

PRINCIPALES DATOS DE IMPACTO:

Entre el 16 de mayo y el 19 de junio de 2016 el Consorcio de Transportes puso en marcha un proceso de participación ciudadana abierta para recoger opiniones y contribuciones al proceso de elaboración de las DMM_Z.

Este proceso se instrumentalizó a través de una plataforma web en la que los ciudadanos podían conocer las DMM_Z, su proceso de elaboración y contribuir con su opinión y comentarios.

Como resultado de este proceso se recogieron un total de 8.473 encuestas, de las que 5.445, se han cumplimentado en su totalidad (bloques 1 al 6) y 3.028 se rellenaron hasta el primer bloque configurado para tener un primer nivel de contribución (bloques 1 al 3). Además, se recibieron 352 comentarios o contribuciones adicionales, mediante el formulario dispuesto a tal efecto en lo que constituía el bloque 7.

Esta campaña fue promocionada en los 30 municipios del área de Zaragoza mediante más de 1.200 soportes informativos colocados en espacios públicos, espacios publicitarios y flota de transporte público.

Se repartió 750 carteles informativos del proceso participativo por la flota de autobuses y paradas del transporte público de Zaragoza y su entorno. Un total de 400 carteles repartidos en los municipios del entorno. Además de 55 carteles repartidos en las cabinas telefónicas de Zaragoza.

En tanto que el formato digital fue el escogido para su desarrollo, se realizó una intensa promoción en redes sociales, recogiendo un volumen significativo de impactos cuantificable mediante las siguientes cifras:

- Un alcance en redes sociales de 390.407 perfiles
- 5.499 clics generados
- 1.427 “me gusta”
- 448 comentarios

PERFIL TIPO DEL ENCUESTADO:

Se diferencia entre el encuestado residente en Zaragoza y el residente en el entorno de Zaragoza, donde se pueden sacar las primeras conclusiones

Perfil tipo del encuestado en Zaragoza:

- Hombre/mujer de entre 30-50 años, vecino del distrito Centro.
- Con carnet de conducir (81%), coche disponible (65%). No tiene bicicleta (53%).
- Tiene su centro de trabajo/estudios en Zaragoza (59%)

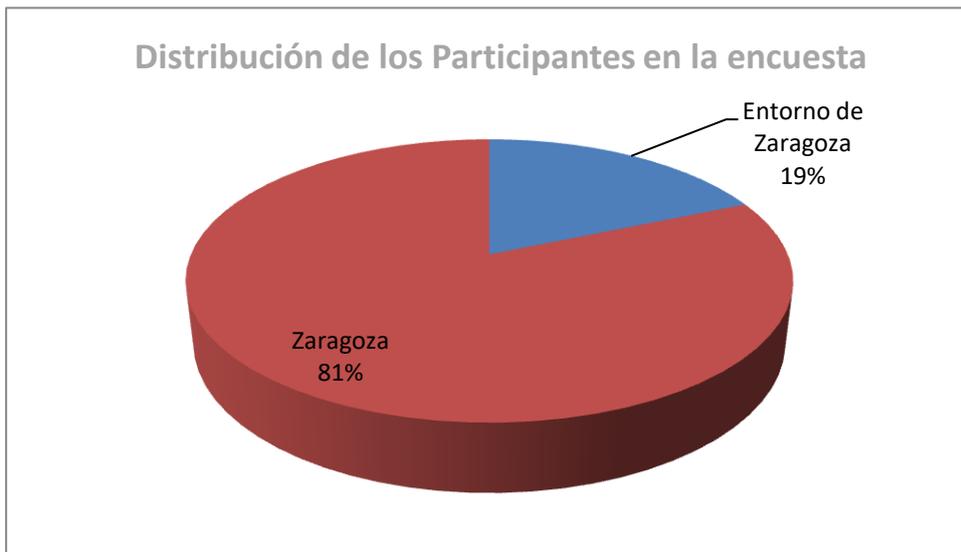
Perfil tipo del encuestado en el entorno de Zaragoza:

- Mujer (58%) de entre 30-50 años, vecina de Cuarte/Utebo.
- Con carnet de conducir (79%), coche disponible (65%) y bicicleta (57%).
- Tiene su centro de trabajo/estudios en Zaragoza (51%)

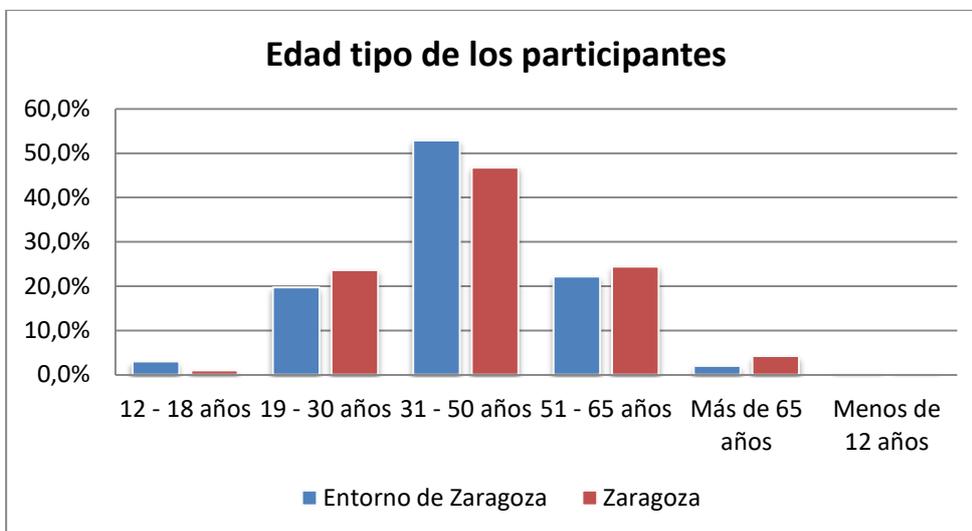
Mientras que en Zaragoza el género tipo del encuestado está repartido de igual manera entre mujeres y hombres, en el entorno ha sido más participativo el género femenino, principalmente localizado en los municipios más potentes del entorno, Utebo y Cuarte de Huerva.

La edad tipo, sí que es semejante en los dos perfiles, emplazándose en la etapa adulta del ciudadano. Más de la mitad de los encuestados trabaja o estudia en Zaragoza, y la gran mayoría tiene carnet de conducir de los cuales el 65% dispone de vehículo. La participación de mayores de 65 años fue significativamente menor que para otras franjas de edad por lo que se decidió incluir una campaña específica presencial para incrementar la participación de este segmento.

Por ámbito territorial, un 81% de las encuestas recibidas correspondían a vecinos del área urbana de Zaragoza (Distritos) y un 19% de las localidades del entorno de Zaragoza (Barrios Rurales y municipios).

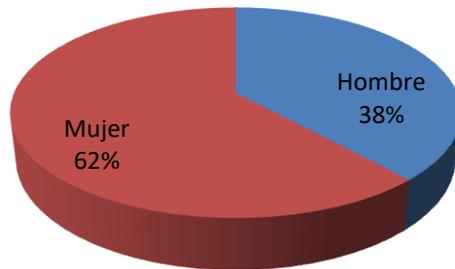


Más del 80% de los participantes son residentes en la capital



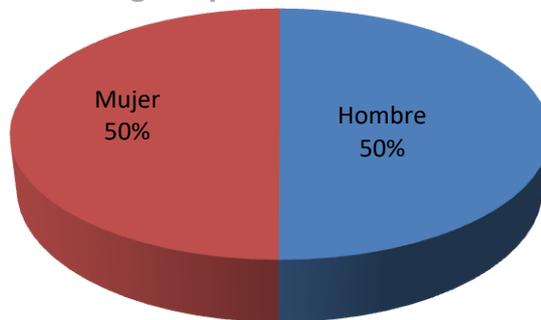
Entre los 30 y 50 años se sitúa la edad media de los participantes de la encuesta

Participantes entorno por Género

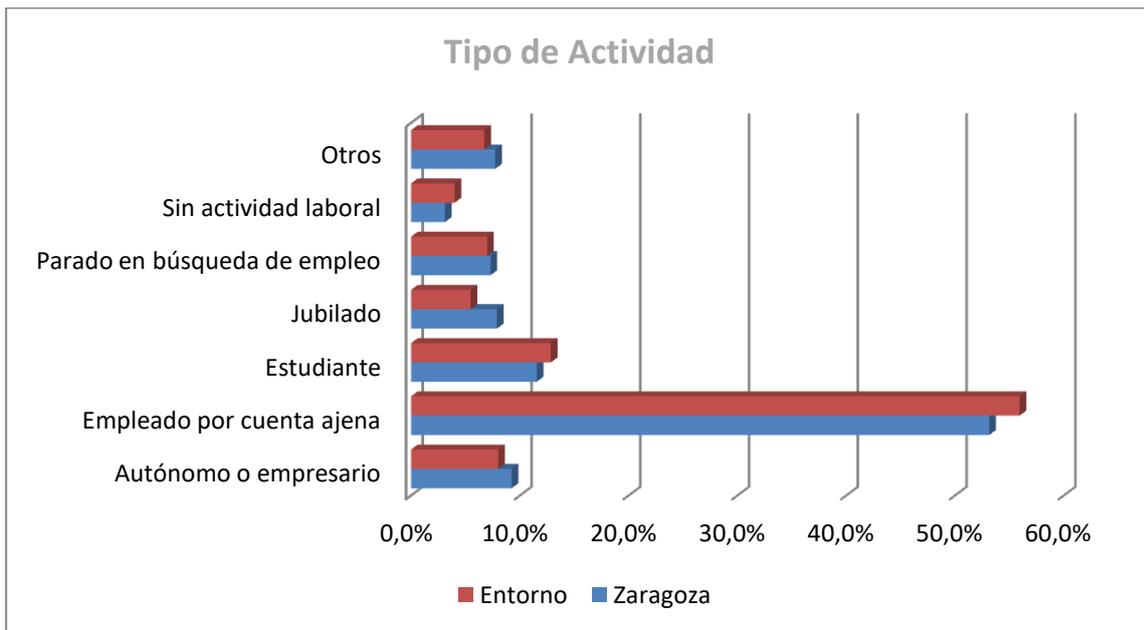


La diferencia del género entre los encuestados es amplia en el entorno, mientras que se iguala en la ciudad de Zaragoza.

Participantes Zaragoza por Género



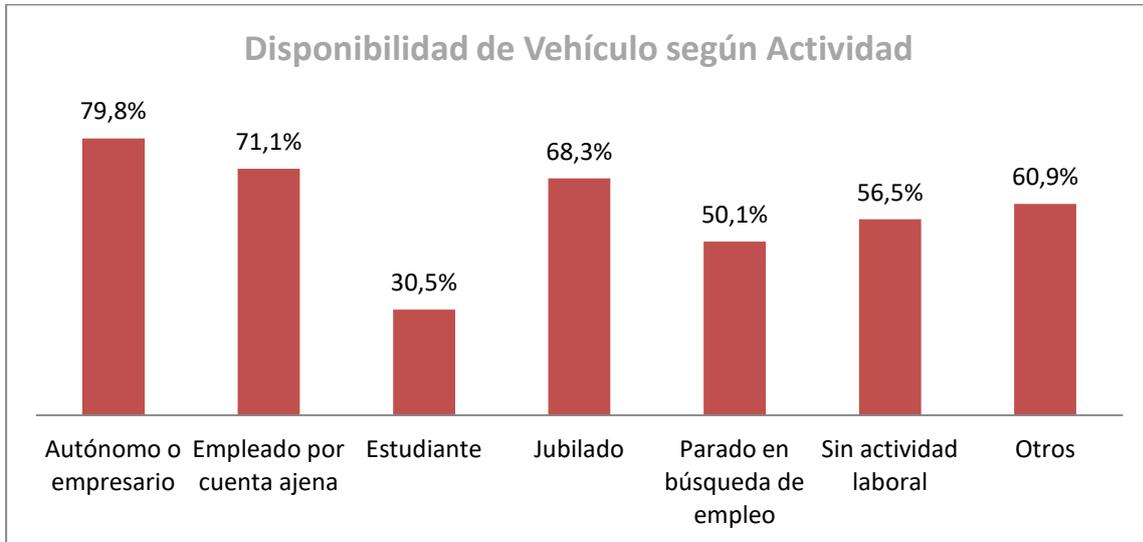
De acuerdo a esta caracterización demográfica de los participantes, los resultados obtenidos han sido tratados mediante técnicas de extrapolación estadística para corregir desviaciones derivadas de la muestra y que los resultados pueden aproximarse mejor al universo poblacional de Zaragoza y su entorno.



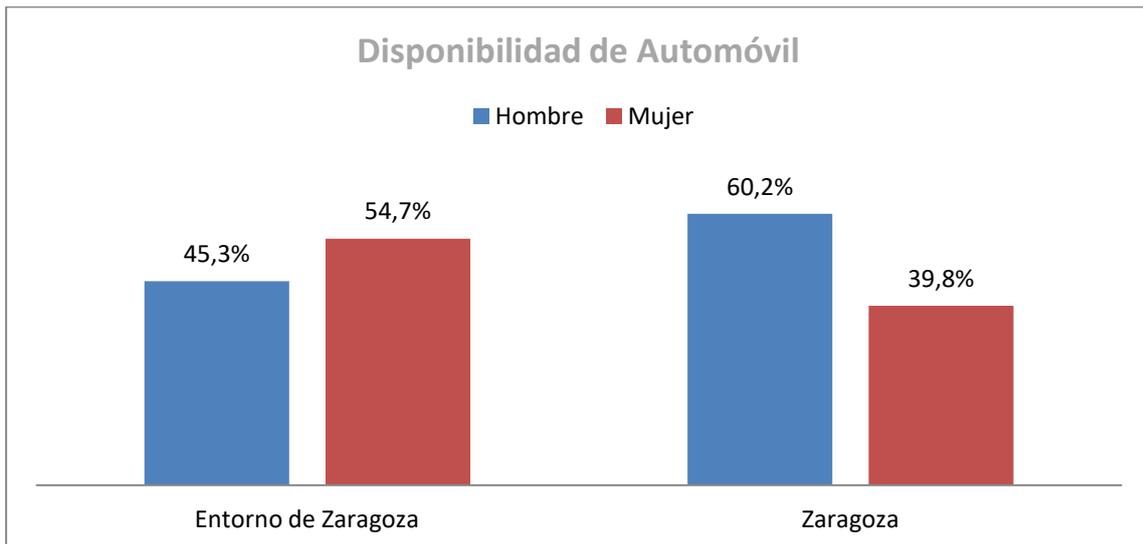
La actividad a la que se dedican los encuestados son parejos los datos entre el entorno y Zaragoza.

Claramente la mayor parte de los ciudadanos trabajan por cuenta ajena, hay más estudiantes que empresarios y más jubilados en proporción en Zaragoza que en el entorno. Los porcentajes de parados o sin actividad son semejantes a los publicados en las últimas EPA.

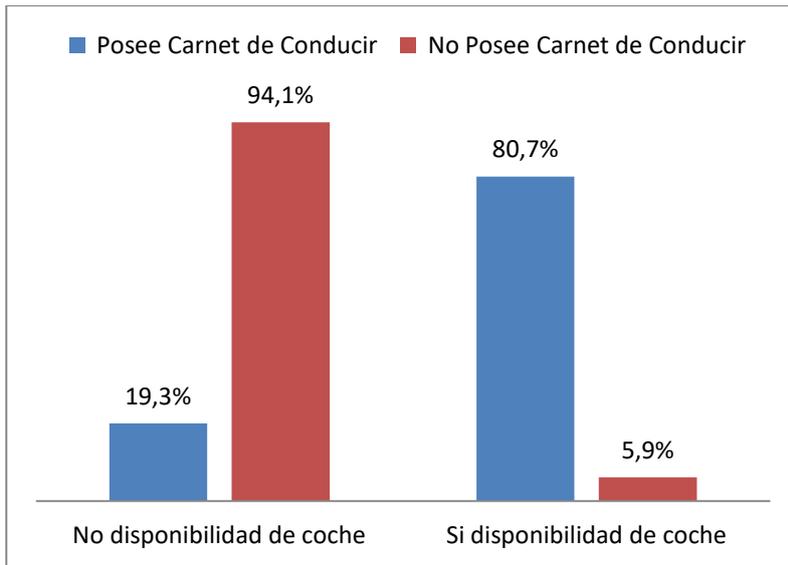
¿CÓMO SE DESPLAZAN LOS CIUDADANOS, A QUÉ MODOS TIENEN ACCESO Y CUÁL ES SU PREFERENCIA?



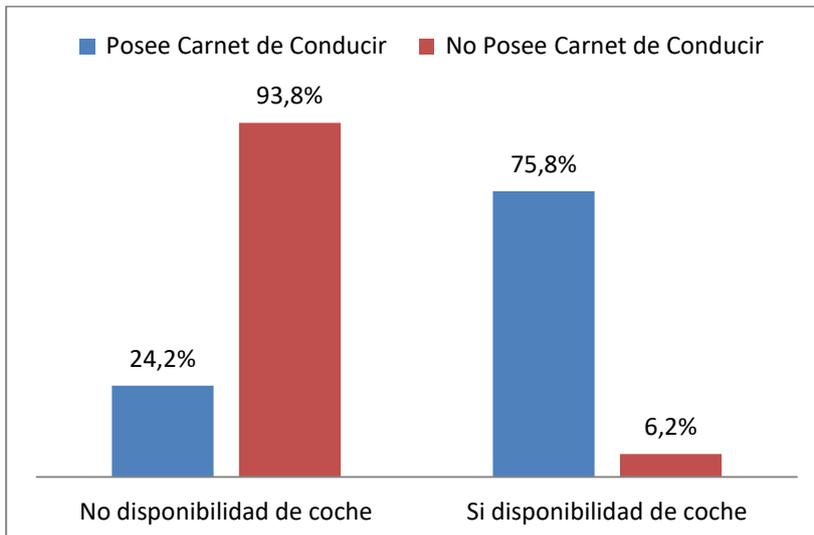
La disponibilidad del automóvil es mayor en los hombres en Zaragoza y mayor en las mujeres en el entorno. El dato de Zaragoza es más fiable, ya que la mayor respuesta de mujeres en el entorno desvirtúa dicha información.



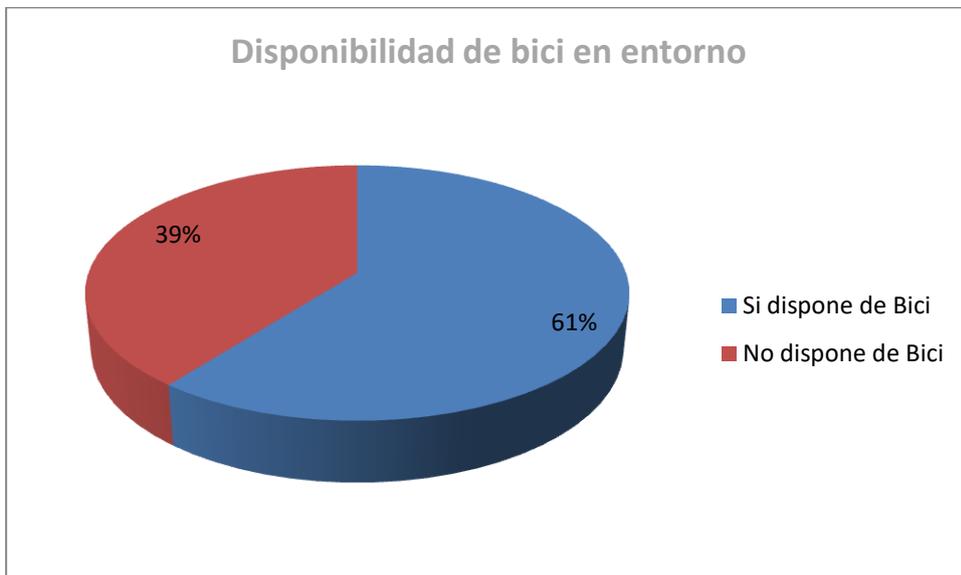
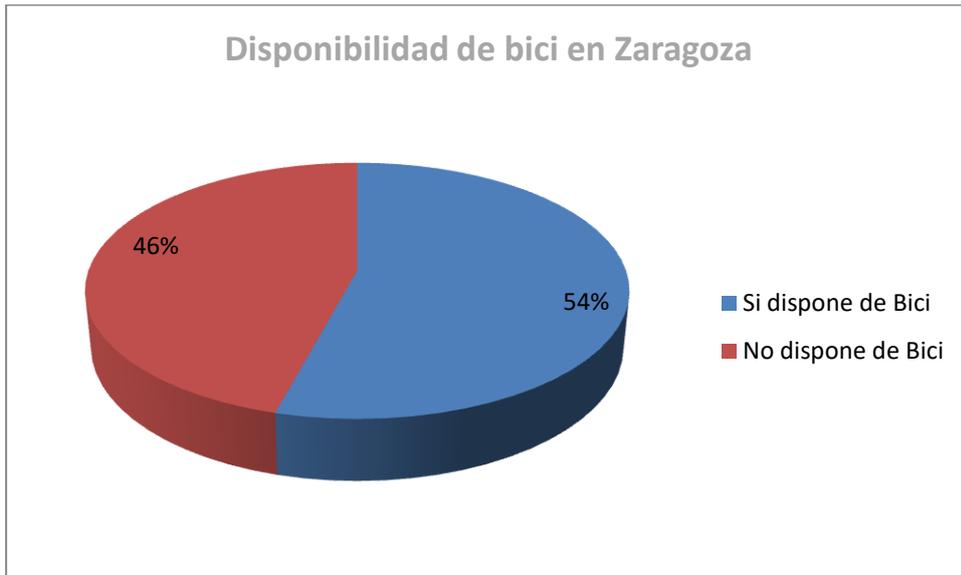
Entorno



