

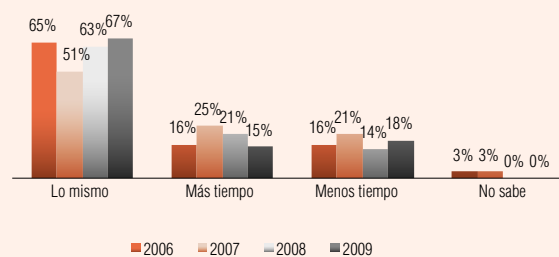
Movilidad vial y espacio público

La percepción de movilidad mejoró frente a 2008 y aumentó el porcentaje de personas que se sienten satisfechas con el estado de las vías en la ciudad. Se evidencia, de forma preocupante, una lenta pero sostenida sustitución del transporte público por el privado en el periodo 2006-2009. Los medios de transporte que mayor satisfacción reportan son el Metro y la bicicleta. En cuanto a la medida del pico y placa, cuatro de cada diez ciudadanos consideran que mejoró sus tiempos de desplazamiento. En cuanto al espacio público, las zonas verdes en los barrios siguen siendo las que menor satisfacción reportan a la ciudadanía.

La movilidad está en el centro del debate como uno de los temas más polémicos por sus efectos, principalmente, sobre la actividad económica y la competitividad. Aunque influyente en la calidad de vida de las personas, los medellinenses no le dan prioridad en términos de acción pública: sólo ocho de cada cien personas lo ubican entre los primeros temas prioritarios para la Administración Municipal; no obstante, las personas al ser indagadas por los problemas del medio ambiente, ubican a la congestión vehicular en el primer lugar por segundo año consecutivo, por encima de acciones directas para la reducción de la contaminación del aire, el agua o el ruido.

La percepción ciudadana en cuanto a los tiempos de desplazamiento⁷ muestra una situación más positiva frente a 2008. El 67% de quienes respondieron a la pregunta manifestaron que el tiempo de desplazamiento había permanecido igual en el último año. En 2008 esta respuesta la dieron el 63%. Mientras en 2008 el 23% consideraron que les tomaba más tiempo el desplazamiento, en 2009 se reduce al 15%. Por su parte, aumentó en cuatro puntos porcentuales el número de personas que dijeron que les tomaba menos tiempo: 18% frente al 14% de 2008.

Gráfico 13. Medellín: Percepción de los tiempos de desplazamiento, 2006-2009



Por zonas de la ciudad, la Centro-occidental es la que menor percepción tiene de un mayor tiempo de desplazamiento (10%). Las zonas Sur-oriental y la Centro-oriental son las que tienen un mayor porcentaje de personas que consideran que su tiempo de desplazamiento aumentó (19%). La zona más neutral frente a los tiempos de desplazamiento es la Sur-occidental donde el 74% consideró que habían permanecido constantes.

7. Responden a esta pregunta las personas que trabajan o estudian fuera de casa. En la encuesta de 2009 en total respondieron 623 personas de 1.500 encuestadas.



Frente a la pregunta de cuál es el medio de transporte que usa principalmente para desplazarse se evidencia en el periodo 2006-2009 una sustitución lenta pero progresiva de los medios públicos (buses, colectivos, taxi, Metro) por los medios privados (moto y automóvil), mientras los medios humanos (a pie y en bicicleta) han permanecido estables en un 15% en los dos últimos años. Mientras en 2006 los medios públicos representaban un 64% y los privados un 18%, en 2009 los primeros representaron un 60% y los segundos un 24%. Aunque los medios públicos en su conjunto han mostrado una tendencia descendente, el Metro ha evidenciado un aumento, pasando en 2006 del 13% al 16% en 2009, el bus, la buseta y el colectivo han reducido su participación pasando del 47% al 41%.

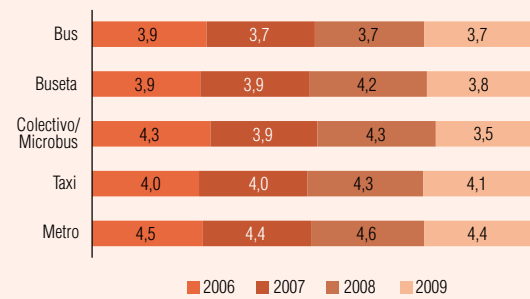
Esta tendencia podría estar explicada por varios fenómenos, de un lado, el medio que menor satisfacción reporta es el del bus, en los años 2008 y 2009 fue evaluado por quienes lo tienen como su principal medio de transporte con un 3,7; de otro lado, el crecimiento económico de los últimos años, la reducción de impuestos y la dinamización del mercado de usados y de motocicletas, han llevado a que una mayor proporción de personas elijan los medios privados frente a los públicos como su principal forma de movilidad.

Si esta tendencia no se revierte un muy probable efecto sería el deterioro en la movilidad de la ciudad, lo que sustenta la demanda social frente a la consolidación de un Sistema Integrado de Transporte, donde el Metroplús jugaría un papel fundamental, siempre y cuando se lleve a cabo el proceso complementario de chatarrización de los buses que quedarían en sobreoferta.

Retomando los niveles de satisfacción con los medios de transporte, se evidenció una me-

nor satisfacción con todos los medios frente a 2008, a excepción del bus, el cual permaneció estable. En general, la buseta (3,8), el bus (3,7) y el colectivo o microbús (3,5) mostraron las satisfacciones más bajas. El Metro y la bicicleta siguen ocupando el primer lugar en satisfacción con 4,4 y 4,3, respectivamente.

