



Encuesta de Percepción Ciudadana, Medellín 2011

Movilidad y espacio público

Proantioquia
Fundación para el Progreso de Antioquia

 UNIVERSIDAD
EAFIT
Abierta al mundo

Fundación corona **comfama**

 **Comfenalco**
ANTIOQUIA

 CAMARA DE COMERCIO
DE MEDELLIN PARA ANTIOQUIA

El **COLOMBIANO**

 CAMARA
DE COMERCIO DE BOGOTÁ
Por nuestra sociedad

EL TIEMPO
CASA EDITORIAL

Movilidad y espacio público

Seis de cada diez personas respondió que usa principalmente el transporte público, tres de cada diez el privado y uno de cada diez se desplaza a pie o en bicicleta. Los tiempos de desplazamiento, en general, permanecieron estables y se reconocieron mejorías en el servicio de transporte público. El Metro, junto con el taxi, generaron los niveles de satisfacción más elevados en los usuarios. La evaluación de las vías de la ciudad fue positiva con 76% de personas satisfechas similar a 2010, mientras que la percepción sobre los aspectos relacionados con el tránsito se mantuvo, en general, baja e incluso disminuyó en el caso de la utilidad percibida del pico y placa. La satisfacción con el espacio público aumentó frente al año anterior y más de la mitad de la población dijo que se siente satisfecha con aspectos como el alumbrado público, parques y zonas verdes, y andenes y separadores en los barrios al igual que en 2010.

En relación con la movilidad la Encuesta indagó por la percepción ciudadana de los tiempos de desplazamiento hacia el estudio o el trabajo, así como por el medio de transporte más usado y la satisfacción con el mismo. También preguntó por la percepción sobre el servicio y la seguridad en el transporte público y les pide a los medellinenses su opinión sobre la medida del pico y placa y sus efectos sobre los tiempos de viaje. Finalmente, evaluó aspectos relacionados con el tránsito en la ciudad, tales como las vías, la semaforización, la señalización, el control en el cumplimiento de las normas, entre otros.

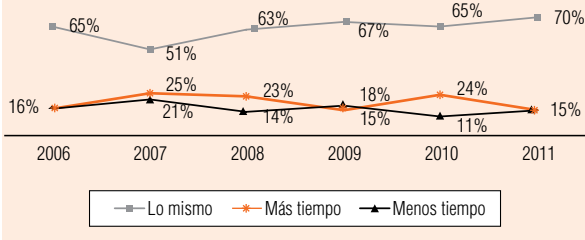
El 43% de los habitantes de la ciudad dijo que realiza desplazamientos frecuentes puesto que estudia o trabaja fuera del hogar. Esta proporción osciló entre 40% y 47% entre 2006 y 2011; sin embargo, hubo diferencias por zonas de la ciudad, sexo y nivel socioeconómico, según los resultados de la EPC de 2011, el 60% de los residentes en la parte Sur-oriental estudia o trabaja fuera de casa, en comparación con las demás zonas donde la proporción fue cercana al pro-

medio de la ciudad. El 60% de los hombres dijo que realiza actividades cotidianas fuera de casa, frente al 27% de las mujeres; adicionalmente, el 62% de quienes se ubican en el nivel socioeconómico alto estudian o trabajan fuera del hogar, mientras en el grupo de estratos medios lo hace el 42% y en el nivel bajo lo hace el 39%.

Frente a los tiempos de desplazamiento en la ciudad la mayoría de las personas consideró que han permanecido estables desde el año 2006. Particularmente, en 2011 se observó que el 70% de los medellinenses siente que sus trayectos al estudio o trabajo se tardan el mismo tiempo que en el año anterior, aumentando cinco puntos porcentuales frente al 65% del año 2010. Las opiniones de quienes percibieron que los tiempos de desplazamiento aumentaron o disminuyeron estuvieron divididas representando cada una el 15%, en el caso de quienes se tardan más tiempo disminuyeron en nueve puntos porcentuales frente a lo reportado en 2010 (véase gráfico 35).



