

MEDELLÍN



# cómo vamos

## Movilidad y espacio público

---

*Proantioquia*  
Fundación para el Progreso de Antioquia



Fundación corona

comfama



EL TIEMPO  
CASA EDITORIAL

### **Comité Directivo**

Rafael Aubad López.

Presidente Proantioquia

Juan Luis Mejía Arango.

Rector Universidad Eafit

Ángela Escallón Emiliani.

Directora Ejecutiva. Fundación Corona

María Inés Restrepo de Arango.

Directora Comfama

Carlos Mario Estrada.

Director Comfenalco Antioquia

Lina Vélez de Nicholls.

Presidenta Cámara de Comercio de Medellín

para Antioquia

Martha Ortiz Gómez.

Directora El Colombiano

Mónica de Greiff.

Presidenta Cámara de Comercio de Bogotá

Jon Ruiz. Gerente General.

El Tiempo Casa Editorial

### **Comité Técnico**

Azucena Restrepo.

Vicepresidente Proantioquia

Jorge Giraldo.

Decano Ciencias y Humanidades.

Universidad Eafit

Camila Ronderos.

Gerente de Proyectos Sociales.

Fundación Corona

Luis Felipe Arango.

Jefe Departamento Investigación

y Pensamiento Social.

Comfama

Gloria María Jaramillo Villegas.

Gerente inmobiliaria.

Comfenalco

Jaime Echeverri.

Vicepresidente Planeación y Desarrollo.

Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia

Francisco Jaramillo.

Macro editor de Opinión.

El Colombiano

Plinio Alejandro Bernal.

Director Hábitat.

Cámara de Comercio de Bogotá

Janneth Patricia Márquez.

Gerente Regional Medellín.

Casa Editorial El Tiempo

### **Unidad Coordinadora**

Piedad Patricia Restrepo R.

Coordinadora

Paula Andrea Hernández M.

Asistente

Juliana Toro Henao

Practicante

### **Textos y edición**

Unidad Coordinadora

ISSN: 1909-4108

### **Diseño, diagramación e impresión**

Pregón S.A.S.

Medellín, noviembre de 2014

Para consultar los resultados completos de la encuesta vaya a:

[www.medellincomovamos.org](http://www.medellincomovamos.org)

o escribanos a [info@medellincomovamos.org](mailto:info@medellincomovamos.org)

## Movilidad y espacio público

*El 41% de los ciudadanos encuestados declararon que su viaje más frecuente toma el mismo tiempo que el año pasado (con una importante caída respecto a 2013, cuando el porcentaje fue de 65%); 41% declaró que se demoró más (superior a 2013, cuando fue de 21%) y 19% que se demoró menos (superior a 2013, cuando fue de 14%). Esto representa un deterioro evidente en la percepción de los tiempos de desplazamiento en la ciudad. Cabe destacar que el transporte público prima en la ciudad y que, si bien el medio de transporte más usado por los medellinenses fue el bus (28%), éste viene decreciendo su participación, mientras que el Metro viene aumentándola. Al respecto, el 75% de los ciudadanos se siente satisfecho con el medio de transporte que usa, siendo el taxi (97%) y el Metro (88%) los que generan mayor satisfacción y destacándose la dramática caída en la satisfacción con el Metroplús (de 85% en 2013 a 32% en 2014). Por su parte, las vías de la ciudad mantuvieron su calificación de 3,9/5, mientras que la calificación para el espacio público de la ciudad fue de 3,3/5, inferior a la calificación de 2013 que fue de 3,6/5. Finalmente, el aspecto mejor valorado del espacio público del barrio, como en años anteriores fue el alumbrado público (4,4/5) y el de peor valoración fue el estado de los parques y las zonas verdes públicas (3,5/5).*

### Movilidad

El análisis de la percepción ciudadana en cuanto a movilidad vial se enfoca en cinco puntos principales: tiempos de desplazamiento, medios de transporte utilizados, satisfacción con los medios de transporte, satisfacción con las vías (tanto en el barrio como en la ciudad en su conjunto) y la percepción sobre otros aspectos relacionados con la movilidad, en especial, aquellos relacionados con el tránsito, como la señalización de las vías, su semaforización o las cebras para el paso peatonal.