Gráfico 14. Medellín: Nivel de Satisfacción con los diversos medios de transporte público, 2006-2009



En cuanto a la satisfacción con diversos aspectos del tránsito de Medellín⁸, los resultados son muy similares a los del año 2008. El único aspecto que mostró un cambio fue la atención de los accidentes que mejoró pasando de 3,5 a 3,7. En general, ninguno de los aspectos evaluados llega a satisfacer a los medellinenses, pues ninguno alcanza la calificación de 4,0.

Por su parte, la satisfacción con el estado de las vías mejoró entre 2008 y 2009, pasando del 64% al 69% quienes están entre algo y muy satisfechos. Así mismo, el porcentaje de quienes están entre algo o muy insatisfechos bajó del 8% al 5% para el mismo periodo.

8. Se incluyen el control del transporte público, la atención de accidentes, el control al cumplimiento de las normas de tránsito, los guardas de tránsito, los paraderos, los sitios para parquear, los pasos peatonales, la organización del transporte público, las campañas educativas, la señalización de las obras y las vías, la semaforización de los cruces y de las vías.

Frente a la ampliación del pico y placa, se le preguntó a la gente si la medida había tenido algún efecto en sus tiempos de desplazamiento, ante lo cual el 43% consideró que había mejorado entre algo y mucho, el 47% consideró que no ha tenido ningún efecto, y el 10% expuso que había empeorado entre algo y mucho.

En cuanto al espacio público en el barrio donde la gente vive, los resultados frente al año 2008 son muy similares. El alumbrado público sigue siendo el que mayor satisfacción reporta, aunque se reduce levemente, pasando de 4,4 a 4,1 en una escala de uno a cinco, donde uno es muy insatisfecho y cinco muy satisfecho. El estado de las vías (3,7), los andenes y separadores (3,4) y las zonas verdes (3,3) en los barrios siguen sin satisfacer a los medellinenses.

Por primera vez se preguntó por la satisfacción con el espacio público disponible en la ciudad, el 55% está entre algo o muy satisfecho, el 12% entre algo o muy insatisfecho y el 33% no está ni satisfecho, ni insatisfecho. Las razones de quienes califican con las notas más bajas (uno, dos y tres) son que hay muchos vendedores ambulantes que obstaculizan el espacio y que hay poco espacio para los peatones. Quienes calificaron con 4 y 5 (algo o muy satisfechos) lo hacen porque consideran que se ha realizado labores para organizar el espacio público y se han reubicado vendedores ambulantes.

“En cuanto a la infraestructura vial se puede decir, que mientras la percepción de calidad de las vías había disminuido entre 2006 y 2007, el nivel de satisfacción entre 2008 y 2009 se mantiene casi constante. Si el término calidad (usado antes) y satisfacción (usado ahora) se equipararan, se podría decir que el nivel de satisfacción sigue siendo hoy (2009) el mismo del 2007, es decir, no ha mejorado en los últimos tres años. Esto puede deberse a que aunque las vías tienen un aceptable nivel de mantenimiento y señalización por parte de la Administración, no se han visto grandes avances en cuanto a la cantidad de vías, aunque la comunidad sabe que hay muchos proyectos en marcha.

De trece aspectos evaluados del manejo del tránsito, todos tienen una calificación aceptable, pues de unoW a cinco, la mayoría (once) son calificados desde 3.5 a 3.8, siendo los menos calificados el control al cumplimiento de normas, y de los sitios para parquear, ambos con 3.4. La percepción no ha tenido variaciones entre 2008 y 2009, excepto por la atención a los accidentes, cuya calificación mejoró pasando de 3.5 a 3.7 (más del 5%).

Teniendo en cuenta el perfil de los encuestados (mayores a 18 años), es importante notar como el transporte público colectivo (bus y metro) ha disminuido en los últimos años, al mismo tiempo que la moto y el auto han aumentado, mientras que los porcentajes del taxi y del modo a pie se mantienen aproximadamente constantes. Por otros datos, se sabe que el metro ha aumentado su cuota en los últimos años, por lo que la pérdida relativa de pasajeros en transporte público la ha sufrido el bus.

El Metro y la bicicleta son los modos de transporte con mayor nota (4.4 y 4.3) con leves disminuciones respecto al año anterior, siendo la buseta y el microbús los que más disminuyeron al pasar de 4.2 a 3.8 la buseta, y de 4.3 a 3.5 el microbús.

Es posible que las ventajas que tenían anteriormente estos vehículos respecto al bus, se hayan ido disipando por el aumento de la congestión, la drástica disminución de buses grandes en empresas de Medellín.

Llama la atención cómo la bicicleta siendo un modo expuesto a grandes riesgos de accidentes, pues en la ciudad sólo existen 13 km de ciclo ruta, sus usuarios lo califican de forma favorable.

Respecto al pico y placa, un 43% de los entrevistados considera que esta medida ha mejorado el tiempo de viaje, otro porcentaje similar, piensa que no ha tenido ningún efecto y sólo un 10% considera que ha empeorado la situación de los tiempos. Para interpretar estas respuestas hay que tener en cuenta que muchas personas se transportan en modos públicos, donde el efecto de mejora no es notorio, pero, que de no haber pico y placa, los buses habrían empeorado su velocidad, y sin embargo la han mantenido o mejorado, como algunos la perciben. También para quienes viajan en auto en hora pico es posible que hayan experimentado alguna mejora, excepto en algunos sectores como el Poblado, donde las mejoras pudieron haberse absorbido por la obra de los Balsos. Lo cierto es que mediciones independientes de velocidad en períodos pico durante noviembre de 2008, demuestran que los tiempos medios de circulación han mejorado o se han mantenido, a pesar del aumento del parque vehicular de autos y motos.”

Iván Sarmiento Ordosgoitia, Profesor Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín