

MEDELLÍN

cómovamos



INFORME

Encuesta de Percepción Ciudadana Medellín, 2018

## Movilidad y Espacio Público





# Movilidad y Espacio Público

*En 2018, el 3% de los medellinenses mencionan la movilidad vial entre los aspectos esenciales para su calidad de vida, lo cual ubica este asunto en la posición 14, entre los temas considerados más importantes para la calidad de vida de la ciudadanía. A su vez, este tema, se ubica en la novena posición dentro de los asuntos que los ciudadanos creen que deben priorizarse en la agenda gubernamental. En 2018, el 44% de los habitantes de Medellín considera que sus trayectos habituales demoraron más tiempo, y según el tipo de transporte, los ciudadanos que utilizan habitualmente el transporte privado- moto o vehículo particular- y el transporte público- buses, busetas, colectivos, entre otros- son los que en mayor proporción consideran que el tiempo de sus trayectos habituales ha aumentado. En lo que respecta a los modos de desplazamiento, el Metro y el transporte públi-*

co -Bus, Busetas, Micro, Ejecutivo y Colectivo- son utilizados como principal medio de transporte por una mayor proporción de habitantes de Medellín, respectivamente, 27% y 26% de medellinenses se movilizan a través de estos medios. La moto es el medio de transporte que genera satisfacción en una mayor proporción de sus usuarios (88%), seguido del taxi (86%) y el Metroplús (82%), mientras que el bus alimentador o integrado es el medio de transporte con menor proporción de usuarios satisfechos (57%). En 2018, el medio de transporte cuya satisfacción ha experimentado la variación más significativa es el autobús (Bus, Busetas, Micro, Ejecutivo y Colectivo), que aumentó 10pp respecto a 2017, seguido del carro particular, cuyo porcentaje de usuarios satisfechos ha disminuido 9pp respecto al año anterior. El 20% de la ciudadanía afirma que no cambiaría el medio de transporte que utiliza actualmente para desplazarse, y de los ciudadanos que modificarían su medio de transporte habitual, la mayoría afirma que migraría hacia medios de transporte privados, carros (14%) y motos (13%). Adicionalmente, en 2018, el 68% de los ciudadanos de Medellín afirma sentirse satisfecho con el estado de las vías del barrio que habita, y la zona Centroccidental es la que tiene mayor porcentaje de habitantes satisfechos con las vías de su barrio, con 74%. Los aspectos del tránsito con los que la ciudadanía se encuentra más satisfecha son la semaforización y las cebras, con una proporción de medellinenses satisfechos de 66% y 62%, respectivamente, mientras que en el grupo de los asuntos viales con menor satisfacción se encuentran los agentes de tránsito y el control al cumplimiento de normas, con 39% y 35%. En relación con el espacio público de la ciudad, el 45% de los ciudadanos se sienten satisfechos, y en cuanto a los parques y zonas verdes, el porcentaje de satisfechos fue de 55%; en general, en ambos temas, en las zonas Suroriental, Centroccidental y Suroccidental, se evidencian niveles de satisfacción más altos, que en el norte y en la zona Centroriental de la ciudad.

## Movilidad y Calidad de Vida

En la Encuesta de Percepción Ciudadana, al indagar sobre los tres aspectos que los habitantes de Medellín consideran esenciales para su calidad de vida, tan solo el 3% de los medellinenses mencionan la movilidad vial en este grupo, ocupando el puesto 14 en el ranking de los temas

considerados, por los ciudadanos, como más importantes por sus efectos sobre la calidad de vida. Por niveles socioeconómicos, la proporción de personas que atribuyen más importancia a la movilidad aumenta significativamente a medida que el NSE es mayor, de modo que en el nivel alto el porcentaje de ciudadanos es de 8%, mientras que en el bajo es de 1%.

A pesar del bajo porcentaje de ciudadanos que consideran la movilidad como uno de los temas más importantes para su calidad de vida, la proporción de personas que consideran que este tema debe ser de atención prioritaria para la administración local asciende a 8%, y se ubica en la novena posición dentro de los temas que los ciudadanos creen que deben priorizarse en la agenda gubernamental. Sin embargo, este resultado para 2018 representa una caída respecto al 2017, año en el que el porcentaje de ciudadanos que consideraban que se debería atribuir más atención al tema fue de 11% (Medellín Cómo Vamos, 2018).

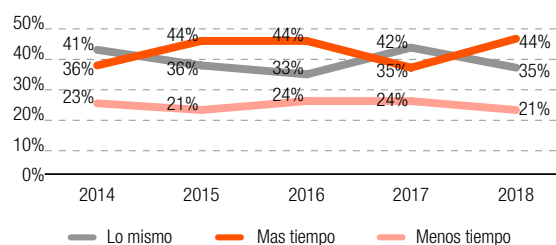
## Tiempos de desplazamiento

En lo que respecta a los tiempos de desplazamiento, como se muestra en el gráfico 76, en 2018, un mayor porcentaje de personas (44%) consideró que sus trayectos habituales demoraron más tiempo, en segundo lugar, estuvieron los ciudadanos que consideraron que el tiempo del trayecto no varió (35%) y en una menor proporción (21%) los medellinenses que opinaron que sus tiempos de desplazamiento tomaron menos tiempo.

En relación con años anteriores, se puede apreciar, en el gráfico 76, que desde 2014 el porcentaje de personas que afirman que sus trayectos demoran menos tiempo se ha mantenido estable, mientras que la proporción de ciudadanos que consideran que sus trayectos demoran más tiempo y la proporción de ciudadanos que percibe que sus trayectos tardan el mismo tiempo se ha modificado, especialmente en 2017, año en el que los resultados evidenciaron un comportamiento atípico, en relación con la tendencia que se había mantenido desde 2015. En 2017, positivamente, el porcentaje de ciudadanos que consideró que sus trayectos duraron más tiempo, disminuyó 11pp, sin embargo, en 2018, este proceso

se revirtió y la proporción de ciudadanos que percibe un aumento en sus tiempos de desplazamiento ha vuelto al mismo nivel que en 2015 y 2016 (44%). De forma similar, ha ocurrido con el porcentaje de personas que consideran que sus trayectos duran el mismo tiempo, que se incrementó en 2017, y en 2018 volvió a un nivel similar al de 2016.

**Gráfico 76. Medellín: porcentaje de personas que consideran que sus trayectos habituales tardan más tiempo, menos tiempo o el mismo tiempo, 2014-2018**



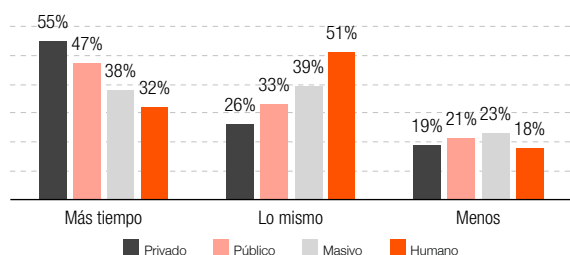
Fuente: Medellín Cómo Vamos. Encuestas de Percepción Ciudadana 2014-2018

Según el tipo de transporte, como se evidencia en el gráfico 77, los ciudadanos que utilizan habitualmente el transporte privado- moto o vehículo particular- y el transporte público- buses, busetas, colectivos, entre otros- son los que en mayor proporción consideran que sus trayectos habituales han demorado más tiempo. El 55% de los ciudadanos que utiliza como principal modo de desplazamiento el transporte privado, y el 47% de las personas que se movilizan principalmente por medio de transporte público, consideran que este año sus trayectos se demoran más tiempo.

En el gráfico 77 se muestra que los que se movilizan principalmente a través del transporte masivo - Metro, metrolús, cable aéreo, bus alimentador o integrado - son los que en mayor proporción (23%) perciben que sus trayectos se demoran menos tiempo. En cuanto a los ciudadanos que opinan que sus trayectos tardan el mismo tiempo, el porcentaje fue mayor dentro del grupo que utiliza Transporte humano -desplazamiento a pie o bicicleta-.

Este resultado muestra como, por un lado, factores como el crecimiento del parque automotor dentro de la ciudad, especialmente de motos, y el establecimiento del carril preferencial para buses, que reduce los carriles disponibles para los particulares (Medellín Cómo Vamos, 2018, a), pueden haber contribuido a que la movilidad a través de vehículos privados se perciba como más demorada, y por otro lado, como esfuerzos orientados a disminuir los tiempos de desplazamiento en el transporte masivo tales como ampliación de la flota de trenes del metro (Metro de Medellín, 2018) y la implementación de nuevos sistemas de fila en distintas estaciones del sistema metro, desde la percepción de los usuarios, pueden considerarse como exitosos.

**Gráfico 77. Medellín: porcentaje de personas que consideran que sus trayectos habituales tardan más tiempo, menos tiempo o el mismo tiempo, por modo de desplazamiento, 2018**



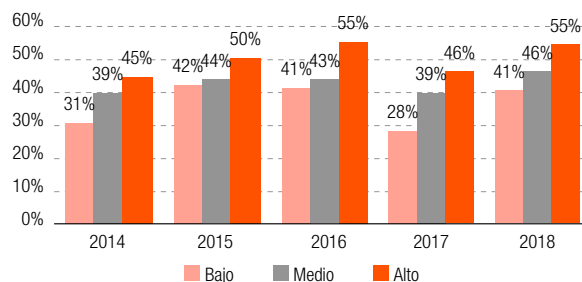
Fuente: Medellín Cómo Vamos. Encuesta de Percepción Ciudadana, 2018.

Por niveles socioeconómicos (NSE), como evidencia el gráfico 78, la Encuesta de Percepción Ciudadana muestra que, en 2018, en todos los NSE hubo un incremento en el porcentaje de medellinenses que perciben mayor demora en sus trayectos, siendo el NSE alto aquel en el cual el mayor porcentaje de ciudadanos (55%) consideran que sus viajes habituales tardan más tiempo que el año anterior. Este hecho que concuerda con los resultados mencionados anteriormente, puesto que el principal modo de desplazamiento de este nivel socioeconómico es el transporte privado. Por su parte, los NSE medio y bajo, que utilizan como principal medio

para desplazarse el transporte masivo y público, se ubican en segundo y tercer lugar, respectivamente, de proporción de personas que consideran que sus trayectos se demoran más tiempo que el año inmediatamente anterior.

Adicionalmente, al comparar el resultado de esta pregunta desde 2014 hasta 2018, como se muestra en el gráfico 78, se puede apreciar como durante los cinco años analizados, se mantiene que el NSE alto es aquel que, en mayor proporción, persistentemente, percibe que sus trayectos año tras año se demoran más tiempo, seguido del NSE medio y en menor proporción el nivel bajo.

**Gráfico 78. Medellín: porcentaje de personas que consideran que sus viajes habituales se tardan más tiempo en el año de la encuesta que en el anterior, por NSE, 2014-2018**



Fuente: Medellín Cómo Vamos. Encuestas de Percepción Ciudadana, 2014-2018

De acuerdo con la información objetiva sobre tiempos de viaje, recabada para el Valle de Aburrá a través de la Encuesta Origen-Destino -EOD- (Medellín Cómo Vamos, 2018, c), los tiempos de viaje son mayores para las personas de menores ingresos, cuyas viviendas usualmente se encuentran a una mayor distancia de sus lugares de trabajo. De modo que los resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana muestran que a pesar de una mayor distancia recorrida y mayor duración total de desplazamiento, los tiempos de desplazamiento de las personas de estratos más bajos, se han mantenido más estables, mientras que los de las personas de estratos más altos han experimentado un incremento progresivo.

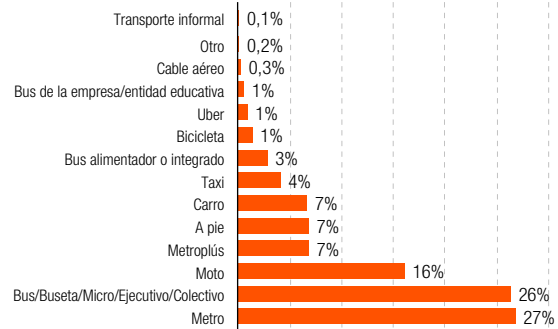
El hecho anterior puede deberse a que gran parte de las acciones emprendidas para mejorar la movilidad en la ciudad y disminuir la duración de los desplazamientos se han focalizado en los transportes masivo y público, utilizados en mayor proporción por los NSE más bajos. Adicionalmente, este fenómeno puede estar vinculado a que ciertas acciones dirigidas a mejorar la movilidad en los estratos socioeconómicos más altos, por ejemplo, la construcción de obras de valorización en la zona suroriental -El Poblado-, que es la zona con mayor porcentaje de habitantes de NSE alto (73%), se ha retrasado, generando una serie de sucesivos cierres y cambios viales que, aunque el propósito de las obras es mejorar la movilidad y reducir tiempos de desplazamiento, han ocasionado congestión e incremento en los tiempos de desplazamiento de las personas que habitan o transitan por esa zona (Ortiz, 2019).

### Modos de Desplazamiento

En lo que respecta a los modos de desplazamiento, de acuerdo con los resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2018, que se pueden apreciar en el gráfico 79, el Metro es utilizado como principal medio de transporte por un mayor porcentaje de personas (27%). Con un porcentaje de ciudadanos similar al del Metro, el transporte público (26%) -Bus, Buseta, Micro, Ejecutivo y Colectivo-, fue el segundo más usado como principal medio de desplazamiento. La moto, cuyo parque automotor ha experimentado un incremento significativo (Medellín Cómo Vamos, 2018, c) es el tercer medio de transporte que los ciudadanos de Medellín (16%) afirman utilizar en sus desplazamientos habituales. En cuarto lugar, un 7% de habitantes de Medellín utilizan principalmente Metroplús, Vehículo particular, o se desplazan a pie. Por último, dentro de los medios de desplazamiento que una menor proporción

de medellinenses utilizan como principal forma para movilizarse se encuentran el taxi, el bus alimentador o integrado - del sistema metro-, la bicicleta, el Uber, buses de empresas o entidades educativos y el cable aéreo.

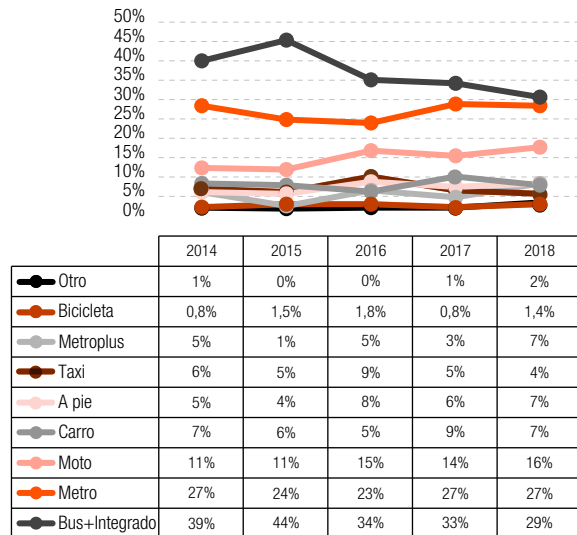
**Gráfico 79. Medellín: porcentaje de personas por principal medio de transporte utilizado en sus desplazamientos habituales, 2018**



Fuente: Medellín Cómo Vamos - Encuesta de Percepción Ciudadana 2018

Con la información recogida a través de las encuestas de percepción ciudadana, desde 2014 hasta 2018, es posible hacer un análisis sobre la evolución de los modos de desplazamiento que utilizan los ciudadanos de Medellín, los resultados se muestran en el gráfico 80.

**Gráfico 80. Medellín: porcentaje de personas por principal medio de transporte utilizado en sus viajes cotidianos, 2014-2018.**



Fuente: Medellín Cómo Vamos - Encuestas de Percepción Ciudadana 2014-2018

Se puede apreciar como, a pesar de los esfuerzos realizados por la administración local para fomentar el uso del transporte público<sup>40</sup> a través de medidas como el pico y placa, la implementación de carriles preferenciales, entre otras, el porcentaje de ciudadanos que utiliza dicho tipo de transporte como su principal medio de desplazamiento ha tenido una tendencia decreciente desde 2015. Por otra parte, el porcentaje de personas que utilizan el Metro en sus viajes cotidianos se ha mantenido estable durante el periodo analizado, experimentando una caída en 2015 y 2016, y volviendo al 27% - nivel que se tenía al inicio del periodo- desde el año 2017. La proporción de personas que se movilizan a través del Metroplús se mantuvo estable (5%) hasta 2016, y experimentó una caída en 2017; sin embargo, en 2018, del transporte masivo, es el medio que ha experimentado un mayor incremento (4pp) en la proporción de ciudadanos que lo utilizan como principal medio para desplazarse.

Con respecto al transporte privado, como se puede evidenciar en el gráfico 80, el uso de motos como principal medio de transporte ha tenido una tendencia creciente desde 2015, hecho que puede relacionarse, entre otras cosas, con los costos del transporte público, que aumentan y se presentan incentivos para el uso de vehículos particulares, principalmente motos (Medellín Cómo Vamos, 2016). En cuanto al uso de carros particulares, las encuestas de percepción ciudadana muestran que en el periodo analizado (2014-2018), el porcentaje de ciudadanos que se movilizan a través de estos vehículos ha sido ligeramente variable - variaciones de hasta 2pp- y se ha mantenido alrededor del 7%, de modo

que, ante el incremento en los tiempos de desplazamiento, la demanda por este tipo de transporte se ha mostrado poco sensible.

Por último, en cuanto al transporte humano, cabe resaltar el transporte en bicicleta, por ser uno de los principales modos de desplazamiento que se busca fomentar para lograr una movilidad sostenible. De acuerdo con el Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta del Valle de Aburrá -PMB- (Área Metropolitana del Valle de Aburra, 2015), la meta es que en 2030 el 10% de los viajes totales del Valle de Aburra sean en bicicleta, para lo cual el AMVA - Área Metropolitana del Valle de Aburrá- ha tomado diversas acciones para el fortalecimiento del sistema de bicicleta públicas -EnCicla-, que para 2017 contaba con 1100 bicicletas dispuestas en 51 estaciones (Medellín Cómo Vamos, 2018, a).

A pesar de lo anterior, las Encuestas de Percepción Ciudadana 2014-2018, evidencian que el porcentaje de ciudadanos que afirman utilizar la bicicleta como su principal medio de transporte, y con esto contribuir a una movilidad sostenible y amigable con el medio ambiente, no se ha incrementado desde 2015 (año de implementación del PMB, en el que el porcentaje fue de 1,5%), por el contrario, la proporción de ciudadanos que afirman movilizarse principalmente a través de bicicleta ha sido de 0,8% y 1,4%, en 2017 y 2018, respectivamente, sin mostrar variaciones significativas, y, de acuerdo a la Encuesta de Calidad de Vida, el promedio diario de préstamos en el sistema EnCicla, en 2017, evidenció reducciones, respecto a 2016. (Medellín Cómo Vamos, 2018, a).

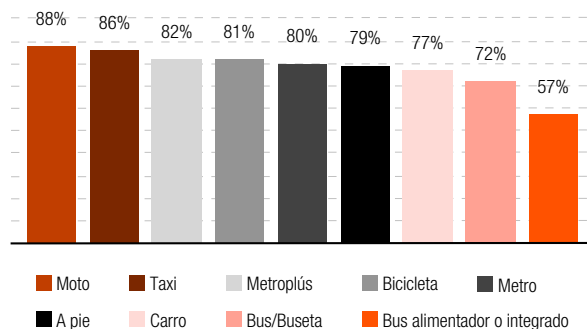
---

40 En el gráfico 80, la categoría de "Bus+Integrado" comprende el denominado transporte público -Bus, Buseta, Micro, Ejecutivo, Colectivo- y los buses alimentadores o integrados.

## Satisfacción con los medios de transporte

La Encuesta de Percepción Ciudadana permite indagar, también, por la satisfacción con los medios de transporte que los medellinenses utilizan habitualmente. Como se evidencia en el gráfico 81, en 2018, la moto fue el medio de transporte que generó satisfacción en una mayor proporción de sus usuarios (88%). En segundo lugar, estuvo el taxi (86%), y, en tercer lugar, el Metroplús (82%). La bicicleta (81%), el Metro (80%) y los desplazamientos a pie (79%), fueron, respectivamente, el cuarto, quinto y sexto medio de transporte con mayor porcentaje de ciudadanos satisfechos. Por último, los tres medios de transporte con menor proporción de usuarios satisfechos son el carro particular (77%), el transporte público (72%) – Bus, Buseta, Micro, Ejecutivo y Colectivo – y el bus alimentador o integrado (57%).

**Gráfico 81. Medellín: Porcentaje de personas satisfechas con su principal medio de transporte, 2018**



Fuente: Medellín Cómo Vamos - Encuestas de Percepción Ciudadana 2018

Como se puede observar en el gráfico 82, la satisfacción de los ciudadanos con los distintos medios de transporte ha experimentado cambios a lo largo del tiempo<sup>41</sup>; sin embargo, para la mayoría de los casos, desde 2016, se ha mantenido relativamente estable. En 2018, el medio de transporte cuya satisfacción ha experimentado la variación más significativa es el autobús (Bus, Buseta, Micro, Ejecutivo y Colectivo), que aumentó 10pp respecto a 2017, y ha alcanzado el nivel de satisfacción (72%) más alto desde 2012. Este incremento en la satisfacción de los usuarios que se movilizan a través del transporte público de Medellín (TPM), a pesar de que este año el 47% percibe que se han aumentado los tiempos de desplazamiento, puede estar asociado a mejoras en la calidad del servicio, generadas por medidas tales como la renovación de flota de buses y el mejoramiento de la infraestructura vial mediante la construcción de carriles preferenciales y paraderos (Herrera, 2018).

En 2018, el porcentaje de usuarios satisfechos con los carros particulares ha disminuido 9pp respecto al año anterior, lo que puede asociarse con el hecho de que los usuarios de este medio de transporte fueron los que en mayor proporción consideraron que sus viajes duraron más tiempo. Las caminatas, o desplazamientos a pie, han experimentado una variación positiva significativa en la proporción de usuarios satisfechos, aumentando 5pp respecto a 2017, lo cual puede estar asociado a que, en 2017, una proporción importante de los recursos municipales (18%) se destinó a infraestructura para

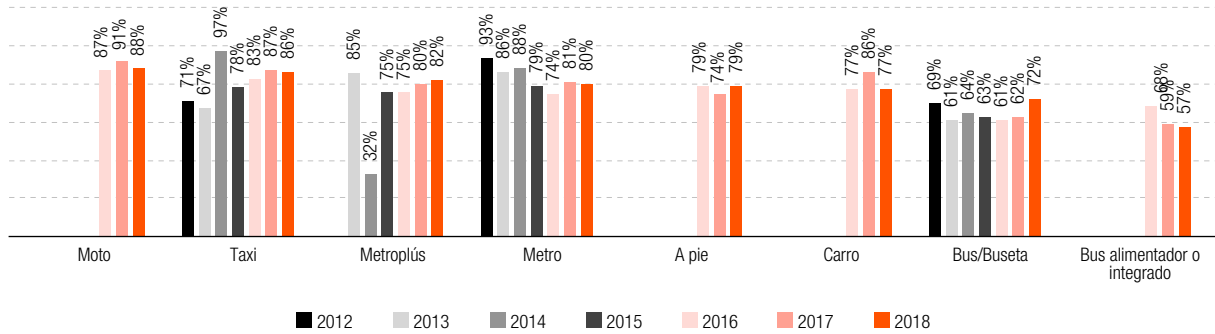
41 Para todos los medios de transporte, excepto carro, bicicleta, a pie y bus alimentador, el programa MCV cuenta con un histórico de datos desde 2008, en el presente informe se muestran desde 2012 para facilitar la presentación de los datos y la comprensión del lector.



transporte no motorizado – redes peatonales y ciclorrutas- (Medellín Cómo Vamos, 2017) . El taxi y el Metroplús, aunque no han evidenciado variaciones importantes este año, muestran desde 2015 una tendencia al incremento en la satisfacción de los usuarios que los utilizan como principal modo de movilizarse. Por

último, los buses alimentadores o integrados<sup>42</sup> –del sistema metro- a pesar de no haber experimentado un cambio significativo en el periodo 2017-2018 muestran una clara tendencia decreciente en el porcentaje de ciudadanos satisfechos con el servicio desde 2016, la cual se puede evidenciar en el gráfico 82.

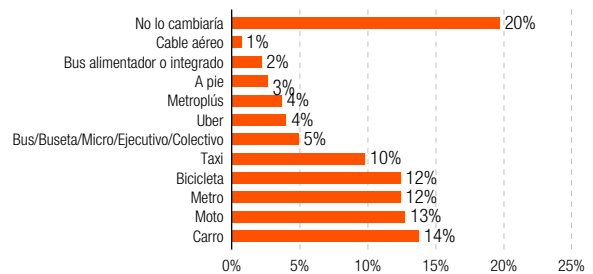
**Gráfico 82. Medellín: porcentaje de personas satisfechas con el medio de transporte que usan principalmente, 2012-2018**



\*Antes de 2016 se preguntaba en la misma opción por Metro y Metrocable. En 2016 se indaga por cada uno por separado. El medio colectivo se consideró separadamente desde 2008 hasta 2015, y en 2016 se incluyó como parte de bus, buseta.

En esta versión de la Encuesta de Percepción Ciudadana, se preguntó por primera vez a los medellinenses sobre cuál es el medio de transporte al que, de tener la oportunidad, se cambiarían. Esta pregunta permite indagar sobre la percepción que tiene la ciudadanía sobre los diferentes medios de desplazamiento presentes en la ciudad, y como se muestra en el gráfico 83, el mayor porcentaje de ciudadanos (20%) afirma que no cambiaría el medio de transporte que utiliza actualmente para desplazarse.

**Gráfico 83. Medellín: porcentaje de personas que cambiarían su modo de desplazamiento habitual por este medio de transporte, 2018.**



Fuente: Medellín Cómo Vamos - Encuesta de Percepción Ciudadana 2018

42 Los datos para 2016 y 2017 de Bus Alimentador presentados en esta edición del Informe de Percepción Ciudadana difieren de los de ediciones anteriores debido a modificaciones en los cálculos.

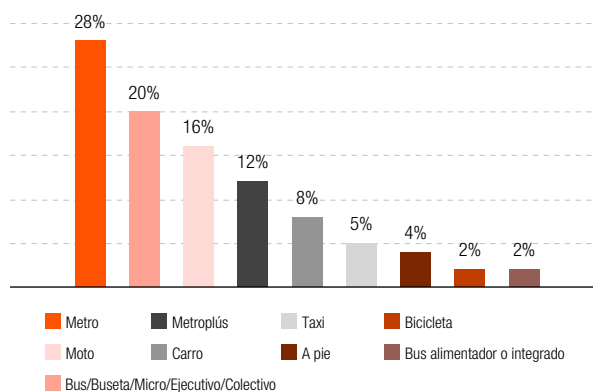
En este punto, cabe señalar que, de los ciudadanos que modificarían su medio de transporte habitual, la mayoría afirma que migraría hacia medios de transporte privados, carros (14%) y motos (13%). Este hecho reafirma la necesidad de que, en primer lugar, la administración local continúe avanzando en la implementación de medidas para mejorar la calidad del servicio de transporte masivo y público, de manera que se generen incentivos para que los ciudadanos se trasladen hacia estos medios de desplazamiento; y en segundo lugar, la necesidad de una concientización ciudadana, con el fin de promover una movilidad accesible, sostenible y amigable con el medio ambiente, para de esta manera reducir la congestión vehicular y el impacto ambiental- especialmente sobre la calidad del aire-.

Adicionalmente, en el gráfico 84, se puede observar como del total de personas que afirmaron que no cambiarían el medio de transporte que utilizan habitualmente, el mayor porcentaje de ciudadanos (28%) se moviliza a través del metro, seguido del TPM<sup>43</sup> (20%), y la moto (16%). Los usuarios de estos medios de transporte afirmaron que no migrarían hacia otros medios de desplazamiento, de tener la oportunidad, lo cual puede estar motivado por varios factores.

En el caso del metro, puede deberse a que este sistema ha logrado mantener (y en algunos aspectos mejorar) la calidad del servicio. Este año, con la reducción del intervalo de paso de los trenes, se han disminuido los tiempos de espera de los usuarios (Metro de Medellín, 2018), y en general, se han mantenido, en el periodo analizado 2012-2018, altos niveles de satisfacción (el más bajo fue de 74%, en 2016), así como una imagen favorable

de la empresa encargada de su funcionamiento (de 95% para 2018), lo cual contribuye a que los usuarios tengan confianza en el sistema. Adicionalmente, los usuarios que se movilizan a través del Metro de Medellín son los que, según la Encuesta Origen-Destino (AMVA, 2018), realizan trayectos en promedio más largos, que en otros medios de transporte podría implicar trasbordos y mayores tiempos de desplazamiento, lo que puede ser una de las razones por las cuales los usuarios no tienen incentivos para migrar hacia otros medios de transporte.

**Gráfico 84. Medellín: Principales medios de transporte que utilizan las personas que afirman que no lo cambiarían, 2018.**



Fuente: Medellín Cómo Vamos - Encuesta de Percepción Ciudadana 2018

En el caso de la moto, la falta de motivación a cambiarse de medio de desplazamiento puede deberse a que según la información de la Encuesta Origen-Destino, es el medio de transporte, con excepción de la caminata, con menor tiempo de viaje promedio, (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2018), y de acuerdo con la información recabada por la Encuesta de Percepción Ciudadana 2018, es el medio de desplazamiento con mayor satisfacción.

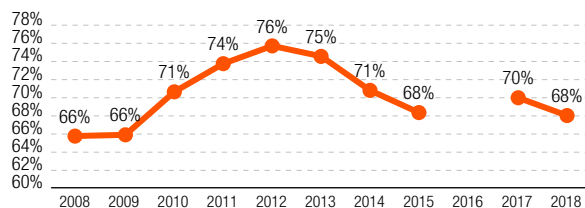
43 Los usuarios del TPM ocupan el segundo lugar, de la proporción de usuarios que no cambiarían su medio de transporte. Esto, puede deberse a que en 2018 la satisfacción con este modo de desplazamiento ha incrementado significativamente, 10pp, lo cual refleja una mejora en el servicio; sin embargo, caben también otras explicaciones como la rigidez de la demanda de este tipo de transporte, por preferencias culturales, entre otras.

## Satisfacción con las vías del barrio

Cómo se puede observar en el gráfico 85, en 2018, el 68% de los ciudadanos de Medellín afirmó sentirse satisfecho con el estado de las vías del barrio que habita, proporción similar a la del año anterior (70%). Cabe resaltar que este año el nivel de satisfacción ha alcanzado niveles similares a los del 2015, lo cual implica que a pesar de que la proporción de ciudadanos satisfechos evidenció una tendencia decreciente durante el periodo 2012-2015, luego de 2015 se ha mantenido relativamente estable.

Al relacionar lo anterior con información objetiva sobre la inversión en movilidad en Medellín (Medellín Cómo Vamos, 2018, a, p. 159), puede verificarse que la inversión en transporte ha venido creciendo desde 2015, en términos porcentuales, pasando de 11,6% del presupuesto de inversión de la ciudad, en 2015, a 13,9%, en 2017. De este porcentaje anual de inversión en movilidad, aproximadamente, el 30% se ha dirigido, en el periodo 2015-2017 a mantenimiento, rehabilitación, mejoramiento y construcción de vías. Esta destinación de recursos hacia el mantenimiento de la malla vial puede explicar que el porcentaje de ciudadanos satisfechos con las vías de la ciudad se haya mantenido relativamente estable durante el periodo 2015-2018, experimentando, incluso, una leve alza en 2017.

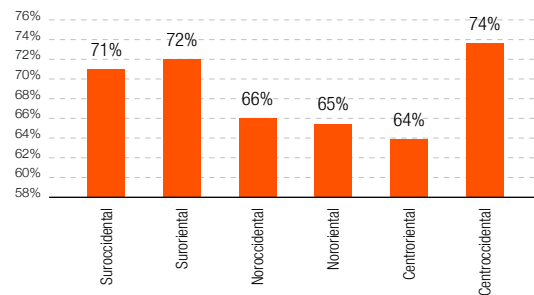
**Gráfico 85. Medellín: Porcentaje de personas satisfechas con las vías del barrio, 2008-2018**



Fuente: Medellín Cómo Vamos. Encuesta de Percepción Ciudadana 2008-2018. En 2016 la encuesta no preguntó por la satisfacción con las vías del barrio.

Adicionalmente, al analizar los resultados por zonas, como se muestra en el gráfico 86, se evidencia que la mayor proporción de ciudadanos satisfechos pertenecen a la zona Centroccidental (74%), seguido por la Suroriental (72%) y la Suroccidental (71%). En contraste con éstas, las zonas Centroriental, Nororiental y Noroccidental, muestran niveles más bajos de satisfacción, de 64%, 65% y 66%, respectivamente.

**Gráfico 86. Medellín: porcentaje de personas satisfechas con las vías del barrio, por zonas de la ciudad, 2018**

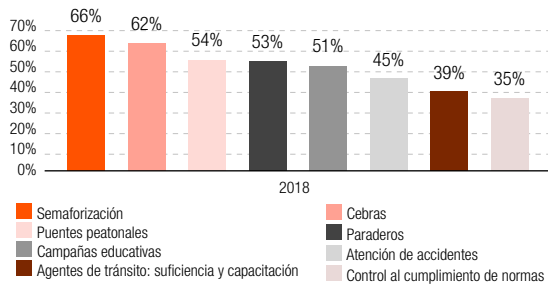


Fuente: Medellín Cómo Vamos - Encuesta de Percepción Ciudadana 2018

## Satisfacción con aspectos del tránsito

Con el fin de complementar aspectos relacionados con el transporte, como los medios usados por los ciudadanos, los tiempos de desplazamiento y la satisfacción con los medios usados, la Encuesta indaga por la satisfacción con aspectos del tránsito, que terminan influenciando la movilidad vial. Específicamente en 2018, como se puede observar en el gráfico 87, los aspectos del tránsito con los que la ciudadanía se encuentra más satisfecha fueron la semaforización (66%) y las cebras (62%). Le siguieron en su orden, los puentes peatonales, paraderos y campañas educativas, con un porcentaje de ciudadanos satisfechos de 54%, 53%, y 51%. Por último, en el grupo de los asuntos viales con menor satisfacción están la atención de accidentes (45%), los agentes de tránsito (39%) y el control al cumplimiento de normas (35%).

**Gráfico 87. Medellín: porcentaje de personas satisfechas con algunos aspectos de tránsito, 2018**



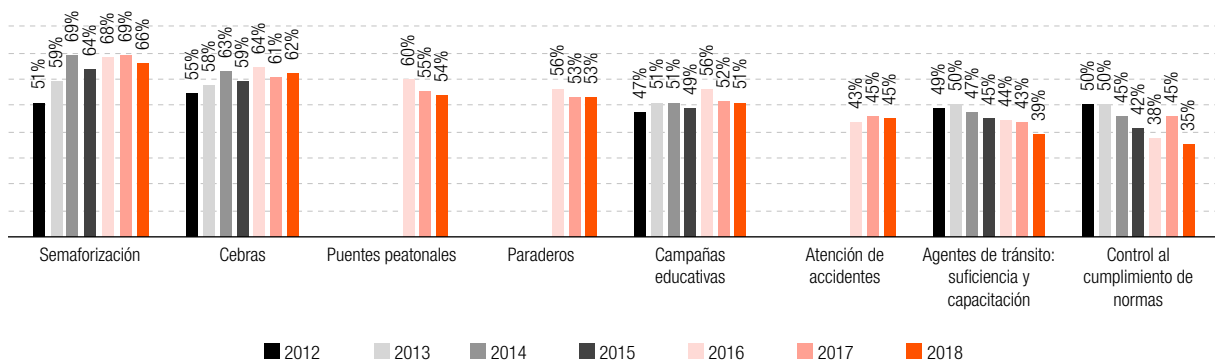
Fuente: Medellín Cómo Vamos - Encuesta de Percepción Ciudadana 2018

En el gráfico 88, se puede apreciar la evolución de la satisfacción de los ciudadanos con distintos aspectos del tránsito. Para la mayoría de los casos - la semaforización, la atención de accidentes, los paraderos y las cebras- se ha mantenido, desde 2016, un porcentaje de ciudadanos satisfechos relativamente estable; sin embargo, para el caso del control de normas y los agentes de tránsito se puede evidenciar un decrecimiento en el nivel de satisfacción.

La satisfacción de los ciudadanos con el control al cumplimiento de normas

ha disminuido 10pp, respecto al año 2017, volviendo a un nivel similar al del año 2016; con lo que continua la tendencia decreciente que se evidencia desde 2013. De forma similar, la satisfacción con la suficiencia y capacitación de los agentes de tránsito ha disminuido 4pp respecto al año anterior, manteniéndose la tendencia decreciente en la proporción de personas satisfechas que se observa desde 2013. Este último hecho resalta, ya que según el Informe de Gestión de la Secretaría de Movilidad de Medellín (2018), en el presente año se incorporaron 200 nuevos agentes; sin embargo, esto no se ha reflejado en un incremento de la satisfacción ciudadana, y por el contrario ha continuado la tendencia decreciente en el número de ciudadanos satisfechos. Los resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana evidencian que la ciudadanía está demandando mayor número de agentes de tránsito y mayor capacitación de los mismos, lo que está fuertemente asociado con la demanda de mayor control al cumplimiento de las normas.

**Gráfico 88. Medellín: porcentaje de personas satisfechas con algunos aspectos de tránsito, 2012-2018**



Fuente: Medellín Cómo Vamos - Encuestas de Percepción Ciudadana 2012-2018

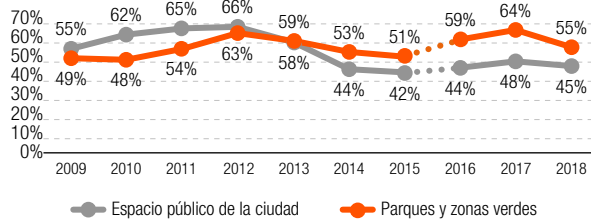
## Espacio público

Ante la falta de indicadores que midan el espacio público de la ciudad por su calidad, la Encuesta de Percepción

Ciudadana, brinda información sobre la satisfacción de los ciudadanos con el espacio público, en general, y sobre parques y zonas verdes, en específico. Como se muestra en el gráfico 89, en

2018, el 45% de los ciudadanos se sintieron satisfechos con el espacio público de la ciudad y el 55% se sintieron satisfechos con los parques y zonas verdes. En ambos casos, se ha experimentado una disminución en el nivel de satisfacción respecto al año anterior, para el caso del espacio público la caída fue de 3pp, retornándose a valores similares a los de 2016, y para el caso de los parques y zonas verdes, el porcentaje de ciudadanos satisfechos disminuyó 9pp.

**Gráfico 89. Medellín: porcentaje de personas satisfechas con el espacio público en la ciudad, y con los parques y zonas verdes de su barrio, 2009-2018**



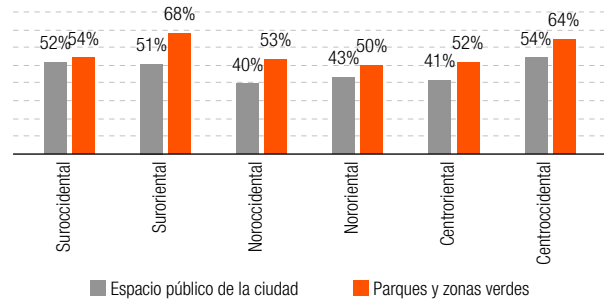
Fuente: Medellín Cómo Vamos - Encuesta de Percepción Ciudadana 2009-2018

Adicionalmente, en el gráfico 89, se puede apreciar que, a partir del 2014, se ha estabilizado la tendencia decreciente que se había evidenciado, desde el año 2012, en el porcentaje de ciudadanos satisfechos, tanto con el espacio público como con los parques y zonas verdes. Durante el periodo 2014-2018, ambos niveles de satisfacción se han mantenido relativamente estables – con excepción del incremento que se evidenció en 2017– sin embargo, en este periodo, la satisfacción con los parques y zonas verdes ha sido más variable (y ha evidenciado niveles más altos) que la del espacio público de la ciudad.

Por último, en el gráfico 90, se muestra el porcentaje de personas satisfechas con el espacio público y con los parques y zonas verdes, por zonas de la ciudad. Se puede apreciar que, en general, en las zonas Suroriental, Centroccidental y Suroccidental, se evidencian niveles de satisfacción más altos, que en el norte y en la

zona centroriental de la ciudad, donde se presentaron los menores niveles de satisfacción en ambos aspectos.

**Gráfico 90. Medellín: porcentaje de ciudadanos satisfechos con el espacio público y parques y zonas verdes, por zonas de la ciudad, 2018.**



Fuente: Medellín Cómo Vamos - Encuesta de Percepción Ciudadana 2018

En lo que respecta a la satisfacción con zonas verdes, las zonas Suroriental (68%) y Centroccidental (64%), son las que mostraron una mayor proporción de ciudadanos satisfechos, y para el caso de la satisfacción con las condiciones generales de espacio público de la ciudad, las zonas con mayores niveles de satisfacción fueron la Centroccidental (54%) y Suroccidental (52%).

Al comparar los resultados que se muestran en el gráfico 90, con indicadores objetivos sobre espacio público de la ciudad (Medellín Como Vamos, 2018, a), resalta el caso de la zona Noroccidental, la cual comprende dos de las comunas con mayores indicadores de espacio público efectivo por habitante –Robledo y Castilla–, y, sin embargo, esta dentro del grupo zonal con niveles de satisfacción más bajos. Este hecho pone en evidencia, por un lado, la necesidad de que las autoridades locales direccionen sus intervenciones en esta zona, no solo para ampliar cuantitativamente el espacio público efectivo, sino también para mejorarlo cualitativamente; y, por otro lado, pone en relieve el carácter limitado de indicadores objetivos que solo consideran variables cuantitativas, reforzándose la necesidad de construir indicadores cualitativos que permitan caracterizar el espacio público.

Medellín Cómo Vamos es una alianza interinstitucional privada que tiene como objetivo superior hacer seguimiento y análisis a la calidad de vida en la ciudad, con una mirada metropolitana en sectores específicos.

Desde 2006 Medellín Cómo Vamos trabaja en la promoción de gobiernos efectivos y transparentes, ciudadanos informados, responsable y participativos y en alianzas en torno a la calidad de vida en la ciudad.

El Programa es posible gracias al acompañamiento de Proantioquia, Universidad Eafit, la Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, Comfama, Comfenalco, El Colombiano y sus aliados fundadores del modelo Cómo Vamos: Fundación Corona, la Cámara de Comercio de Bogotá y la Casa Editorial El Tiempo.

Desde sus inicios Medellín Cómo Vamos entiende la calidad de vida como sinónimo de bienestar integral, tanto en una dimensión objetiva como en una dimensión subjetiva. La primera se obtiene a través de indicadores de resultado provenientes de fuentes oficiales; mientras la segunda se obtiene de indicadores de satisfacción valorados por los propios individuos, obtenidos a través de nuestra Encuesta de Percepción Ciudadana.

Obteniendo como principales resultados el Informe de Calidad de Vida y el informe de análisis de la Encuesta de Percepción Ciudadana, que se entregan a la ciudad anualmente en eventos con el alcalde, su equipo de gobierno, empresarios, académicos, funcionarios públicos, periodistas y a la ciudadanía en general.