En 2013, entre las once ciudades que hacen parte de la Red de Ciudades Cómo Vamos no se presentaron cambios significativos en los tiempos percibidos de desplazamiento, mo-

viéndose apenas un punto porcentual y Medellín (21%) ubicándose por debajo del promedio de las once ciudades (30%) cuando se preguntó si percibían que sus tiempos de desplazamiento toman más tiempo ahora que hace un año. No obstante, al analizar un período de tiempo más extenso, se tiene que desde el año 2006 el promedio de encuestados que percibe que sus tiempos de desplazamiento han aumentado ha venido creciendo paulatinamente, llegando hasta el 36% en 2011. En 2012 y 2013 llegó a 31% y 30%, en una aparente reversión de la tendencia.

De manera análoga se comporta el uso de los medios de transporte por parte de los ciuda-

danos, pues si bien entre un año y otro los cambios son pequeños, a largo plazo se evidencia una menor utilización de los medios de transporte públicos, desplazados por los medios privados, incluso en un contexto donde una mayor cantidad de personas reportan desplazarse en medios masivos, lo cual está influenciado por la entrada en funcionamiento de medios como el SITP en Bogotá y la Línea 1 de SITVA en Medellín.

Respecto a la satisfacción con los medios de transporte comúnmente utilizados en las once ciudades, cabe resaltar que Medellín ocupa el primer lugar en satisfacción con el transporte masivo<sup>30</sup>, teniendo 86% de los usuarios satisfechos, frente al 40% de la RCCCV, esto es una diferencia importante si se tiene en cuenta que la tendencia en este grupo, analizada en un período de tiempo más extenso, viene presentando un deterioro paulatino de los niveles de satisfacción con los sistemas tipo BRT, que son cada vez peor calificados. En el caso de los medios de transporte humanos, esto es bicicleta, el 94% de los medellinenses que hacen uso de estos están satisfechos frente al 83% de la RCCCV. Por último, en la satisfacción con el transporte público colectivo e individual<sup>31</sup>, el 57% de los usuarios en Medellín están satisfechos, de manera similar a lo que ocurre en la Red, con 56%.

En cuanto a la satisfacción con las vías de la ciudad y del barrio, de nuevo Medellín está a la delantera, con el 75% de los encuestados satisfechos para ambos casos, por encima del promedio de las once ciudades de 38% y 53%, respectivamente. De igual manera, la satisfacción en lo que se refiere al funcionamiento del tránsito<sup>32</sup> también presentó altos niveles, siendo Medellín la segunda ciudad en cuanto a porcentaje de satisfechos (55%), después de

Manizales, y por encima del promedio de las once ciudades (36%).

Entrando de lleno en el análisis de la situación de movilidad en Medellín para el 2014, cabe aclarar que, hasta el 2013, la Encuesta analizaba la percepción de tiempos de desplazamiento, el uso de medios de transporte, la satisfacción con estos, así como con la medida del pico y placa sólo para los usuarios de alta movilidad, es decir, aquellos que realizan desplazamientos frecuentes desde su hogar, ya sea por motivos de estudio, trabajo o ambos. Para el año 2014, se realizaron todas estas preguntas tanto para usuarios de alta como de baja movilidad. No obstante, con fines comparativos con los años anteriores, se expondrán aquí los resultados correspondientes a los encuestados de alta movilidad, cuando así sea pertinente.

Uno de los principales elementos analizados en la Encuesta en lo referente a movilidad son los tiempos de desplazamiento. Así, respecto a la percepción sobre la duración de los propios trayectos habituales en el último año, el 41% de los encuestados manifestó que éstos duraban lo mismo, cifra que representa una importante caída con respecto al 2013, cuando fue 65%. Esta disminución, además, sucedió acompañada de un aumento en el porcentaje de personas que declararon demorarse más

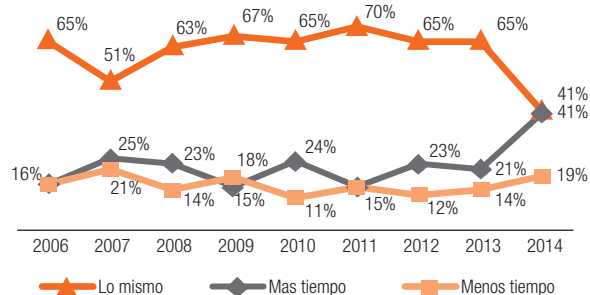
30 Promedio construido a partir de los resultados para el Metro y los sistemas de autobuses de tránsito rápido (BRT, por sus siglas en inglés) como el Transmilenio.

31 Promedio construido a partir de los resultados para taxis y buses/busetas/colectivos.

32 Los temas comunes a todas las ciudades, incluidos en este promedio son: la atención de accidentes; cebras para paso peatonal; organización y control del transporte público; paraderos en la ciudad; semaforización de vías y señalización de vías.

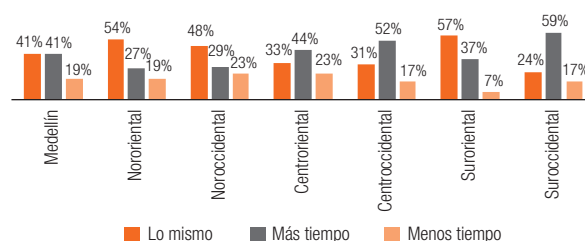
tiempo en sus trayectos habituales, al pasar de 21% en 2013 al 41% en 2014. No obstante, la proporción de personas que percibió una disminución en sus tiempos de desplazamiento aumentó al pasar de 14% en 2013 a 19% en 2014 (véase gráfico 74).

**Gráfico 74. 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?, 2006-2014**



Por zonas, la Sur-occidental fue la que reportó mayor deterioro de los tiempos de desplazamiento, pues el 59% de los encuestados en esta zona declaró que su trayecto habitual dura más. Entre tanto, la zona Sur-oriental fue la que reportó la mayor proporción de personas que consideran que sus tiempos de desplazamiento se mantuvieron iguales, con el 57%, seguida de la Nor-oriental (54%). Mientras tanto, las zonas Nor-occidental y Centro-oriental fueron las que reportaron mayor proporción de encuestados que percibieron una mejora en el tiempo de sus trayectos, con el 23% cada una. Por NSE, el nivel alto fue el que tuvo la mayor razón de personas que reportó un deterioro en los tiempos de desplazamiento, con el 47%; en contraste con el nivel bajo que obtuvo 43% de encuestados que consideran que sus trayectos duran lo mismo y 24% que consideran que mejoraron. Por sexo, no se presentaron diferencias significativas respecto al promedio para la ciudad (véase gráfico 75).

**Gráfico 75. 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?, 2014**



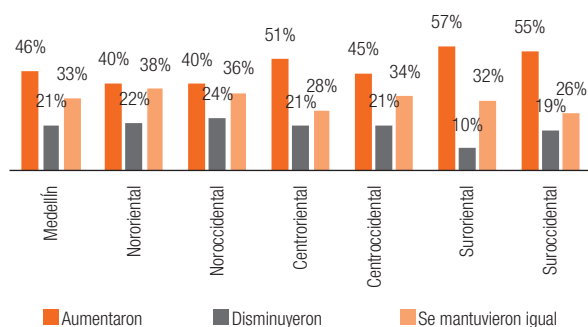
Así mismo, para el 2014, la Encuesta adicionó el análisis de la percepción de los ciudadanos sobre los tiempos de desplazamiento, ya no para los trayectos propios, sino para la ciudad en su conjunto. Al respecto, el 46% de los encuestados<sup>33</sup> considera que aumentaron, el 21% que disminuyeron y el 33% que se mantuvieron iguales. Lo anterior implica que la mayoría de la ciudadanía encuestada (alta movilidad y resto de la ciudadanía) considera que los tiempos de desplazamiento en toda la ciudad han aumentado.

Por zonas, la Sur-oriental es la que presenta mayor proporción de personas que creen que los tiempos de desplazamiento aumentaron. Este comportamiento en la percepción probablemente esté influenciado por los traumatismos en la movilidad vial, generados por la construcción de las obras de valorización en este sector de la ciudad. En efecto, el plan de valorización del Poblado contempla veinticuatro proyectos viales, de los cuales cuatro de gran impacto iniciaron sus obras a finales del primer trimestre de este año. Las obras tienen una duración

33 Para el análisis de los tiempos de desplazamiento de la ciudad en su conjunto se incluyen tanto los ciudadanos calificados como de alta movilidad, como los demás ciudadanos.

estimada de doce a dieciocho meses y aunque cada una tiene su propio plan de manejo vial, los cierres parciales de vías y las modificaciones en el sentido de las vías adyacentes pueden estar generando un deterioro en los tiempos de desplazamiento<sup>34</sup>. Por otra parte, en cuanto a las demás zonas de la ciudad, la Nor-oriental reportó la mayor proporción de quienes afirman que se mantuvieron igual y la Nor-occidental, reportó la mayor proporción de quienes perciben que disminuyeron (véase gráfico 76). Por NSE, el nivel alto fue el que presentó la mayor proporción de personas que creen que los tiempos se incrementaron (57%) y el nivel bajo el de mayor proporción de aquellos que perciben que disminuyeron (25%).

**Gráfico 76. Medellín y seis zonas urbanas: los desplazamientos en la ciudad en el último año, ¿toman el mismo tiempo, toman más tiempo, o toman menos tiempo que el año pasado?, 2014**



Ahora, retornando al análisis de los desplazamientos para los trayectos propios, la Encuesta también analiza los medios de transporte utilizados para dichos desplazamientos<sup>35</sup>. Así, se tiene que el 63% de los encuestados de alta movilidad usó los servicios del transporte público de la ciudad (ya sea colectivo, masivo o individual), lo que representó un incremento de cuatro puntos porcentuales respecto al 2013 (59%). Adicionalmente, un 30% se desplazó en medios privados (vehículo particular o moto), cifra siete puntos porcentuales por encima de

la reportada en 2013 (23%) y explicada por el incremento en el uso de la moto (pasó de 14% en 2013 a 21% en 2014). Además, hubo un 6% que utilizó medios humanos (a pie o bicicleta), con un decrecimiento notorio respecto al 2013, de once puntos porcentuales (17%), explicado por la caída en los viajes a pie (pasaron del 16% en 2013 al 5% en 2014). Cabe anotar que este año, la Encuesta para Medellín incluyó entre las opciones de medios de transporte al vehículo informal o pirata que, para 2014, reportó un uso de 0,4% de los encuestados.

En general, se observa que el bus es el medio de transporte más usado por la ciudadanía, pero desde el 2011 ha venido decreciendo su participación en el uso (pasó de 46% en 2011 a 28% en 2014), en contraste con el Metro que ha venido aumentando en el mismo período de tiempo (pasó de 12% en 2011 a 25% en 2014). El bus fue el principal medio de transporte en las zonas Centro-oriental (37%), Nor-occidental (33%), y Sur-occidental (29%); mientras tanto el Metro lo fue en la Centro-occidental (37%) y Nor-oriental (35%); por su parte, en la Sur-oriental primó el uso del vehículo particular (44%). A diferencia del año anterior, en el que el uso del bus fue uniforme y ocupó el primer lugar para todos los niveles socioeconómicos, este año si bien ocupó el primer lugar para los niveles bajo (30%) y medio (30%), estuvo seguido de cerca por Metro (con 29% y

34 Eastman, Sebastián Aguirre. «El Colombiano.» 3 de Marzo de 2014. Arrancan las obras más pesadas de la valorización. [http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/A/arrancan\\_las\\_obras\\_mas\\_pesadas\\_de\\_la\\_valorizacion/arrancan\\_las\\_obras\\_mas\\_pesadas\\_de\\_la\\_valorizacion.asp](http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/A/arrancan_las_obras_mas_pesadas_de_la_valorizacion/arrancan_las_obras_mas_pesadas_de_la_valorizacion.asp) (último acceso: 29 de Octubre de 2014).

35 Se retoma el objeto de análisis que se traía: la población medellinense de alta movilidad.

23%, respectivamente), mientras que el nivel alto se caracterizó por utilizar principalmente el vehículo particular (35%). En cuanto a los resultados por sexo, las mujeres utilizaron principalmente el bus (34%) y el Metro (30%); en contraste con los hombres que se inclinaron por la moto (29%) y el bus (25%).

Teniendo en cuenta lo anterior, en los medios de transporte públicos resalta el hecho del incremento en el uso del Metro, tal como venía sucediendo en el 2013. La participación del Metro en el uso pasó de 21% en 2013 a 25% en 2014 y, si se considera el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá - SITVA- como un todo, su uso pasó de 24% en 2013 a 29% en 2014. Es probable que este aumento esté relacionado con la extensión del sistema por cuenta de las nuevas líneas de buses y su integración con el sistema de trenes, que permite conectar, dentro del sistema, lugares que antes estaban inconexos, abarcando una mayor distancia con un costo relativamente bajo si se tiene en cuenta que el uso de ambos sistemas de buses articulados y el de trenes) no tiene costo adicional frente al uso de uno de ellos.

Entre tanto, en los medios de transporte privados, la moto sigue ganando terreno al pasar del 14% en 2013 al 21% en 2014, mientras que el vehículo particular se mantiene estable en un promedio del 10%. La moto viene ganando terreno debido a su precio relativo, los planes de financiación disponibles para su adquisición y el ahorro en combustible. Cabe resaltar, además, que el crecimiento de las motos se da incluso a pesar de la medida de prohibición del parrillero hombre, que rige desde finales de 2012.

En cuanto a los medios humanos, resalta la caída de los viajes a pie al pasar del 16% en 2013 al 5% en 2014, mientras que la bicicleta se

mantiene estable en el 1%. La caída en los desplazamientos a pie, que ha venido sucediendo desde 2006, puede ser un indicio de que los ciudadanos están realizando desplazamientos de mayor extensión, que imposibilitan el realizarlos a pie; así como un resultado de la percepción de seguridad que tiene la ciudadanía sobre este modo de transporte, dado que un 50% de los encuestados consideran que es inseguro

Ahora, en cuanto a la satisfacción con el medio de transporte más utilizado<sup>36</sup>, la Encuesta evidenció un incremento generalizado para todos los medios de transporte, con excepción del Metroplús (véase gráfico 77). La satisfacción con el medio de transporte usado había venido cayendo desde el 2011. En conjunto, el 75% de los encuestados se mostró algo o muy satisfecho con el medio de transporte que utiliza, cifra ligeramente superior a la observada en 2013 (71%); en contraste, un 18% no se siente ni satisfecho ni insatisfecho y un 7% manifestó sentirse algo insatisfecho o muy insatisfecho, esto es dos puntos porcentuales por encima de lo reportado en 2013.

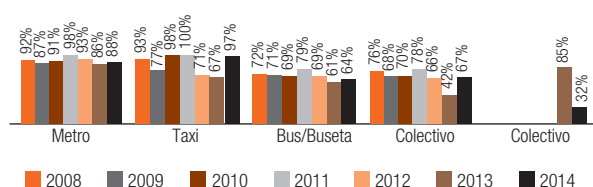
Para el 2014, el medio de transporte que reportó mayor cantidad de usuarios satisfechos fue el taxi, con el 97%; seguido por el Metro con el 88%, dos puntos porcentuales por encima de la cifra de 2013. En tercer lugar, se ubicó el colectivo, con el 67%, 25 puntos porcentuales por encima de la cifra de 2013 (42%). En cuarto lugar, se ubicaron los buses y busetas con una proporción de 64%, levemente superior a la del año anterior (61%)<sup>37</sup>.

36 El análisis de satisfacción se realiza para medios de transporte públicos y humanos. Excluye los medios privados (motocicletas y carros).

Cabe mencionar que, como se dijo anteriormente, el Metroplús fue la excepción en el comportamiento de la satisfacción para 2014, presentando una caída importante en este indicador, al pasar de 85% de satisfacción en 2013 a 32% en 2014. Es probable que este hecho tenga que ver con la sensación de congestión, quejas por extensos tiempos de desplazamiento e inconformidad con la frecuencia de paso de las rutas alimentadoras, inconformidades que han sido manifestadas por los usuarios en diferentes zonas de la ciudad<sup>38</sup>.

Respecto al comportamiento por zonas, la Nor-occidental tiene la mayor proporción de satisfechos con el medio de transporte usado (88%) y la Sur-oriental tiene el menor número (68%). Por NSE, el nivel bajo fue el de mayor razón de satisfechos (80%), mientras que los hogares de nivel medio y alto tuvieron la misma proporción (70% para cada uno). Por sexo, la proporción de hombres satisfechos (78%) fue superior a la de mujeres satisfechas (70%).

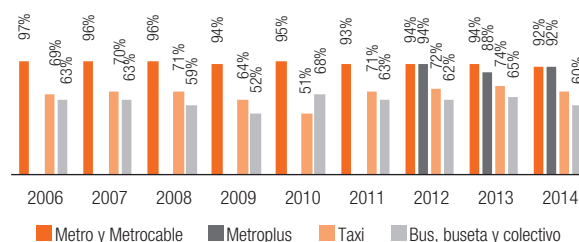
**Gráfico 77. Medellín: porcentaje de personas satisfechas con el medio de transporte que usan principalmente, 2008-2014**



Ahora, además de la satisfacción con el medio de transporte, se analiza la percepción de seguridad, como un atributo importante y complementario. Al respecto, el Metro y Metrocable se ubican en primer lugar, como los medios más seguros, con el 92% de los encuestados, seguidos muy de cerca por el Metroplús, con 92%<sup>39</sup>, que creció cuatro puntos porcentuales respecto al período anterior. Por su parte, los taxis se ubican en el tercer lugar, con el 70%, aunque

cuatro puntos porcentuales por debajo de la cifra de 2013; seguidos por los buses, busetas y colectivos, en el cuarto lugar, con 60%, cinco puntos porcentuales por debajo del resultado de 2013 (véase gráfico 78). Posteriormente, en el quinto lugar está la caminata como peatón con 50% que la consideran segura, dos puntos porcentuales por debajo de 2013. Finalmente, en el sexto lugar está la bicicleta, con 42% que la consideran segura, dos puntos porcentuales por debajo de 2013, siendo el único medio analizado en el que prima la proporción de personas que lo consideran inseguro.

**Gráfico 78. Medellín: porcentaje de personas que percibe que los medios de transporte público son seguros, 2006-2014**

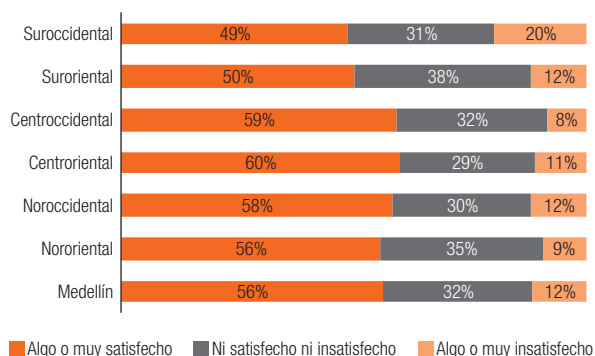


Desde el año 2013, la Encuesta incluye la pregunta sobre la satisfacción con la medida del Pico y Placa, dado que fue a partir de este

- 37 Para el caso del taxi, el Metroplús y el colectivo, los datos deben tomarse con cautela, pues se trata de medios con poca participación en el uso, por lo que sus niveles de satisfacción son evaluados por una muestra pequeña (25 observaciones para el taxi, 21 para el Metroplús y 7 para el colectivo) y pueden tener un margen de error mayor.
- 38 M., Deicy Johana Pareja. «El Tiempo.» 26 de Junio de 2014. Usuarios prefieren usar 'chiveros' que al SITVA. <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-14171796> (último acceso: 29 de Octubre de 2014).
- 39 El hecho de que el Metroplús se ubique segundo, después del Metro y el Metrocable, obedece a una diferencia de décimas (91,6% frente a 91,9%, respectivamente), que al redondear arroja la misma cifra: 92%.

año que la restricción se redujo en una hora y se excluyeron ciertas zonas de la ciudad de su cobertura. Para el año 2014, la calificación promedio de la medida en la ciudad fue de 3,7/5, superior a la de 2013 (3,4/5). El 56% de los encuestados manifestó estar satisfecho con la medida, esto es una cifra superior en once puntos porcentuales a la de 2013; entre tanto, la cifra de insatisfechos fue de 12%, tres puntos porcentuales por encima de lo reportado en 2013. Partiendo de estos resultados, es probable que la reducción en duración y cubrimiento geográfico haya tenido un impacto en los ciudadanos que están satisfechos con la medida (véase gráfico 79).

**Gráfico 79. Medellín: Satisfacción con la medida de pico y placa, 2014**

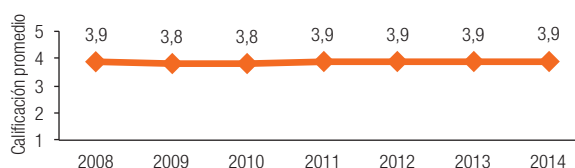


Por zonas de la ciudad, la de mayor insatisfacción fue la Suroccidental, con el 20% de insatisfechos y calificación promedio de 3,4/5. En contraste, la zona centro de la ciudad reportó la mayor proporción de satisfechos: la Centro-oriental tuvo 60% y una calificación promedio de 3,8/5, y la Centro-occidental tuvo 59% y una calificación promedio de 3,7/5. Por NSE, no se aprecian diferencias importantes entre un nivel y otro. Por sexo, fue mayor el porcentaje de hombres satisfechos con la medida (58%) que el de mujeres (53%).

La Encuesta también indaga por la satisfacción con el estado de las vías en Medellín. Al

respecto, la calificación promedio para las vías fue 3,9/5, igual a la obtenida desde 2011 (véase gráfico 81). El 71% de los encuestados está satisfecho con las vías de la ciudad, frente a un 7% insatisfecho. Por zonas, la Nor-occidental presenta la mayor proporción de satisfechos (76%) y calificación promedio de 4,0; mientras que la Centro-oriental presenta la mayor proporción de insatisfechos (12%) y calificación promedio de 3,7. Por NSE, el nivel alto reportó la mayor razón de satisfechos (75%) y una calificación de 4,0. Por sexo, el porcentaje de satisfechos hombres (73%) es superior al de mujeres (68%). La razón más común para estar satisfecho es que la mayoría de las vías están en buen estado (68%), seguida por la percepción de que están mejorando/arreglando las vías (39%). En contraste, la razón más común para manifestarse insatisfecho fue el mal estado de la malla vial, que tuviera huecos o estuviera partida (50%), seguida por la congestión de las vías (40%).

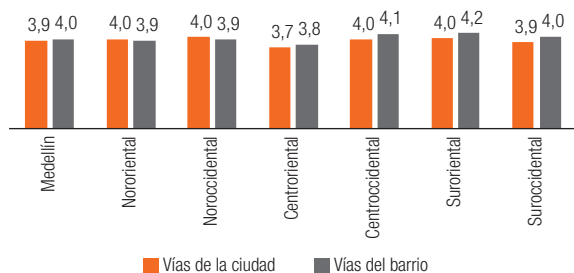
**Gráfico 80. Medellín: calificación promedio a las vías de la ciudad, 2008-2014**



Con respecto a las vías del barrio en que se habita (véase gráfico 81), la calificación promedio obtenida fue de 4,0/5, un punto porcentual por encima de la calificación a las vías de la ciudad (véase gráfico 80). Por zonas, la mayor calificación la obtuvo la zona Sur-oriental, con 4,2, frente a la zona Centro-oriental que obtuvo la más baja, con 3,8. Por NSE, el nivel alto presentó la mayor satisfacción con las vías del barrio (4,2), en contraste con el nivel bajo que presentó el menor porcentaje (3,8). La principal razón de satisfacción es el buen estado de las vías (68%), seguida por la percepción de

que las calles están pavimentadas (42%). Como contrapartida, la principal razón de insatisfacción es el mal estado de la malla vial (37%), seguido por la congestión del tránsito (30%).

**Gráfico 81. Medellín y seis zonas urbanas: calificación promedio a las vías en la ciudad y el barrio, 2014**



Adicionalmente, la Encuesta analiza la percepción de los ciudadanos sobre diez aspectos del tránsito de la ciudad (véase tabla 4). En términos generales, la satisfacción con estos aspectos se comportó de manera similar a la de 2013. Al igual que en ese año, la satisfacción

promedio con estos aspectos fue de 3,5/5. En 2014, las mejores calificaciones promedio fueron para la semaforización de vías, que pasó de 3,6 a 3,9 entre 2013 y 2014, lo cual podría ser indicativo de una buena acogida del cambio en la semaforización al incluir una intermitencia en el paso entre verde y amarillo, la señalización de vías (3,8), la suficiencia y demarcación de las cebras para paso peatonal (3,7) y los paraderos en la ciudad (3,7), tal como sucedió en 2013. En contraposición, los aspectos peor evaluados fueron los desvíos por obras en la ciudad (3,2), que se redujo frente a 2013, lo que podría explicarse por el gran número de obras viales en diferentes sectores de la ciudad que terminan incomodando a los usuarios de las vías, la suficiencia y capacitación de los agentes de tránsito, el control al cumplimiento de las normas de tránsito y la atención de accidentes (todos los cuales tienen una calificación de 3,4).

**Tabla 4. Medellín: satisfacción con diferentes aspectos del tránsito en Medellín, 2012 - 2014**

Aspecto evaluado	Calificación promedio 2012	Calificación promedio 2013	Calificación promedio 2014
Semaforización de vías	3,5	3,6	3,9
Señalización de vías	3,5	3,6	3,8
Suficiencia y demarcación de las cebras para paso peatonal	3,6	3,6	3,7
Paraderos en la ciudad	3,4	3,6	3,7
Campañas educativas	3,4	3,5	3,5
Organización del transporte público	3,5	3,5	3,5
Atención de accidentes	3,4	3,4	3,4
Control al cumplimiento de normas de tránsito	3,5	3,4	3,4
Suficiencia y capacitación de los agentes de tránsito	3,4	3,5	3,4
Desvíos por obras en la ciudad	3,4	3,5	3,2
Promedio	3,5	3,5	3,5

## Espacio público

La Encuesta incluye aspectos del espacio público para su evaluación y seguimiento. Una de las variables de mayor relevancia es la satisfacción con el espacio público de la ciudad, que obtuvo una calificación promedio de 3,3/5, inferior a la calificación de 2013 que fue de 3,6/5. En efecto, desde el 2011 la calificación promedio al espacio público de la ciudad ha venido cayendo gradualmente (véase gráfico 83). Por zonas, la Centro-occidental se destaca como la que tiene mayor satisfacción con el espacio público, con el 50% de satisfechos, mientras la Centro-oriental y Nor-occidental tienen el mayor porcentaje de insatisfechos, 24% cada una. Por NSE, el de mayor satisfacción es el alto (47%) y el de mayor insatisfacción es el medio (23%).

**Gráfico 82. Medellín: Satisfacción con el espacio público en la ciudad, 2009-2014**



La principal razón de insatisfacción con el espacio público, al igual que en 2012 y 2013 fue la ocupación que realizan los vendedores ambulantes de éste, con un 72%, cifra por demás superior a la presentada en 2013, de 44%. Sin excepción, esta fue la razón más común de insatisfacción en todas las zonas de la ciudad, siendo las zonas Sur-occidental y Centro-occidental las de mayor proporción de insatisfechos (79%, cada una). La segunda razón más común fue la insuficiencia del espacio público existente, de igual manera que en 2012 y 2013, con el 39% y siendo común a todas las zonas, con excepción de la Centro-occidental y Sur-oriental, que en su lugar reportaron co-

mo razones de insatisfacción la inseguridad (43%) y la cantidad de vehículos parqueados en las aceras (32%). En tercer lugar, se ubicó la inseguridad del espacio público, al igual que en 2013, con el 21%.

En contraste, la razón más común para estar satisfecho es la amplitud del espacio público (42%), común a todas las zonas, excepto la Centro-occidental y Sur-oriental, que reportaron como primera razón la disminución de vendedores ambulantes. Esto difiere de 2013, cuando la principal razón fue el retiro de los vendedores ambulantes (36%).

De otro lado, la Encuesta también indagó, como en años anteriores, por la satisfacción con componentes del espacio público relevantes en el barrio, como son el alumbrado público, los parques y zonas verdes y los andenes y separadores. En el caso del alumbrado público, la calificación promedio para la ciudad fue de 4,4/5, con un porcentaje de 86% de personas satisfechas (véase gráfico 83), en concordancia con lo que ha venido sucediendo desde 2008, pues ha sido durante este período el aspecto mejor evaluado. Justamente, respecto a 2013, sólo creció dos décimas en la calificación. No se presentaron diferencias apreciables por zonas de la ciudad, ni por NSE. La principal razón de los encuestados satisfechos es que, en general, el barrio donde habitan está bien iluminado (80%) y la segunda es que hay iluminación constante (52%).

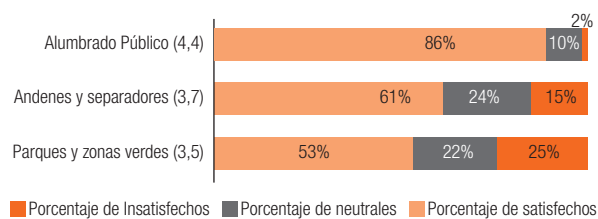
El estado de los andenes y separadores de las calles del barrio en que se habita, recibió una calificación promedio de 3,7/5, igual a la reportada en 2013, y un porcentaje de 61% de satisfechos, siendo el segundo aspecto del espacio público barrial mejor evaluado. De nuevo, por zonas resalta la Sur-oriental que lo calificó en 4,0 y tuvo 74% de satisfechos. De igual manera

sucede con el nivel alto. La principal razón de los encuestados satisfechos es que los andenes están en buen estado (60%) y la segunda razón es que los andenes son amplios (33%).

Como en años anteriores, el aspecto con menor satisfacción del espacio público barrial es el estado de los parques y las zonas verdes públicas del barrio, el cual obtuvo una calificación promedio de 3,5/5, de modo similar al 2013 cuando fue de 3,6, con un porcentaje de 53% de personas satisfechas, lo que si implica una disminución en el porcentaje de satisfechos con este aspecto, pues en 2013, la cifra llegó a 63%. Por zonas, resalta la calificación que obtiene en la Sur-oriental, con 4,0 y el 70% de los encuestados satisfechos. Por NSE, se des-

taca el nivel alto, que le otorga una calificación de 3,8 y tiene al 64% satisfecho. La principal razón de los encuestados satisfechos es que los parques están en buen estado (54%) y la segunda es que hay parques y zonas verdes en el barrio donde habitan (38%).

**Gráfico 83. Medellín: Satisfacción con aspectos del espacio público en el barrio, 2014**



Nota: Entre paréntesis, la calificación promedio para cada aspecto del espacio público.

Medellín Cómo Vamos es un programa privado que tiene el propósito de evaluar los cambios en la calidad de vida de la ciudad. Para lograr este objetivo, entre otros, el programa estudia el impacto del Plan de Desarrollo Municipal en las áreas determinantes del bienestar, a través de un conjunto de indicadores de resultado.

La información técnica se discute con expertos de la academia, el sector público y el sector privado con el fin de identificar los temas prioritarios para la ciudad. Al mismo tiempo, se tiene en cuenta la opinión ciudadana por medio de una encuesta de percepción que comenzó en 2006 y se realiza cada año.