Gráfico 35. Medellín: el trayecto a su trabajo o estudio en el último año ¿toma el mismo tiempo, toma más tiempo, o toma menos tiempo que el año pasado? 2006-2011



Por zonas de la ciudad, como se observa en el gráfico 36, hubo diferencias en las percepciones, pues en las zonas Centro-oriental, Sur-oriental y Sur-occidental la proporción de personas que respondieron que sienten que sus tiempos de desplazamiento al estudio o al trabajo aumentaron en el último año superaron el promedio de la ciudad.

Gráfico 36. Medellín y seis zonas urbanas: el trayecto a su trabajo o estudio en el último año, ¿toma el mismo tiempo, toma más tiempo, o toma menos tiempo que el año pasado?, 2011



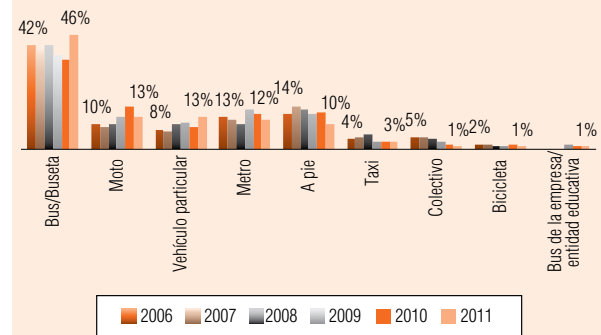
Ahora, al indagar por los medios de transporte más usados por los habitantes de Medellín para sus desplazamientos se obtuvo que el 62% utiliza principalmente el transporte público, el 27% el privado y un 11% el humano como se observa en el gráfico 37. El bus o buseta ocupó el primer lugar entre los medios de transporte más usados para los desplazamientos en la ciudad desde el año 2006 con participaciones cercanas al 40% año a año. Concretamente, en 2011 el 46% de las personas indicó que es el

medio de transporte que más emplea, siendo ésta la mayor proporción reportada en todo el periodo 2006-2011 y mostrando un crecimiento de diez puntos porcentuales frente al año 2010.

En el segundo lugar, entre los medios de transporte que usan principalmente los ciudadanos, se observó un crecimiento en el uso de los vehículos privados como son la moto y el carro particular que aumentaron su participación, entre 2006 y 2010, del 10% al 13% en el primer caso y del 8% al 13% en el segundo. El Metro ocupó el tercer lugar con una proporción del 12% y entre 2006 y 2011 su participación se movió entre el 10% y el 14% con excepción de 2009 cuando se registró un 16%.

Cabe anotar, además, que un 10% de los habitantes de Medellín expresó que se moviliza principalmente a pie, mientras que el taxi, colectivo, bicicleta y buses escolares o empresariales tuvieron participaciones menores al 4% en cada caso.

Gráfico 37. Medellín: ¿qué medio de transporte usa principalmente para desplazarse a su lugar de trabajo o estudio?, 2006-2011

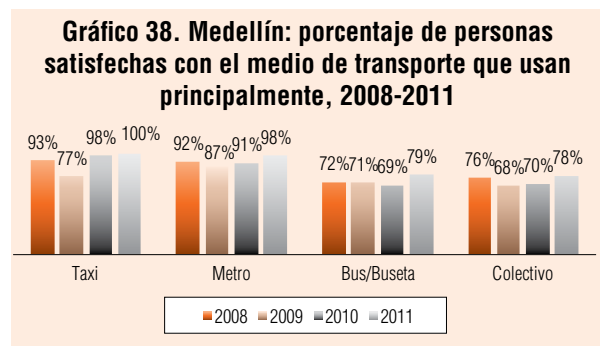


Por zonas de la ciudad los medios de transporte principalmente empleados mostraron diferencias. En la Nor-oriental los desplazamientos se realizan principalmente en bus (42%), Metro (31%) y moto (12%); en la Nor-occidental en bus (53%), moto (23%) y Metro (8%); en la Centro-oriental en bus (50%), a pie (22%) y en moto (17%); en la Centro-occidental en bus (43%),

vehículo particular (23%) y Metro (14%); en la Sur-occidental en bus (54%), vehículo particular (15%) y a pie (13%) y, finalmente, marcando una diferencia importante en relación con las demás zonas, en la Sur-oriental predomina el uso del vehículo particular por un poco más de la mitad de sus habitantes (59%), seguido del uso del bus (17%) y de los desplazamientos a pie (11%).

Los resultados sobre la satisfacción con los medios de transporte más usados en la ciudad, según la Encuesta de 2011, mostraron que el 84% de las personas se siente algo o muy satisfecha y en una escala de uno a cinco, donde uno es totalmente insatisfecho y cinco es totalmente satisfecho y el nivel promedio fue de 4,2.

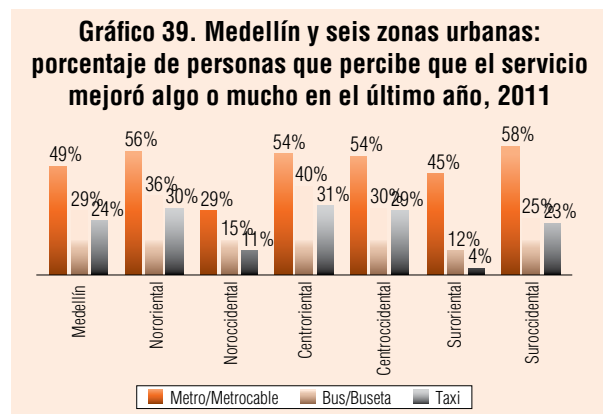
Específicamente, los usuarios del Metro alcanzaron un nivel de satisfacción de 4,7 con el 98% de usuarios satisfechos y esta fue la mayor satisfacción alcanzada desde 2008¹⁶ con siete puntos porcentuales por encima del resultado de 2010. Los usuarios del bus o buseta alcanzaron un nivel de satisfacción de 4,0 y frente al año 2010 la proporción de personas que se siente satisfecha aumentó en diez puntos porcentuales alcanzando un 79% y también el mejor resultado desde el año 2008. Estos y otros resultados¹⁷ se observan en el gráfico 38.



La percepción del servicio en el transporte público en la ciudad reveló que cerca de la mitad de los habitantes de Medellín piensan que el servicio del transporte en Metro y Metrocable mejoró en el último año, este resultado fue similar

al de 2010. Respecto al servicio de taxi, el 24% de las personas sintió una mejoría, en comparación con el 18% en 2010. Frente al servicio de bus y buseta en el último año, el 29% dijo que mejoró, por encima del 21% que opinó lo mismo en 2010.

Específicamente, la mejoría en el servicio del Metro y Metrocable fue percibida con más fuerza en la zona Sur-occidental y Nor-oriental por el 58% y el 56% de sus habitantes y donde menos se destacó fue en la Nor-occidental, con un 29% que consideró que mejoró. Un mejor servicio de taxi fue reconocido principalmente en las zonas Centro-oriental, Nor-oriental, y Centro-occidental según el 31%, 30% y 29% de las personas respectivamente, mientras que la zona donde menos habitantes sintieron mejorías fue la Sur-oriental con un 4%. Finalmente, en relación con el servicio de bus la zona donde más personas opinaron que mejoró fue la Centro-oriental con un 40% que así lo reconocieron, mientras que en las zonas Sur-oriental y Nor-occidental fue donde menos personas vieron adelantos en el servicio con un 12% y un 15%, respectivamente (véase gráfico 39).



- La pregunta en 2006 y 2007 no se refería a satisfacción, sino que pedía una calificación de uno a cinco siendo uno muy malo y cinco muy bueno
- Los niveles de satisfacción se calculan para cada medio de transporte sobre el total de personas que indicó que lo usaba principalmente y en ese sentido es importante tener presente que en el caso del taxi las respuestas corresponden a 17 personas de la muestra, para el Metro se ponderaron 80 encuestas, para el bus 296 y para el colectivo 7.

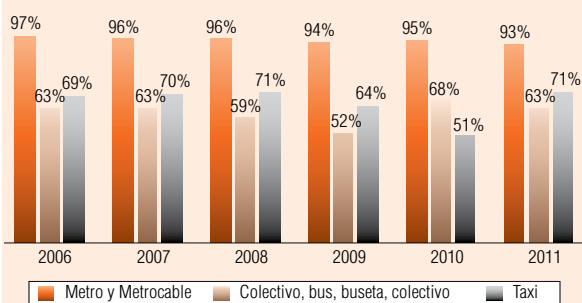


La percepción de seguridad en los medios de transporte, como aparece en el gráfico 40, mostró en 2011 que el 93% de los medellinenses piensa que el Metro es seguro. Llamó la atención que el 100% los habitantes de la zona Sur-oriental, pese a ser quienes menos frecuentemente lo usan, dijeron que es seguro. En todos los niveles socioeconómicos la percepción de seguridad fue superior al 90%.

En general, el 63% de los habitantes de Medellín tuvo una buena percepción de seguridad en el transporte público colectivo. No obstante, los datos por zonas mostraron que la mayor percepción de seguridad la tuvieron en la zona Centro-occidental, donde el 77% de las personas sienten que es seguro, mientras que la menor percepción de seguridad en el transporte público colectivo la tuvieron los habitantes de la zona Sur-occidental y Sur-oriental con el 48% y el 51%. Además, el transporte público colectivo fue percibido más seguro por quienes se ubican en el grupo de estrato alto según el 79% y menos seguro por el nivel bajo y medio con alrededor del 62%.

El servicio de taxi fue percibido como un medio de transporte seguro por el 71% de las personas en la ciudad. Particularmente, en la zona Centro-occidental por el 80%, en contraste con quienes viven en el Sur-occidente con un 56%. El taxi fue considerado más seguro por quienes pertenecen al nivel socioeconómico alto (77%) que por los niveles bajo y medio (69% y 73% respectivamente).

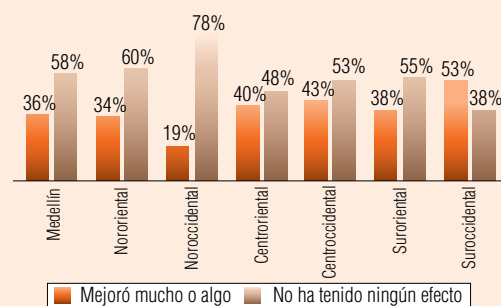
Gráfico 40. Medellín: porcentaje de personas que percibe que los medios de transporte públicos son seguros, 2006-2011



Respecto al pico y placa, en el último año disminuyó la proporción de personas que reconoce beneficios en la movilidad por cuenta de esta medida. Mientras en 2009 y 2010 el 43% y 49% de las personas, respectivamente, sentía que el pico y placa había mejorado algo o mucho los tiempos de desplazamiento, en 2010 el grupo de personas que opinó esto representó el 36%. En cambio, aumentó significativamente la proporción de personas que sienten que la medida no ha tenido ningún efecto, en 2009 fue del 47%, para 2010 fue del 48% y en 2011 aumentó en diez puntos porcentuales alcanzando el 58%. Esta menor percepción general sobre la efectividad del pico y placa estuvo en sintonía con lo que afirman los expertos en movilidad que han encontrado en sus estudios que aproximadamente cada tres años la medida deja de cumplir su función debido al aumento del tráfico, lo que exige que se planteen alternativas para reducir la movilidad en vehículo particular (Medellín Cómo Vamos, 2011a, p. 23).

Por zonas de la ciudad, la percepción sobre el pico placa dejó al descubierto que los habitantes de la zona Sur-occidental fueron los que más valoraron la medida, en contraste con los de la zona Nor-occidental que mayoritariamente opinaron que no tiene efectos sobre sus tiempos de desplazamiento (véase gráfico 41).

Gráfico 41. Medellín y seis zonas urbanas: porcentaje de que piensan que la medida del pico y placa mejoró los tiempos de desplazamientos o que no ha tenido ningún efecto, 2011



La evaluación ciudadana de las vías de Medellín mostró que un 76% de las personas están algo o muy satisfechas y el nivel promedio de satisfacción fue de 3,9 en una escala de uno a cinco donde uno es muy insatisfecho y cinco muy satisfecho. Los resultados permanecieron estables frente al 77% del 2010 y fueron mejores que los de 2008 y 2009 cuando, pese a que la calificación promedio fue similar (de 3,9 y 3,8), la proporción de personas algo o muy satisfechas fue del 64% y el 69%, respectivamente. Por zonas de la ciudad los más satisfechos fueron los habitantes de las zonas Centro-oriental y Sur-occidental, con el 84% y 85% de satisfacción, y los menos satisfechos los de la zona Centro-occidental con el 67%.

Respecto a las vías del barrio en el que se habita, el 74% de las personas en la ciudad manifestaron que se sienten algo o muy satisfechas con un nivel promedio de 3,9 en la misma escala descrita en el párrafo anterior.¹⁸ Estos resultados fueron ligeramente mejores que los de 2010, cuando las personas satisfechas representaron el 71% del total y el nivel promedio fue de 3,8, y también fueron mejores que los de 2008 y 2009 cuando la proporción de satisfacción fue del 63% y el 68%, respectivamente, y los niveles de satisfacción de 3,8 y 3,7. Los datos de 2011 indicaron que quienes viven en la zona Nor-occidental fueron los más satisfechos con las vías de los barrios con un 82% que se sienten algo o muy satisfechos y que los menos satisfechos fueron los residentes de la zona Centro-occidental con un 69%.

En relación con el tránsito en Medellín se evaluó la satisfacción ciudadana sobre un grupo de aspectos que se observan en la Tabla 2, en la misma escala anteriormente descrita. El nivel promedio de satisfacción permaneció estable desde el año 2008 entre 3,5 y 3,6.

De los resultados de 2011 se destacó que la mayor satisfacción estuvo asociada al mantenimiento y coordinación de la semaforización de los cruces peatonales, que reportó un 59% de personas algo o muy satisfechas y un nivel promedio de satisfacción de 3,7. En cambio, la menor satisfacción la generaron la eficacia de las campañas educativas y la disponibilidad de sitios para parquear, en ambos casos el nivel promedio de satisfacción fue de 3,3 y el porcentaje de personas algo o muy satisfechas fue de 41%. Por zonas de la ciudad las diferencias no fueron significativas.

Tabla 2. Medellín: satisfacción con diferentes aspectos del tránsito en Medellín, 2011

Aspecto evaluado	Nivel promedio	% Personas algo o muy satisfechas
Semaforización de cruces peatonales	3,7	59%
Semaforización de vías	3,6	57%
Suficiencia y demarcación de las cebras para paso peatonal	3,6	54%
Señalización de vías	3,5	51%
Control al transporte público	3,5	49%
Atención de accidentes	3,5	48%
Señalización de desvíos por obras	3,4	46%
Organización del transporte público	3,4	46%
Suficiencia y capacitación de los policías de tránsito	3,4	46%
Señalización de las obras	3,4	43%
Paraderos en la ciudad	3,4	42%
Control al cumplimiento de normas de tránsito	3,3	42%
Campañas educativas	3,3	41%
Sitios para parquear	3,3	41%
Promedio	3,5	48%

Entre 2006 y 2011 se observó un retroceso en la satisfacción con el tránsito en la ciudad, como se observa en el gráfico 42.

18. La pregunta en 2006 y 2007 no se refería a satisfacción sino que pedía una calificación del estado de las vías de uno a cinco siendo uno muy malo y cinco muy bueno



Gráfico 42. Medellín: porcentaje de personas satisfechas con algunos aspectos del tránsito

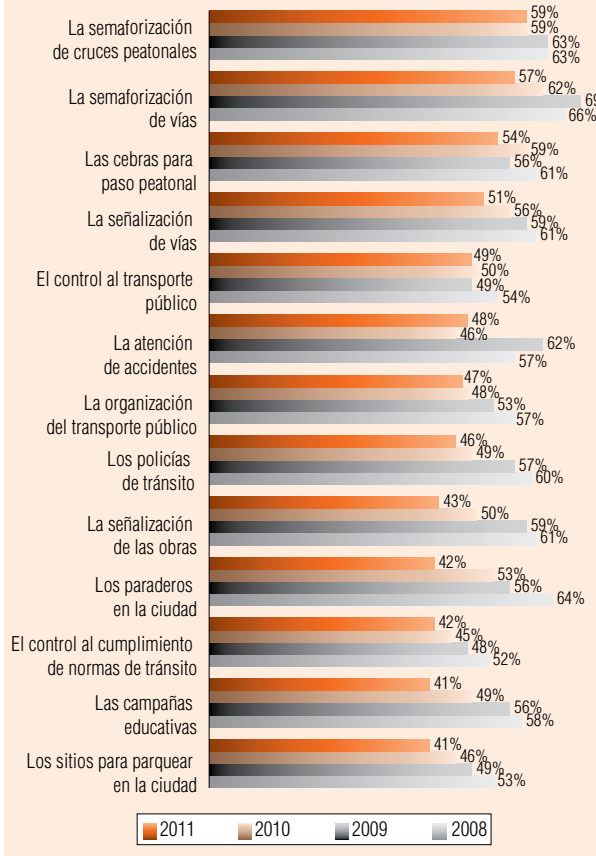
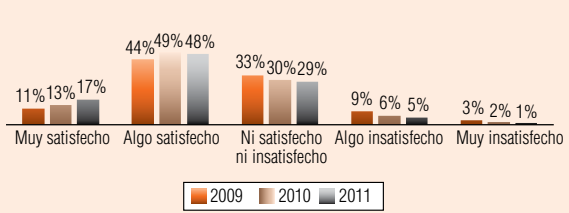


Gráfico 43. Porcentaje de personas que se sienten algo o muy satisfechas con el espacio público, 2009-2011



Las principales razones por las que los habitantes de Medellín dijeron que se encuentran satisfechos con el espacio público están relacionadas con que se puede caminar por los andenes (59%), se han organizado o no hay tantos vendedores ambulantes (46%) y se ha recuperado el espacio público (40%), entre otras referidas a la amplitud, el aseo, la suficiencia y la belleza de los espacios. Aunque solo hubo un 6% de personas insatisfechas, cabe mencionar que argumentaron, principalmente, que hay muchos vehículos parqueados en las aceras (52%), que los vendedores ocupan el espacio público (51%) y que hay inseguridad (44%).

Finalmente, frente a otros aspectos que tienen que ver con el espacio público en los barrios, la satisfacción con el alumbrado público permaneció prácticamente estable frente al 2010 con un 86% de personas algo o muy satisfechas y un nivel promedio de satisfacción de 4,1. Los andenes y separadores hacen sentir algo o muy satisfechos al 67% de los medellinenses en comparación con el 60% en el año anterior y el nivel promedio de satisfacción fue de 3,7, también estable frente a 3,6 en 2010. Finalmente, un 54% de las personas dijo que se sentía satisfecho con los parques y zonas verdes públicas respecto al 48% en el 2010 y el nivel promedio de satisfacción pasó de 3,3 a 3,4.

Espacio público

Ahora, pasando a la percepción ciudadana sobre el espacio público en Medellín, el 65% de las personas manifestó que se encuentra algo o muy satisfecha con él y el nivel promedio de satisfacción es del 3,7. Estos resultados fueron mejores que los de 2009 y 2010 cuando la proporción fue del 55% y el 62%, respectivamente, con niveles promedio de 3,5 y 3,7 (véase gráfico 43). Por zonas, sexo y NSE no hay diferencias marcadas.