidad

Dentro del apartado de movilidad se analizan varios factores relacionados con el vehículo privado, los trayectos cotidianos y los modos y lugares de desplazamientos entre otras variables.

Como punto de partida se considera interesante conocer el número de vecinos del barrio que tienen de vehículos privado. De este modo la mitad de los encuestado tiene al menos un vehículo privado, mientras que el 40% de los vecinos no tiene ninguno.

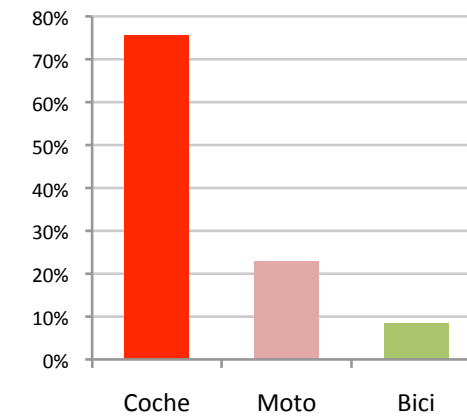
Posesión de vehículo privado



De los poseedores de vehículos privados, mas del 70% tiene un coche, el 21% una moto y el 8% una bicicleta.

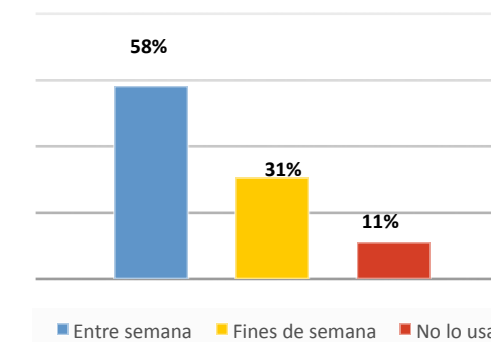
Si tenemos en cuenta el total de encuestados la equivalencia es de 0,527 vehículo a motor/habitante y 0,05 bicicleta/habitante.

Tipo de vehículo



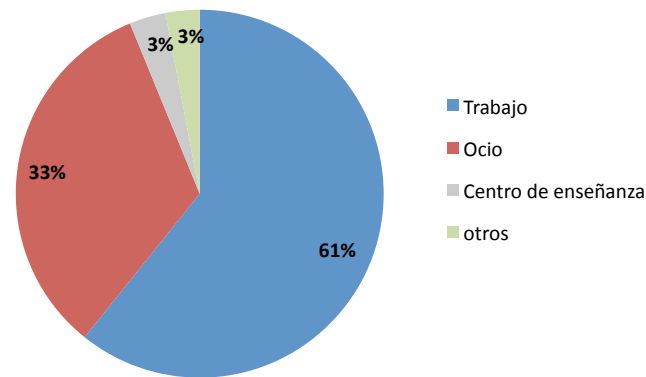
Por otro lado, su uso habitual es normalmente entre semana con casi el 60% de los encuestados, mientras que los fines de semana es usado por 3 de cada 10 conductores.

Uso habitual del vehículo



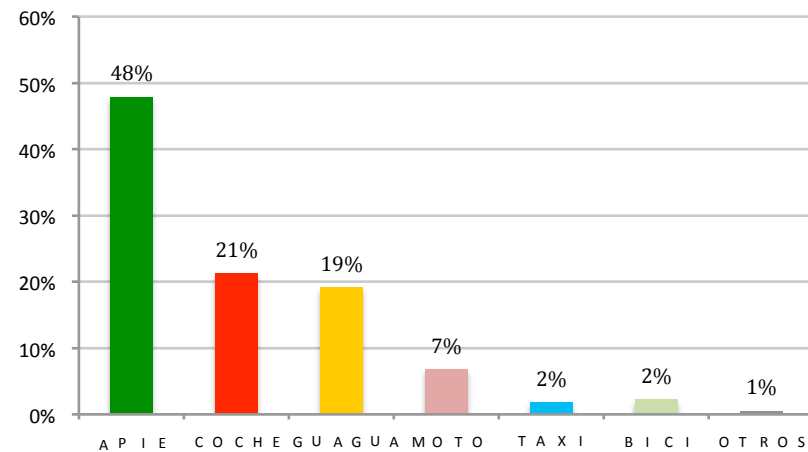
Con respecto a los motivos por los que se utiliza el medio de transporte privado, destaca en primer lugar "ir a trabajar", con el 61% de los casos, seguido del 33% que opta por el "ocio", por lo suman casi la totalidad de los motivos del desplazamiento del vehículo privado.

Motivos de uso del vehículo



En cuanto a los desplazamientos cotidianos, y a pesar de los anteriores datos, la mayor parte se realiza a pie con casi la mitad de los desplazamientos, seguidos del coche privado y la guagua con un 20%. En resumen, los desplazamientos motorizados se reparten en transporte privado (coche y moto) con un 30% y en transporte público (guagua y taxi) es de un 21%. Los datos mas elevados lo proporciona el transporte autónomo (a pie y en bicicleta) con un 50%.

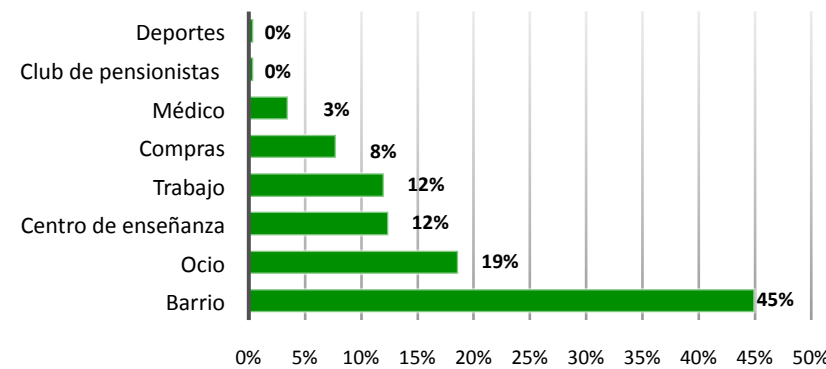
Desplazamientos cotidianos



En cuanto a los lugares a donde se dirigen los vecinos con cada tipo de desplazamiento lo desarrollamos según cada medio de transporte. Así, los que optan por desplazarse a pie, lo hacen

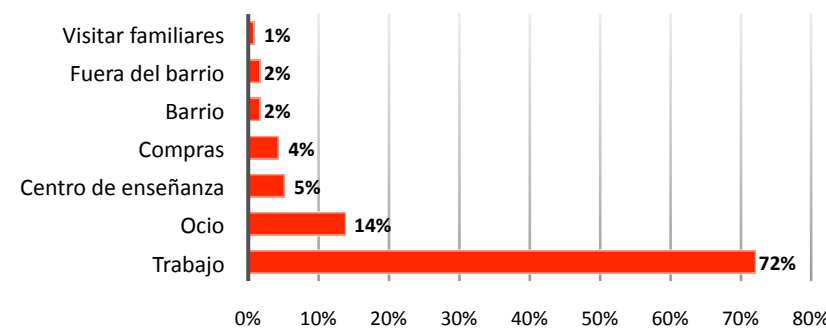
principalmente por el barrio (44%), seguido del 19% que se van de ocio; coincidiendo en porcentajes se encuentran los que van a trabajar o al centro de enseñanza con un 12%.

Desplazamientos a pie



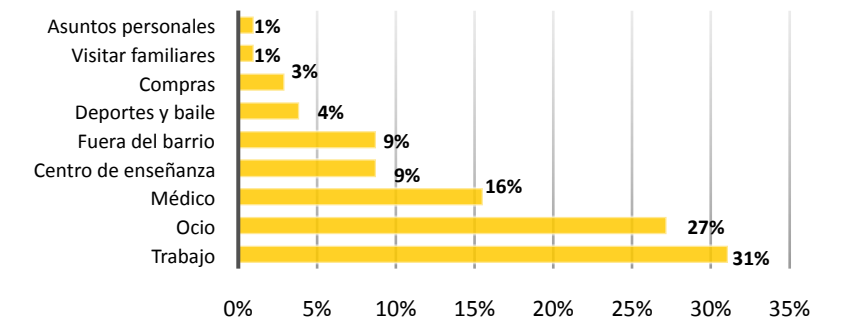
7 de cada 10 que eligen el coche se dirigen principalmente al trabajo, mientras que el 14% lo utiliza para el ocio. Con porcentajes muy bajos se observan los que se dirigen al centro de enseñanza, van de compras, etc., tal y como se muestra en el siguiente gráfico.

Desplazamientos en coche



En cuanto al uso de la guagua, el 31% de vecinos van a trabajar en primer lugar; luego, el 27% se van de ocio y el 16% la utilizan cuando van al médico. Igualados en porcentajes (9%) se encuentran los que se dirigen al centro de enseñanza o fuera del barrio, entre otros.

Desplazamientos en guagua

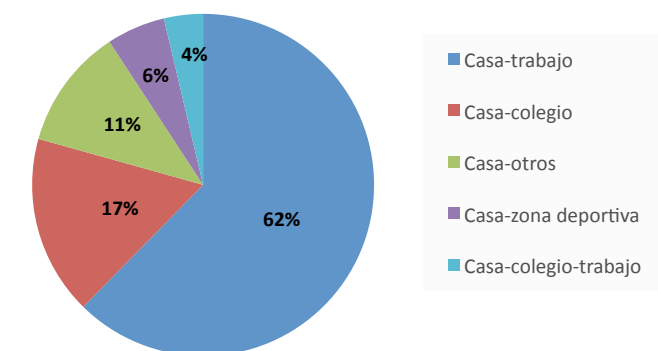


Por otro lado, más de la mitad de las personas que usan moto van al trabajo, 2 de cada 10 están por el barrio y el 14% se van de ocio con ella. En cuanto al desplazamientos en taxi, es de los transporte menos usados, la mayor parte de vecinos lo usan cuando tienen médico (40%), seguido del 20% que lo usan para el ocio.

Para finalizar, los que optan por utilizar como medio de transporte la bicicleta, el motivo principal de la mitad de ellos es el ocio, seguido del 25% que van a trabajar e, igualados en porcentajes (8%), los que van de compras, al centro de enseñanza y a practicar deporte.

En cuanto al tipo de desplazamiento teniendo en cuenta como punto de partida "la casa", y tal como se aprecia en la gráfica siguiente, los principales son "casa-trabajo" en más del 60% de los casos y "casa-colegio" (17%). El 11% va desde su domicilio a otros puntos mas relacionado con lugares de ocio y deporte.

Tipo de desplazamiento



ENCUESTAS LA ISLETA

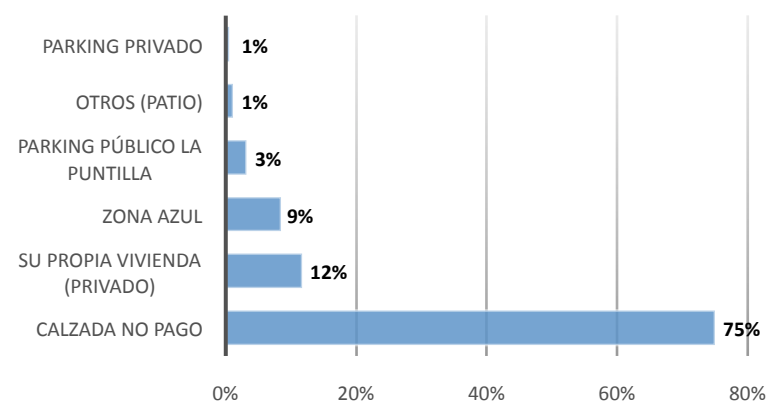


En cuanto al número de desplazamientos diarios, 7 de cada 10 encuestados realiza un solo trayecto (ida y vuelta), y el 21 % lo realiza 2 veces, dirigiéndose principalmente al trabajo y/o al centro de enseñanza.

Entre los lugares o barrios de destino, 3 de cada 10 se quedan en el propio barrio y un 12% que se mueven dentro del municipio de Las Palmas de Gran Canaria. En cuanto a las zonas de la ciudad destacan Mesa y López (7%), el muelle de El Puerto (5%), e igualados en porcentajes (4%) están Telde, Las Canteras y Triana, entre otros destinos con menor representación. 8 de cada 10 desplazamientos se realiza en el interior del término municipal.

En cuanto a los lugares de aparcamiento del vehículo privado el 75% de vecinos que tienen coche, lo aparca en la calzada de no pago, mientras que el 12% aparca en su propia vivienda. Sólo el 12% utiliza zonas de pago para estacionar su vehículo, destacando la zona azul (pago de no residentes) con el 9% y el resto en parking público y privado.

Lugar de aparcamiento

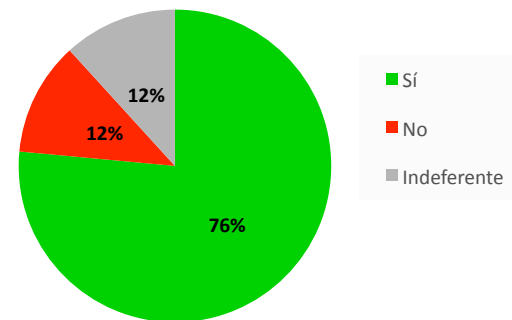


En cuanto al aparcamiento en superficie, el 70% de los encuestados con coche considera que tiene dificultades para aparcar, mientras que 1 de cada 10 conductores afirma no tener ninguna dificultad en el aparcamiento.

Por otro lado, y desde el punto de vista de la caminabilidad, casi 8 de cada 10 vecinos considera que el barrio es cómodo para

caminar, mientras que el resto de porcentaje se reparte a partes iguales, como se aprecia en el siguiente gráfico.

Comodidad para caminar

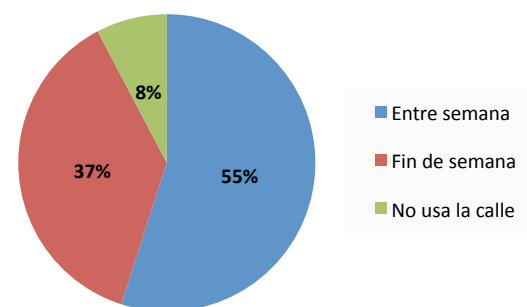


A.1.3. Uso de la calle

Dentro de este apartado se analizan variables que servirán para definir mejor la calle en cuanto a su uso, la sensación de seguridad, comodidad, la finalidad del uso de la calle, etc.

En primer lugar, de la población encuestada, mas de la mitad utiliza este espacio entre semana, mientras que el 37% opta por los fines de semana. Cabe destacar que hay un grupo de un 8% que no hace uso de la calle. De aquellos que sí la utilizan, la gran mayoría, sale una media de 4 veces diarias.

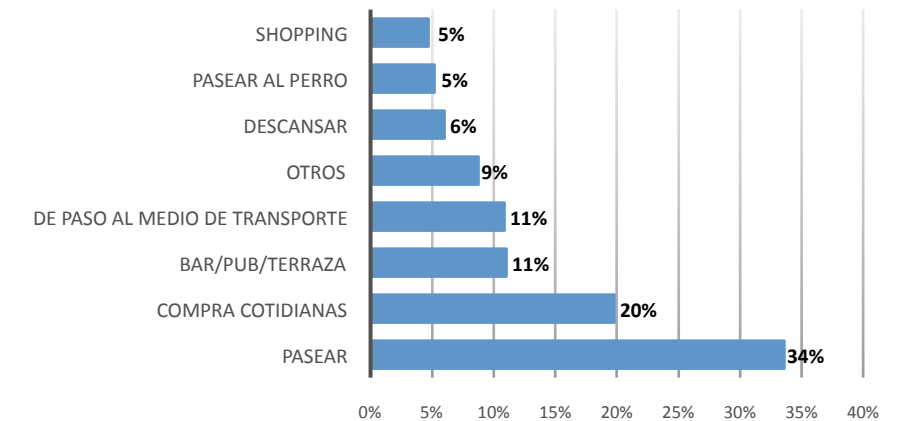
Uso de la calle



El principal uso de la calle es para pasear con un tercio de los encuestados, seguido de realización de compras cotidianas con un 20%. El siguiente uso con un 11% es de paso para el medio de transporte y con el mismo porcentaje para tomar algo en algún

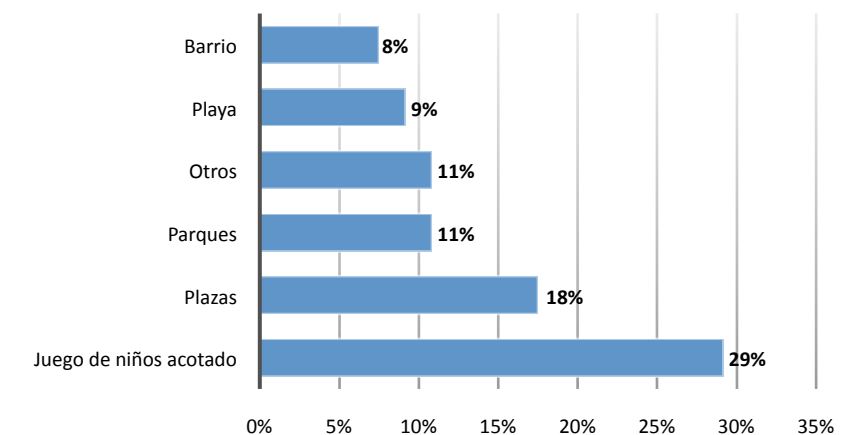
bar/pub/terrace. El resto de usos de menor porcentaje se puede apreciar en el siguiente gráfico.

Motivos para el uso de la calle



Por otro lado, 3 de cada 10 vecinos encuestados tiene hijos o nietos a su cargo, lo que supone una media de 1,75 hijos por familia con niños. En cuanto el uso de la calle el 73% de los padres/abuelos encuestados, confirman que sus niños no usan la calle para jugar. El restante porcentaje usa los lugares acotados (29%) por mayor seguridad, seguido de las plazas (18%) y los parques (11%), entre otros.

Lugares donde juegan los niños



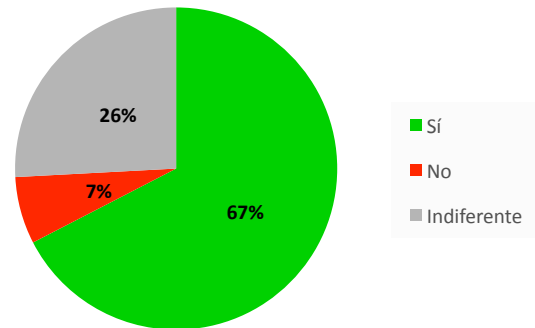
En relación con los más jóvenes, se le ha preguntado a la población acerca del conocimiento del "Proyecto de Caminos

ENCUESTAS LA ISLETA



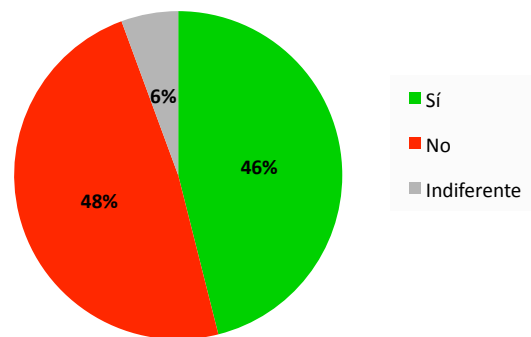
Escolares”, que consiste en el diseño de una ruta segura por el barrio desde un punto de encuentro hasta el centro de enseñanza. Las respuestas obtenidas fueron que tan solo un 10% conocía el proyecto, sin embargo, el 67% participaría en ellos.

Participaría en El Proyecto de Caminos Escolares



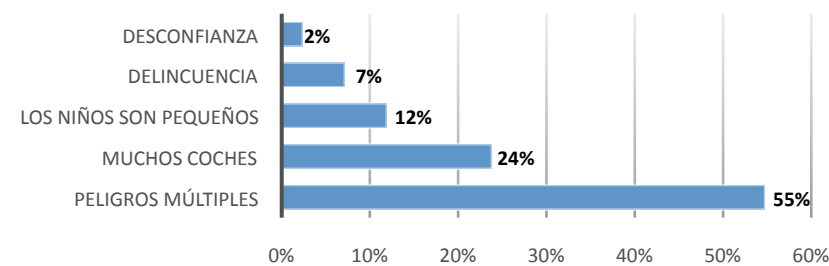
En cuanto a la percepción de seguridad de la calle para los niños, se considera casi un mismo porcentaje en cuanto a considerar la calle segura en un 46% e insegura en un 48%.

Es segura la calle para los niños/as



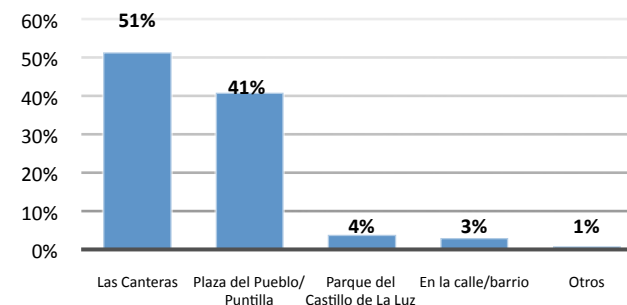
Los principales motivos que se aportan para respaldar la inseguridad en la calle, son peligros múltiples con el 55% de encuestados; un cuarto de la muestra piensa que la abundancia de coches genera sensación de inseguridad para que los niños jueguen libremente en la calle, seguido de la poca edad de estos (12%).

Motivos de por qué no es segura la calle



Con respecto a la utilización de los espacios peatonales de la zona, en primer lugar destaca el Paseo de Las Canteras, seguido de la Plaza del Pueblo, sumando ambos espacios mas del 90%.

Espacios peatonales principalmente utilizados

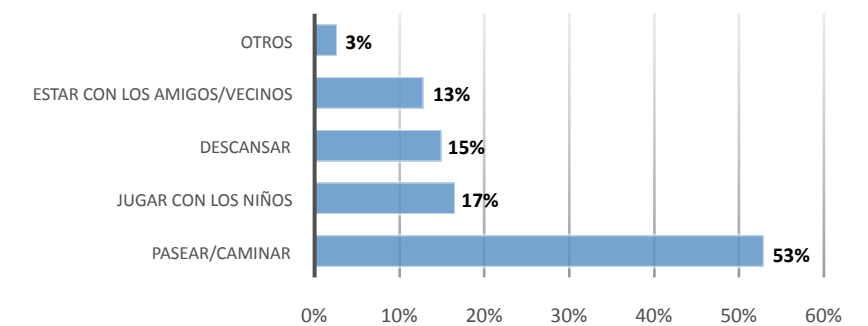


A.1.4. Proyectos de peatonalización

En este apartado se aborda el tema de la peatonalización, de modo que se pueda percibir el grado de conocimiento y aceptación de esta tipología de actuación en el barrio.

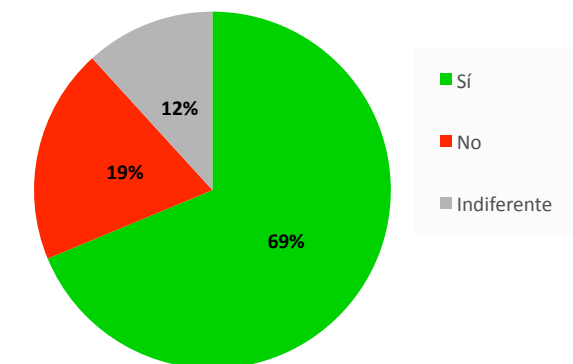
En cuanto a la posibilidad de salir mas a la calle, 4 de cada 10 personas estarían dispuestas a hacerlo con los principales motivos de pasear/caminar (53%), para que los niños jueguen (17%), o para descansar (15%).

Objetivo de salir a la calle



En cuanto a un proyecto de peatonalización de ciertas calles del barrio, es apoyando por 7 de cada 10 encuestados.

A favor de proyecto de peatonalización

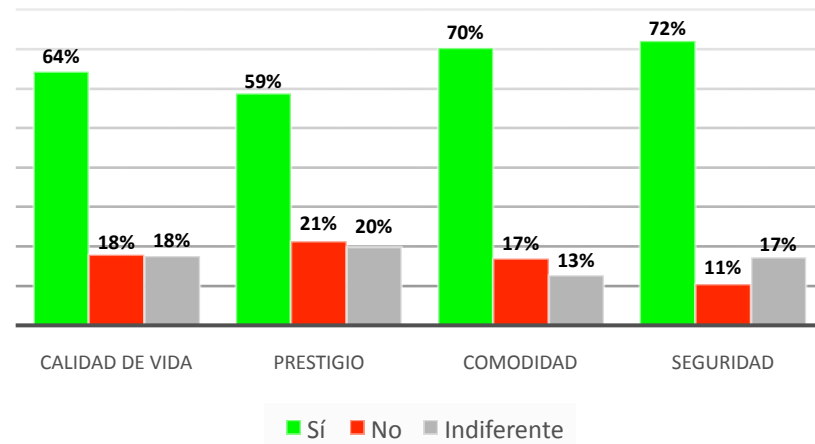


En un análisis con mayor detalle se observan básicamente datos positivos en cuanto a las consecuencias de una peatonalización en el barrio. De esta forma el 64% opina que se ganará en calidad de vida, un 60% en prestigio, un 70% en comodidad y un 72% en seguridad. Los datos negativos apenas llegan al 20% en cada uno de los casos.

ENCUESTAS LA ISLETA

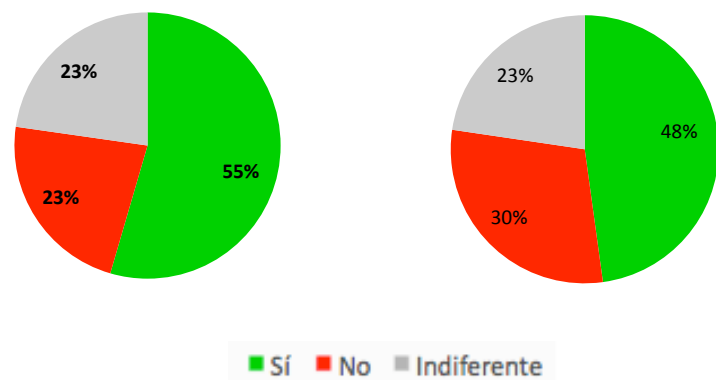


Con la peatonalización, el barrio ganará



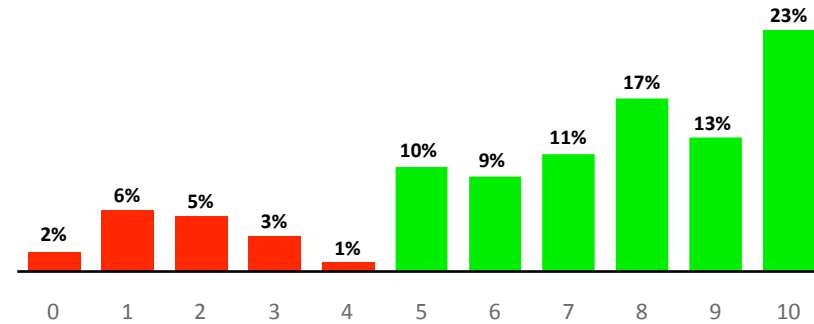
Sumado a esto, el 54% afirma que usará más la calle cuando se realice un posible proyecto de peatonalización. Además, casi la mitad comentan que cambiarán sus hábitos de desplazamiento, mientras que el 29% seguirán con los que tienen.

Con la peatonalización
usará más la calle Cambiarán sus hábitos de desplazamiento



En cuanto a la puntuación de lo beneficioso del proyecto de peatonalización de ciertas calles del barrio, y tal y como se aprecia en la siguiente gráfica, más del 80% aprueban el proyecto, siendo la puntuación más alta la que más porcentaje obtiene con el 23% del total. Por otro lado, casi el 20% da puntuaciones por debajo del aprobado.

Beneficio de las peatonalizaciones del 1 al 10



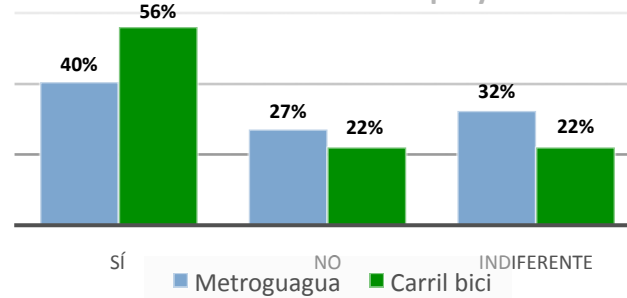
A.1.5. Proyectos: Metroguagua y carriles bici

Para finalizar, se preguntó a los vecinos cuestiones relacionadas con dos proyectos que se están ejecutando cerca de la zona y que están teniendo mucha cobertura, como son el proyecto de la metroguagua y el nuevo carril bici.

Con respecto a la metroguagua, 7 de cada 10 ha oído o conoce el proyecto. En cuanto a la implantación del nuevo carril bici, 6 de cada 10 encuestados está al corriente de la actuación.

En cuanto a lo encuestados que están a favor o le es indiferente el proyecto de la metroguagua se encuentra mas del 70%, mientras que el proyecto del carril bici esta cifra es de casi un 80%. El porcentaje restante de ambas cifras, es el resultado de los vecinos que están en contra de los proyectos.

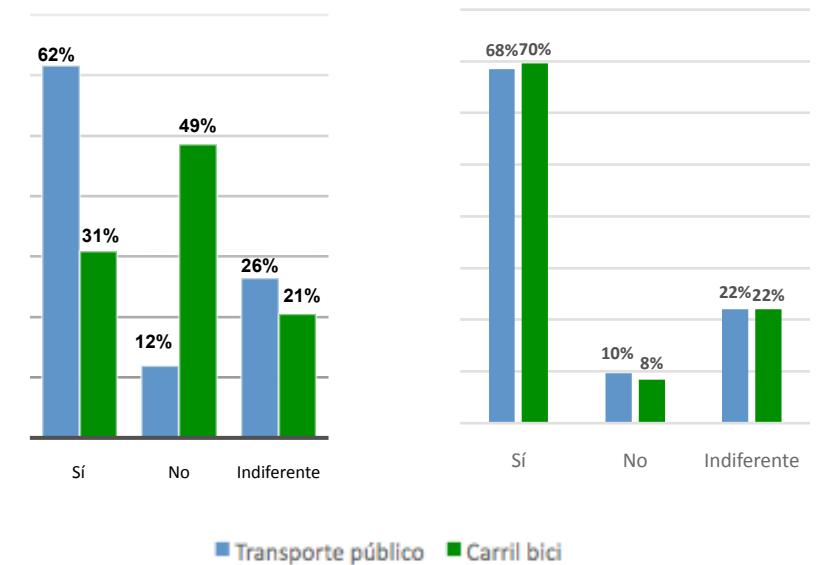
Está a favor de los proyectos



En cuanto a la utilización de ambos proyectos una vez finalizados, el 62% de la muestra afirma que utilizará más el transporte público. Por otro lado, el nuevo carril bici será usado por 1 de cada

3 encuestados, mientras que casi la mitad no lo frecuentará. Como resumen de este apartado, 7 de cada 10 vecinos opina que con ambos proyectos se mejorará la movilidad del barrio.

Una vez acabado, usará más Mejorará la movilidad del barrio

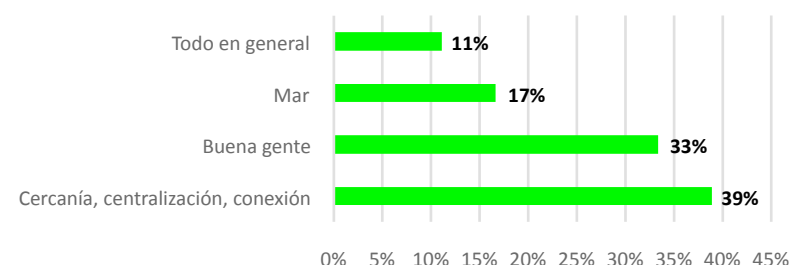


A.1.6. Aspectos positivos y negativos del barrio de La Isleta

A modo de finalización del trabajo de encuestas, los vecinos aportaron lo que consideraban aspectos positivos, negativos y aquellas actuaciones que consideraban necesarias para la mejora del barrio.

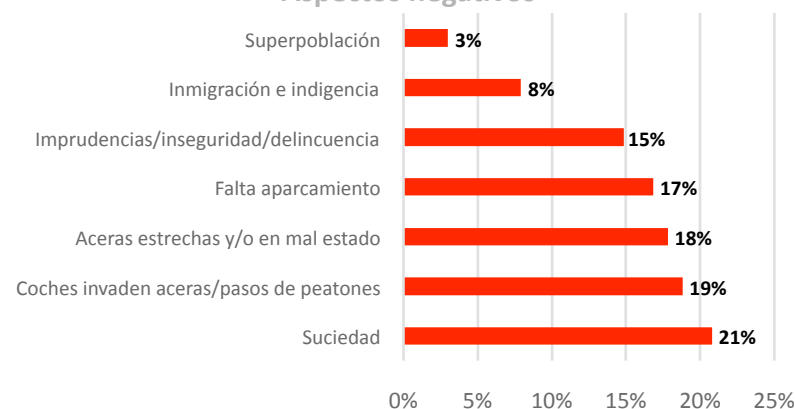
En cuanto los aspectos positivos, se centraron sobre todo en 3 temas. Casi un 40% aprecia como el principal punto la localización del barrio y por tanto su centralidad, la gran conexión con el resto del municipio y la cercanía de todo lo necesario (centro de trabajo, de ocio, deportes, compras, etc.). Un tercio de los encuestados opina que los propios vecinos y habitantes del barrio son lo que aportan positividad. Y como tercer punto con un 17%, los vecinos destacan el mar como aspecto positivo del barrio.

Aspectos positivos



Con respecto a los aspectos negativos, las respuestas se centraron básicamente en 5 temáticas con porcentajes parecidos y cercanos al 20%. Destacan por este orden la suciedad del barrio (21%), los problemas de la invasión de coches a las aceras, pasos de peatones, etc. (19%), el tamaño y mal estado de las aceras (18%), la falta de aparcamiento (17%) y por último las imprudencias, la inseguridad o delincuencia en el barrio (15%).

Aspectos negativos



Por último las propuestas de mejora que los vecinos aportan para el barrio se centran en un mayor control policial (30%), arreglo del barrio (22%), mayor limpieza (17%) y mas zonas de ocio y deporte (17%).

A.1.7. Conclusiones vecinos de La Isleta

El perfil del vecino del barrio de La Isleta se corresponde con un hombre o mujer de una edad comprendida entre 36 y 45 años,

lleva una media de 30 años viviendo en el barrio, en una casa de su propiedad y no pertenece a una asociación de vecinos.

En cuanto a los tipos de relaciones sociales que se entablan en el barrio, la mayoría tiene relaciones con sus familiares y/o amigos. En general se percibe mucha por el barrio, sobre todo vecinos, seguido de turistas e inmigrantes.

La percepción del barrio es bastante positiva, la mayoría afirma que es un barrio seguro y agradable para vivir, que tiene calidad de vida y que vivir en el barrio le da prestigio, también se afirma que la zona no es conflictiva. En el lado negativo, menos de la mitad considera que hay indigentes por la calle.

En cuanto al nivel de vida en el barrio, se opina que está entre alto y normal, mientras que el precio de compra y renta de las viviendas es alto.

La consideración general del propio barrio es muy satisfactoria recibiendo incluso puntuaciones de sobresaliente por mas de la mitad de los vecinos.

En relación a la movilidad, 5 de cada 10 vecinos tiene un coche, usado entre semana, realizándose un trayecto diario (ida/vuelta) para acudir, básicamente, a su lugar de trabajo y en segundo lugar para el ocio.

Atendiendo este aspecto, el índice de motorización del barrio es de 527 vehículos por cada 1.000 habitantes, siendo ese índice para Las Palmas GC de 529 (año 2016), por lo que nos da una cifra muy similar a la media de la ciudad.

No obstante los desplazamientos cotidianos que se realizan en el barrio son, en casi la mitad de los casos, a pie y el principal motivo es ir por el barrio. Una cuarta parte usa el coche privado y con la misma cifra la guagua, y como principal motivo para ambos, es ir al trabajo.

En general el principal trayecto que se realiza es el de “casa-trabajo” en 6 de cada 10 desplazamientos, siendo el propio barrio el principal destino con un tercio de los mismos, seguido del resto

de la ciudad. De forma general la mayoría de los desplazamientos se realizan dentro del municipio de Las Palmas de GC.

En cuanto al uso de los aparcamientos del barrio, hay que aclarar que la gran mayoría del barrio es de zona de no pago en superficie con muy pocas plazas de zona azul (pago de no residentes) en las calles bajas del barrio. Esto se traduce en que casi la totalidad de los vecinos estaciona su vehículo en la zona de no pago de la calle, por lo que la saturación de coches en superficie es evidente, provocando en numerosas casos aparcamiento sobre las aceras y en las zonas peatonales. La mayoría considera que hay importantes dificultades para aparcar por el barrio.

En cuanto a la caminabilidad de La Isleta, se considera que el barrio es cómodo para caminar siendo el uso de la calle diario, en primer lugar, y entre semana, en segundo lugar, con una media de 4 salidas al día. En general se sale a la calle para pasear y hacer las compras cotidianas.

También se ha tenido en cuenta el uso de la calle por los más pequeños. De esta forma el 73% no permite que sus hijos /nietos jueguen en la calle. La concepción de la seguridad de la calle está apoyada de casi igual manera por los que la consideran segura y los que la consideran insegura por los peligros múltiples y la abundancia de coches en la zona. Los espacios más utilizados en la por los más pequeños son las zonas acotadas, las plazas y los parques.

En relación a esto, el “Proyecto de los Caminos Escolares” no es desconocido para la gran mayoría, sin embargo casi el 70% de los vecinos permitiría participar a sus hijos/nietos en el proyecto.

De manera general, los espacios peatonales del barrio que más se frecuentan por todos son el Paseo de las Canteras, y la Plaza del Pueblo/Puntilla.

Algo menos de la mitad de los vecinos les gustaría salir más a la calle con el objetivo fundamental de poder pasear/caminar, jugar con los niños y descansar. Esto queda reflejado con el apoyo de 7 de cada 10 vecinos al proyecto de peatonalización de ciertas calles

ENCUESTAS LA ISLETA



del barrio. Consideran además que con este proyecto el barrio ganará en calidad de vida, prestigio, comodidad y seguridad en un alto grado. Por último más de la mitad usará más la calle una vez ejecutados los proyectos de calles peatonales y cambiarán sus hábitos de desplazamiento. La puntuación general de este tipo de actuaciones es muy positiva, con una calificación de más de un 8 por la mitad de los vecinos.

Con respecto a los proyectos previstos de la metrogua y el nuevo carril bici, más de la mitad lo conocen o han oído hablar de ellos. Ambas propuestas son consideradas positivamente y se refleja en el apoyo del 40% para la metrogua y el 60% para el nuevo carril bici, el resto de vecinos lo ve negativo o permanece indiferente a estas actuaciones. Adicionalmente, la gran parte considera que se mejorará la movilidad del barrio con ambos proyectos, animándose a usar más el transporte público pero no tanto los carriles bici.

Por último, entre los aspectos positivos, destacan la buena ubicación del barrio, su gente y el mar. Entre los aspectos negativos sobresalen la suciedad, la invasión del coche a las aceras, el mal estado de las aceras, la falta de aparcamiento y la inseguridad en la calle. Se proponen actuaciones como mayor control de la policía, mejora y arreglo del barrio, más limpieza y más zona de ocio y deporte.

A.2. ENCUESTA LOCALES COMERCIALES DE LA ISLETA

Se encuestaron un total de 82 personas que trabajan los comercios del barrio, con dos tipos de cuestionarios uno para los propietarios y otro para los empleados. Ambos tienen preguntas comunes sin embargo el primero se centra también en aspectos económicos y administrativos de cada local.

Los apartados que forman parte del análisis de los locales comerciales son los siguientes:

1. Ubicación y datos del local
2. Aspectos socioeconómicos
3. Movilidad y proyecto de peatonalización

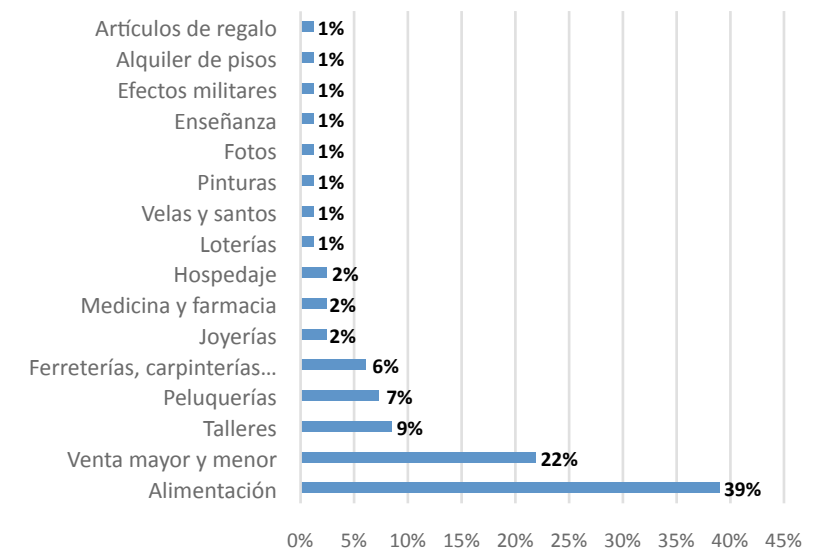


A.2.1 Ubicación y datos del Local

Las calles con negocios activos son La Naval con casi un 30% de locales encuestados, Pérez Muñoz con un 10%, e igualadas en porcentajes Ansofé, Artemi Semidán y Faro (7%), seguidas de Gordillo, El Palmar y Roque Nublo (5%), entre otras.

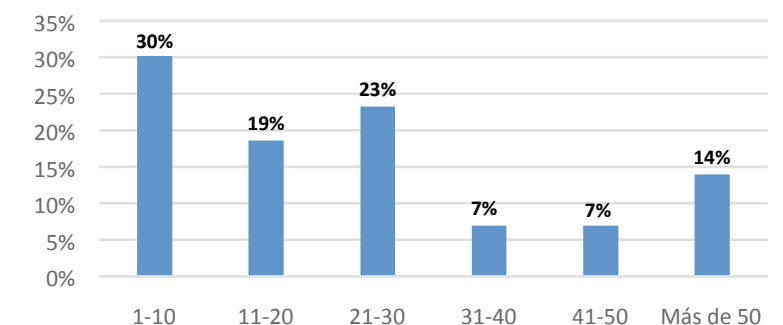
Las tipologías de negocio en el barrio son variadas, destacando el negocio de la alimentación en 4 de cada 10 locales y los de venta al por mayor y menor (22%). Con porcentajes similares se observan talleres (9%), peluquerías (7%) o ferreterías y carpinterías (5%). Hay otra serie de actividades con menor representación como se puede comprobar en el siguiente gráfico.

Tipología de negocio predominante



Con respecto al tiempo que llevan los negocios en activo en La Isleta, el 70% llevan desde hace más de 10 años; incluso el 14% superan los 50 años de antigüedad, tal y como se muestra a continuación.

Tiempo que llevan los negocios en activo (en años)

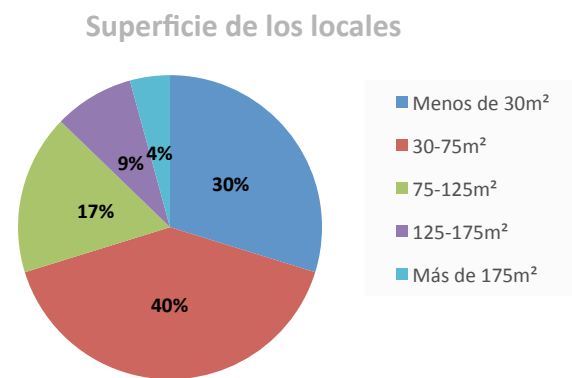


ENCUESTAS LA ISLETA



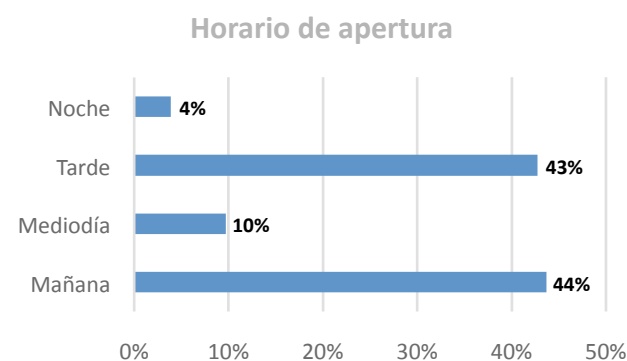
En cuanto al número de empleados 4 de cada 10 no tiene ninguno, por lo que es el empresario asume también la labor de empleado. Aproximadamente el 30% de los locales tiene 1 empleado, y el 11% tiene 2.

Atendiendo a la superficie de los locales comerciales, se puede resumir en 3 grupos: 4 de cada 10 locales tiene una superficie entre 30 y 75m²; 3 de cada 10 locales tienen menos de 30m² y aproximadamente 2 de cada 10 tiene una superficie comprendida entre 75 y 125m².



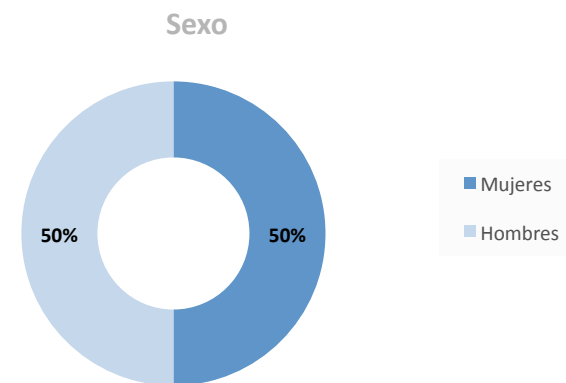
También se pudo medir el aforo permitido en cada caso. En esta cuestión hubo poca participación; aún así, el 33% de los encuestados afirma tener un aforo limitado a 30 personas mientras que el 66% lo tiene de 30 a 50.

En relación al horario de apertura de los distintos locales, es básicamente mañanas y de tardes, con escasa representación de apertura nocturna.

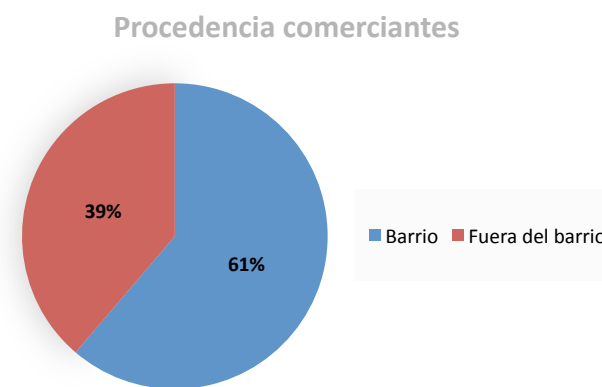


A.2.2. Aspectos socioeconómicos

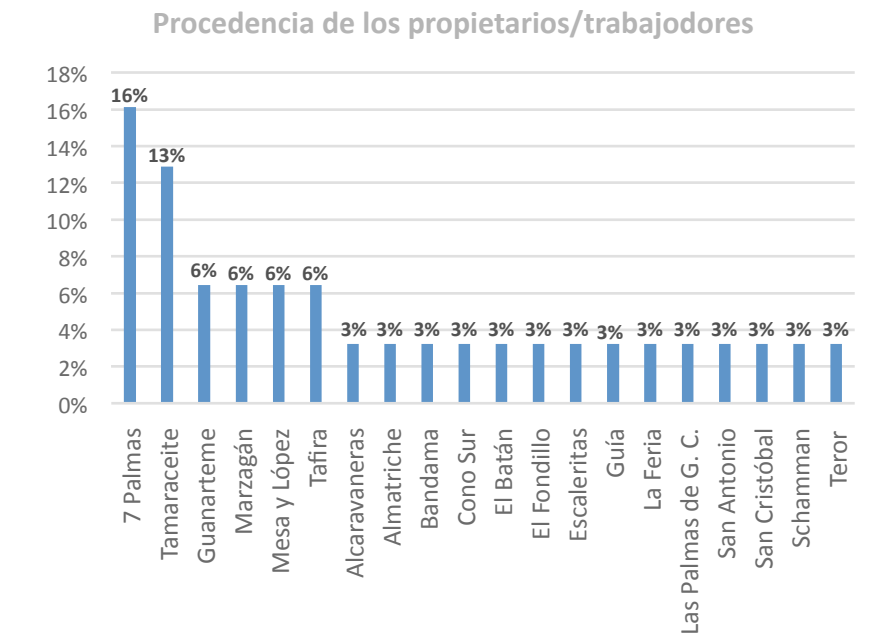
Con respecto al género de la muestra se aprecia un equilibrio exacto entre ambos sexos, han contestado el mismo número de mujeres que de hombres.



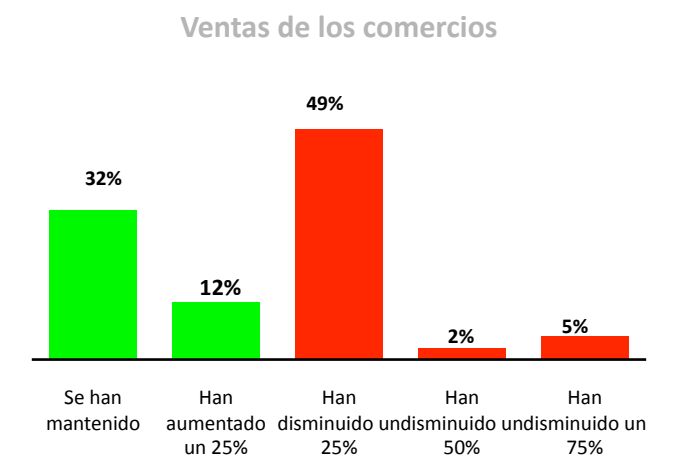
De los encuestados el 60% son propietarios mientras que el resto son empleados, residiendo el 61% de los encuestados en el propio barrio.



El resto proviene de otros barrios como 7 Palmas (16%), Tamaraceite (13%) y Guanarteme, Marzagán, Mesa y López y Tafira (6%).

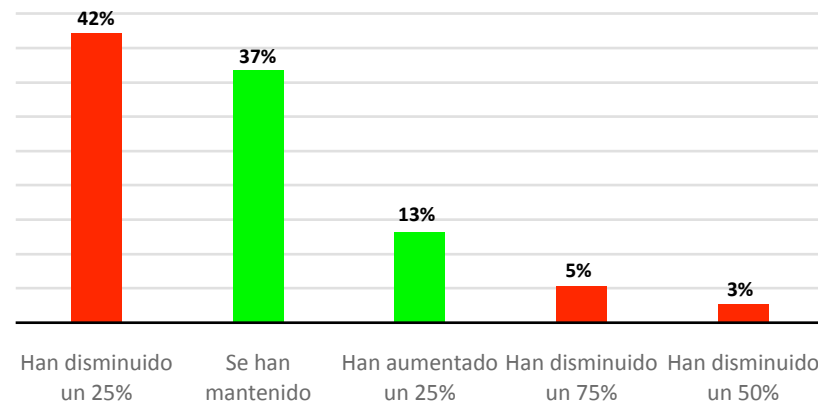


En cuanto a las ventas de los negocios, analizadas con respecto al año pasado, según los propietarios, hay tres tendencias principales: una disminución de un 25% del negocio, un mantenimiento del mismo y un incremento de un 25%, con los porcentajes según el siguiente gráfico:



En cuanto al número de clientes, coincide bastante con la anterior tabla repitiéndose la tendencia anteriormente comentada.

Número de clientes

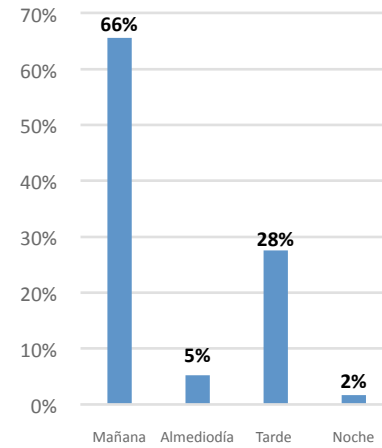


En cuanto a la procedencia, más de la mitad de esos clientes son vecinos del barrio, seguido de residentes de otros barrios (28%) y, por último, los extranjeros y turistas (17%).

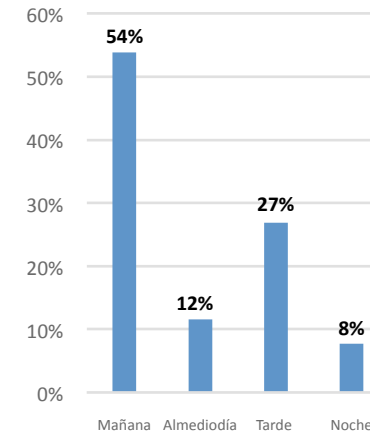
En cuanto al tipo de cliente según su edad, y de forma genérica, consideran que 6 de cada 10 cliente son mayores y el resto jóvenes. Los días de mayor afluencia son los laborales con un 70% de los mismos y el resto los fines de semana.

Por otro lado, es interesante conocer la franja del día más frecuentado por estos clientes. Tal y como observamos en las gráficas siguientes, el mayor volumen de personas los reciben por las mañanas tanto entre semana como los fines de semana con datos entorno al 60% de la clientela y el resto básicamente por la tarde.

Frecuencia de clientes los días laborales

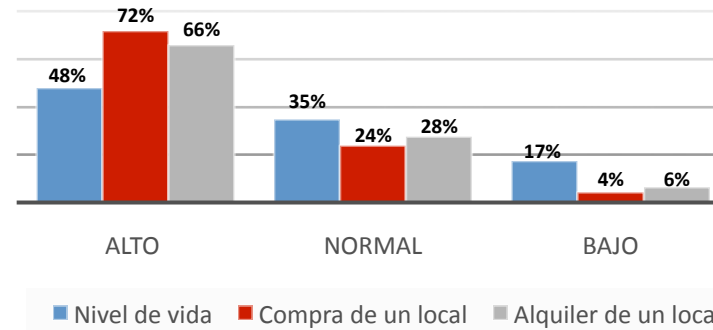


Frecuencia de clientes los fines de semana



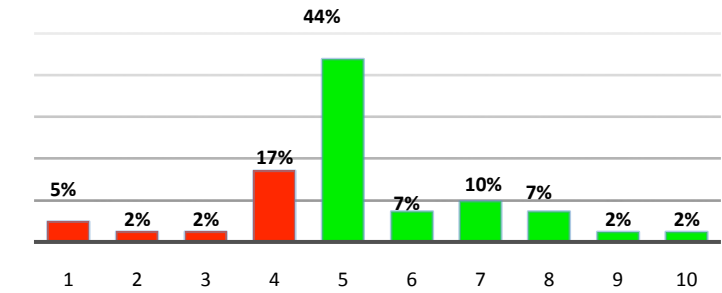
En cuanto al aspecto económico del barrio desde la perspectiva de los comerciantes, consideran que el barrio tiene un nivel de vida entre alto y medio. Mientras que la compra o alquiler de un local lo consideran en la franja alta con datos próximos al 70% de los encuestados.

Consideración económica



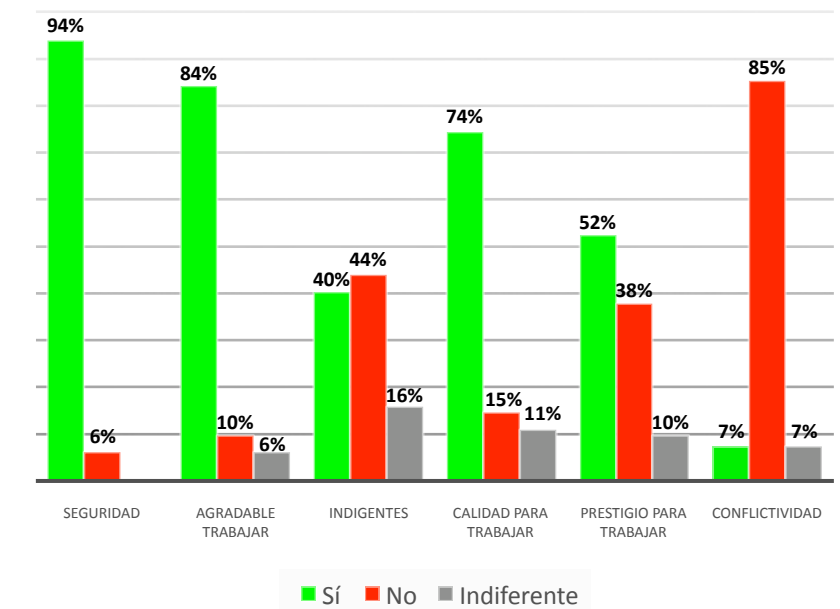
Por otro lado, también se les ha pedido a los comerciantes que puntúen el barrio desde su perspectiva económica, y 7 de cada 10 dan una nota por encima del aprobado, siendo la nota de un "5" el que obtiene el porcentaje mayor con un 44%.

Grado de satisfacción económica del 1 al 10



En cuanto a la percepción de barrio por parte de los comerciantes, los datos son muy positivos con datos muy altos en cuanto a la percepción de seguridad (94%), la consideración de ser un barrio agradable para trabajar (84%), un barrio con calidad para el trabajo (74%) y un barrio poco conflictivo (85%), siendo un barrio prestigioso para trabajar en menor porcentaje (52%).

Consideraciones del barrio



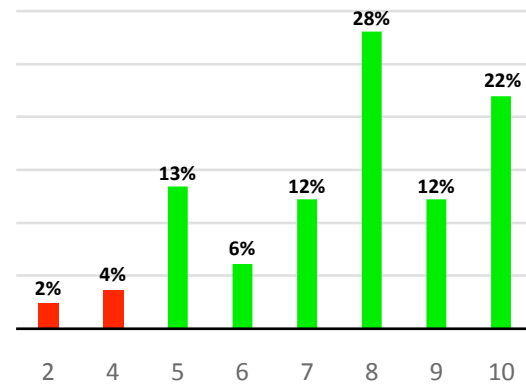
La pertenencia a una asociación empresarial o comercial puede ser un factor clave para el desarrollo de las zonas comerciales de barrio, sin embargo únicamente el 9% pertenece a alguna AA.CC., entre ellas destaca Fedclima o Sindicatos Autónomos. La antigüedad de afiliación va desde 1 año (67%), hasta 15 años (33%).

ENCUESTAS LA ISLETA



Para concluir este apartado se preguntó acerca del grado de recomendación para trabajar en La Isleta; casi la totalidad del los encuestados da una nota aprobada destacando casi un tercio con una puntuación de un "8", y otro tercio puntúa con sobresaliente.

Grado de recomendación del 1 al 10, para trabajar en el barrio

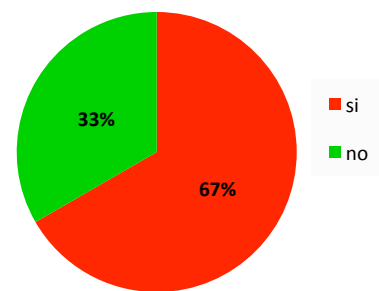


A.2.3. Movilidad y proyecto de peatonalización

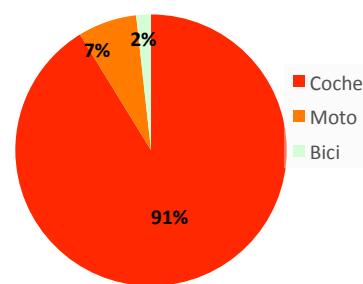
En este apartado se analiza la posesión y el tipo de vehículo privado, los modos de desplazamiento cotidianos y cuestiones relacionadas con la petonalización y los negocios.

Aproximadamente el 7 de cada 10 comerciantes tiene un vehículo privado, siendo en la mayoría de los casos un coche, con mas del 90% y el resto tiene moto. La bicicleta aparece con tan solo un 2% de los comerciantes.

Posesión de vehículos

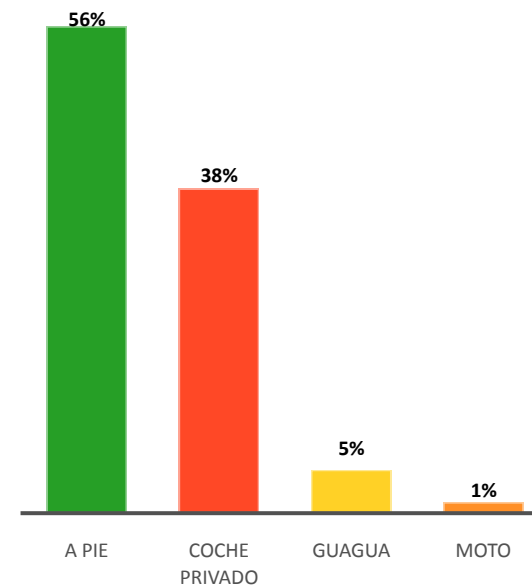


Tipo de vehículo



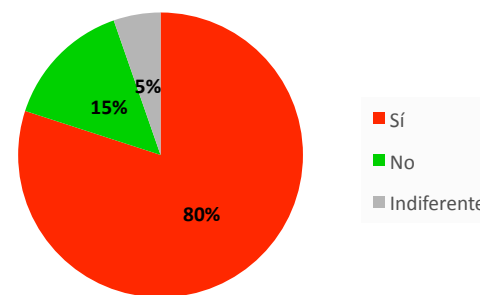
En cuanto al modo de desplazamiento mas utilizado para ir al trabajo, es a pie apareciendo en mas de la mitad de las respuestas, seguido del coche con casi un 40%. El uso de la guagua y de la moto es residual en el caso de los comerciantes.

Modo de desplazamiento hasta el trabajo



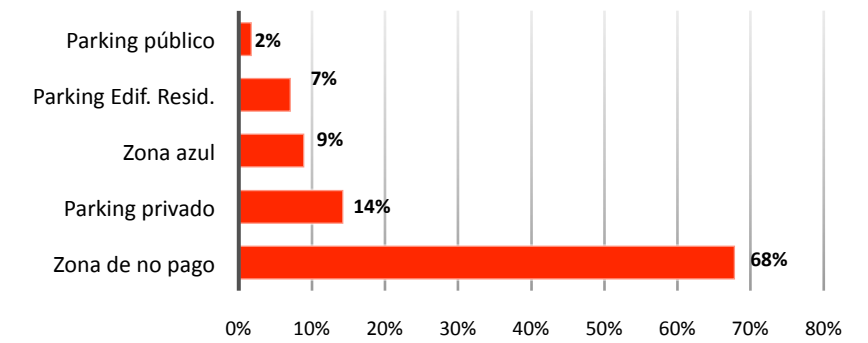
Con respecto a la búsqueda de aparcamiento, 8 de cada 10 considera que tiene problemas a la hora de aparcar el coche en la calle.

Percepción en la dificultad del aparcamiento



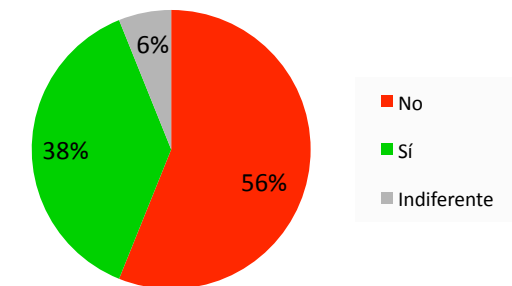
7 de cada 10 comerciantes consigue aparcar en zona de no pago. El 14% opta por utilizar parking privados, seguido de la zona azul, que es usada por un 9%.

Lugar de estacionamiento



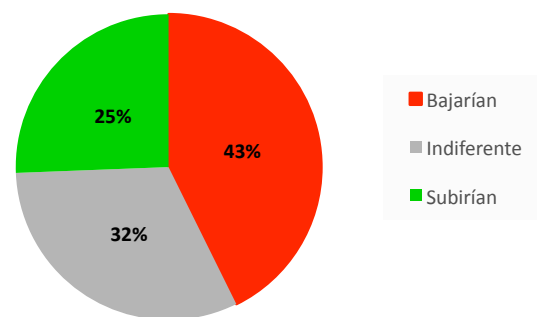
Tanto a propietarios como a empleados se les consultó acerca del proyecto de peatonalización de ciertas áreas de La Isleta y el 38% está a favor de la iniciativa mientras que el 56% está en contra.

A favor de proyecto de peatonalizar



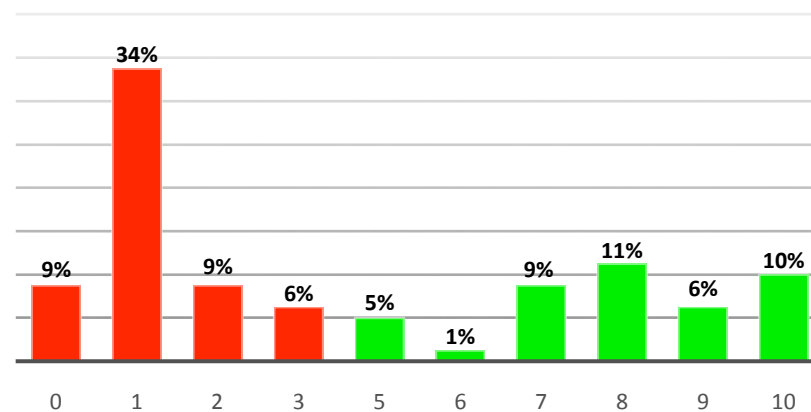
Atendiendo al nivel de ventas tras una posible peatonalización, 4 de cada 10 comerciantes opina que bajarían sus ventas, un tercio se muestra indiferente y un 25% encuestados considera que subirían sus ventas gracias a la actuación peatonal.

Nivel de ventas con la peatonalización



Por último, puntuaron lo beneficioso de un proyecto peatonal para sus intereses comerciales, y casi un 60% lo suspende, con el aprobado del resto, incluso aportando un 10% en la máxima nota.

Beneficios, del 1 al 10, de las peatonalizaciones



A.2.4. Conclusiones locales comerciales de La Isleta

Las calles con negocios en activo son principalmente La Naval, Pérez Muñoz y Ansofé. Las tipologías de negocio en el barrio son variadas, pero destacan los relacionados con la alimentación, los de venta al por mayor y menor, seguidos de talleres y peluquerías, La superficie media está entre 30 a 75m², y llevan abierto mas de 10 años con 1 empleado o ninguno. El horario de apertura es básicamente de mañanas y tardes. 6 de cada 10 comerciantes son propietarios, mientras que el resto son empleados y no pertenecen a una asociación de comerciantes.

6 de cada 10 comerciantes reside en el propio barrio mientras que el resto proviene de los barrios de 7 Palmas y Tamaraceite.

Para la mitad de los comercios las ventas han bajado con respecto al último año en un 25% y para un tercio de ellos se han mantenido, cifras parecidas con el número de clientes.

Los compradores son vecinos del barrio, sobresaliendo la gente de edad avanzada, acudiendo en mayor medida los días entre semana y en horario de mañanas. El nivel de vida en el barrio está entre medio y alto, mientras que la compra o alquiler de un local se percibe como alto.

Con respecto a la consideración del barrio, los datos son bastante positivos, la mayoría considera que el barrio es seguro y agradable para trabajar, que tiene calidad para trabajar, no es conflictivo y en menor medida se considera que trabajar en el barrio le da prestigio. En cuanto a la percepción de indigentes hay un cierto equilibrio de opinión.

En relación al desplazamiento mas utilizado para ir al trabajo, es a pie en mas de la mitad de los desplazamientos y en coche en casi 4 de cada 10 trayectos. La guagua aparece de manera residual con tan solo un 5%. No obstante cabe aclarar que la mayoría de los comerciantes tiene vehículo privado.

Existe por tanto una clara relación entre los comerciantes residentes del barrio y su forma de desplazamiento a pie, como modo de transporte elegido por la mayoría de ellos para ir al trabajo.

Hay dificultades importantes para encontrar aparcamiento en el barrio, estacionando la gran mayoría en la zona de no pago de la calzada.

Por último, y referente al proyecto de peatonalización de ciertas calles del barrio, más de la mitad está en contra de este tipo de actuaciones, considerando además que sus ventas bajarían. El 60% de los comerciantes considera además que este tipo de

proyectos no beneficiaría sus ventas, dando una nota de suspenso.

A.3. CONCLUSIONES CRUZADAS VECINOS Y COMERCIANTES DE LA ISLETA

En este último apartado, se va a tener en cuenta aquellas consideraciones desarrolladas anteriormente y que aportan información adicional de ambos grupos encuestados, para una mejor comprensión del barrio analizado.

A.3.1. Aspectos sociales y económicos

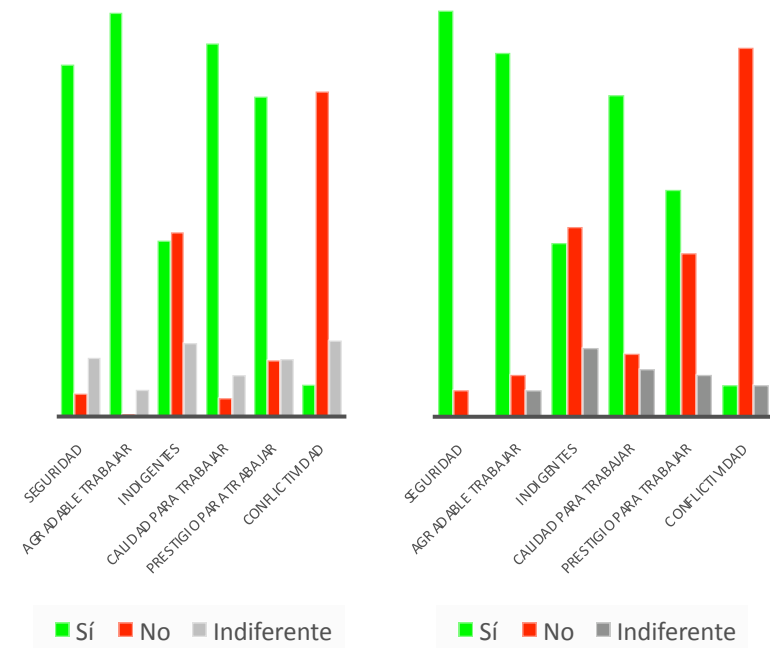
En primer lugar, las calles con mayor participación tanto de vecinos como de locales comerciales coinciden, destacando La Naval, Pérez Muñoz, Faro o Gordillo. A su vez, la antigüedad en el barrio también es muy similar dado que 8 de cada 10 vecinos llevan años viviendo en el mismo lugar con una media de mas de 30 años residiendo el barrio. Mientras que los locales llevan abiertos desde hace mas de 10 años, por lo que la rotación en el barrio de viviendas y comercios es baja. Adicionalmente ninguno de los grupos pertenece de forma representativa a una asociación.

En cuanto a la residencia, como es lógico los vecinos encuestados viven en el barrio, mientras que 6 de cada 10 comerciantes reside también allí.

Por otro lado, y atendiendo al uso de la calle, más de la mitad de los vecinos la utilizan entre semana; dato que coincide con que la clientela que acude a los comercios es mayor los días laborales.

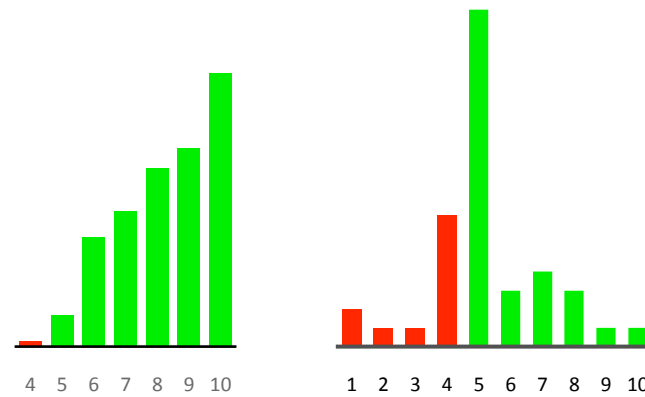
Con respecto a la consideración del barrio, los datos son bastante positivos para ambos grupos, ya que piensan que el barrio es seguro, agradable para trabajar y para vivir, que hay calidad de vida y de trabajo y en menor medida se piensa que vivir o trabajar en el barrio da un cierto prestigio, además de no ser una zona de conflictos. También coinciden en la percepción de indigentes por el barrio.

Consideración del barrio
Vecinos Comerciantes



En cuanto al grado de satisfacción del barrio, ambos grupos son positivos, estando los vecinos muy satisfechos con el barrio con puntuación de notable y sobresaliente, mientras que la puntuación de los comerciantes es algo peor con una media de aprobado.

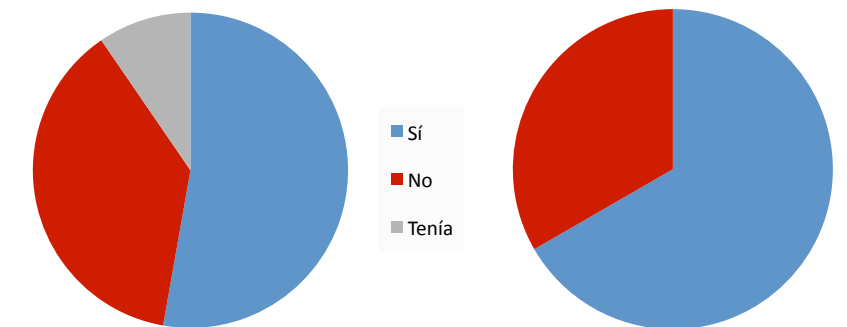
Grado de satisfacción del 1 al 10
Vecinos Comerciantes



A.3.2. Movilidad

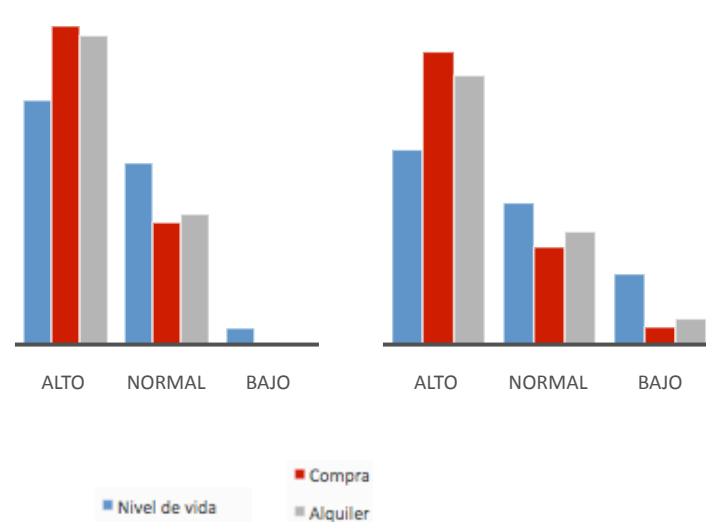
En cuanto a la posesión de un vehículo privado, la mitad de los vecinos y 7 de cada 10 comerciantes posee uno, y en su mayoría es un coche.

Posesión de vehículo privado
Vecinos Comerciantes



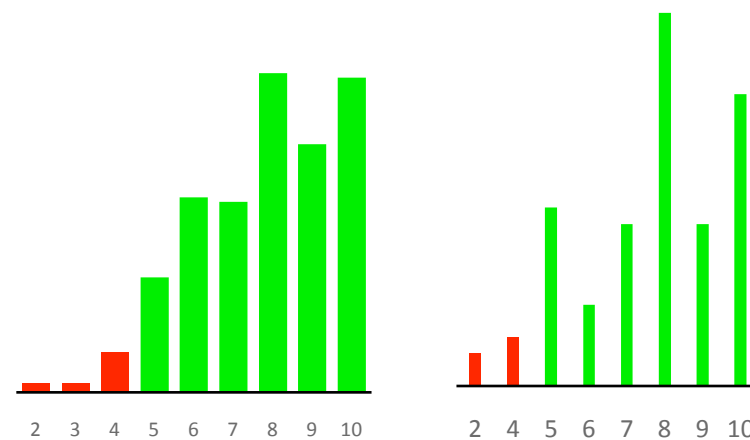
El nivel de vida en el barrio está entre medio-alto, sin embargo ambos grupos coinciden en que comprar o alquilar una vivienda o un local es caro.

Percepción económica del barrio
Vecinos Comerciantes



En cuanto al grado de recomendación, ambos grupos confirman lo anterior con un alto grado de recomendación del barrio, con puntuaciones de notables e incluso sobresalientes.

Recomendación del barrio del 1 al 10
Vecinos Comerciantes



A pesar de lo anterior, la mayor parte de los desplazamientos que se hacen de forma cotidiana por ambos grupos por el barrio es a pie, en 5 de cada 10 trayectos, seguido del coche privado y de la guagua para el caso de los vecinos.

Desplazamientos cotidianos
Vecinos Comerciantes