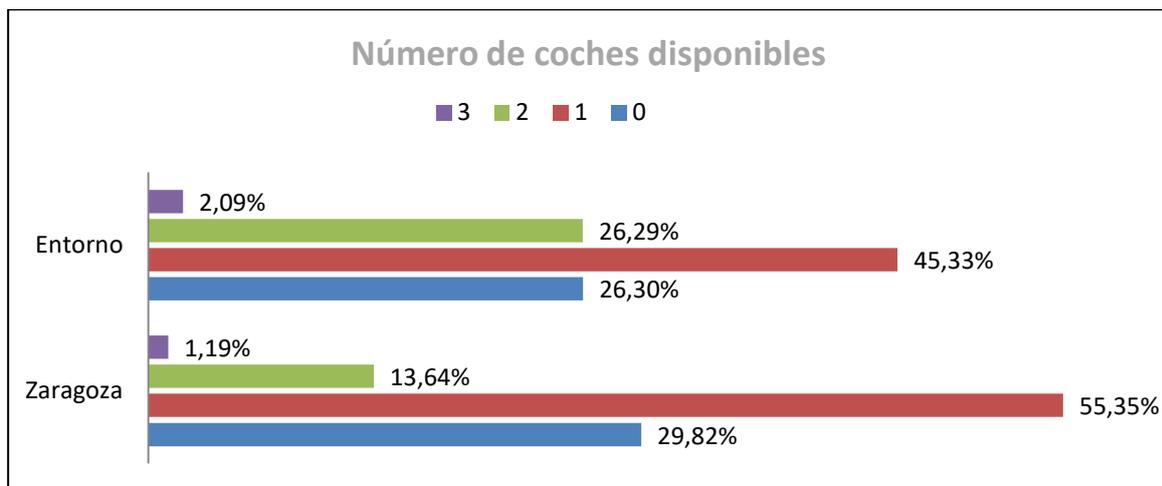
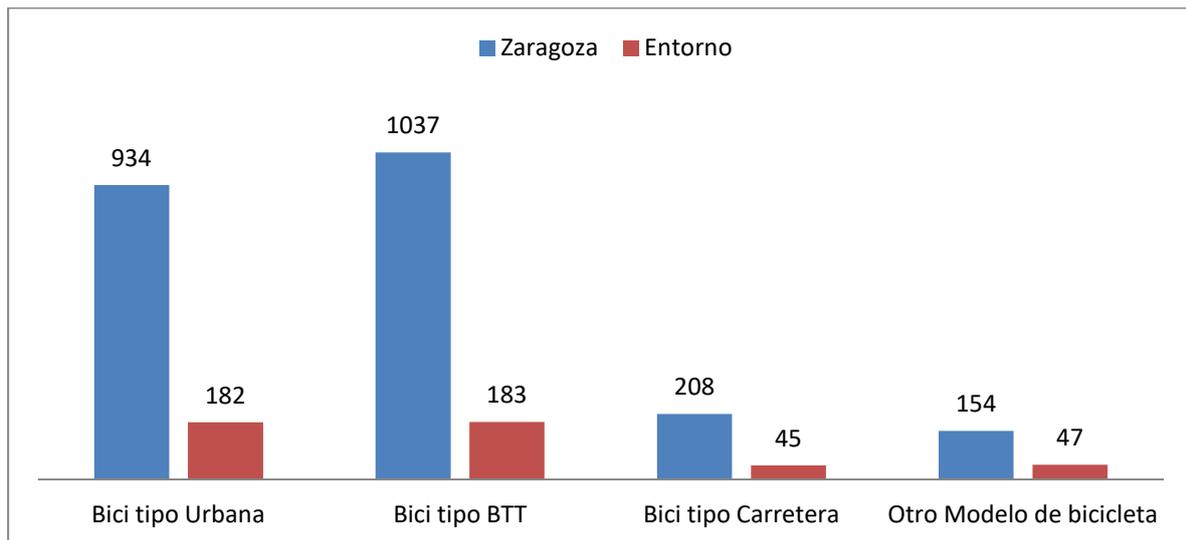
Zaragoza



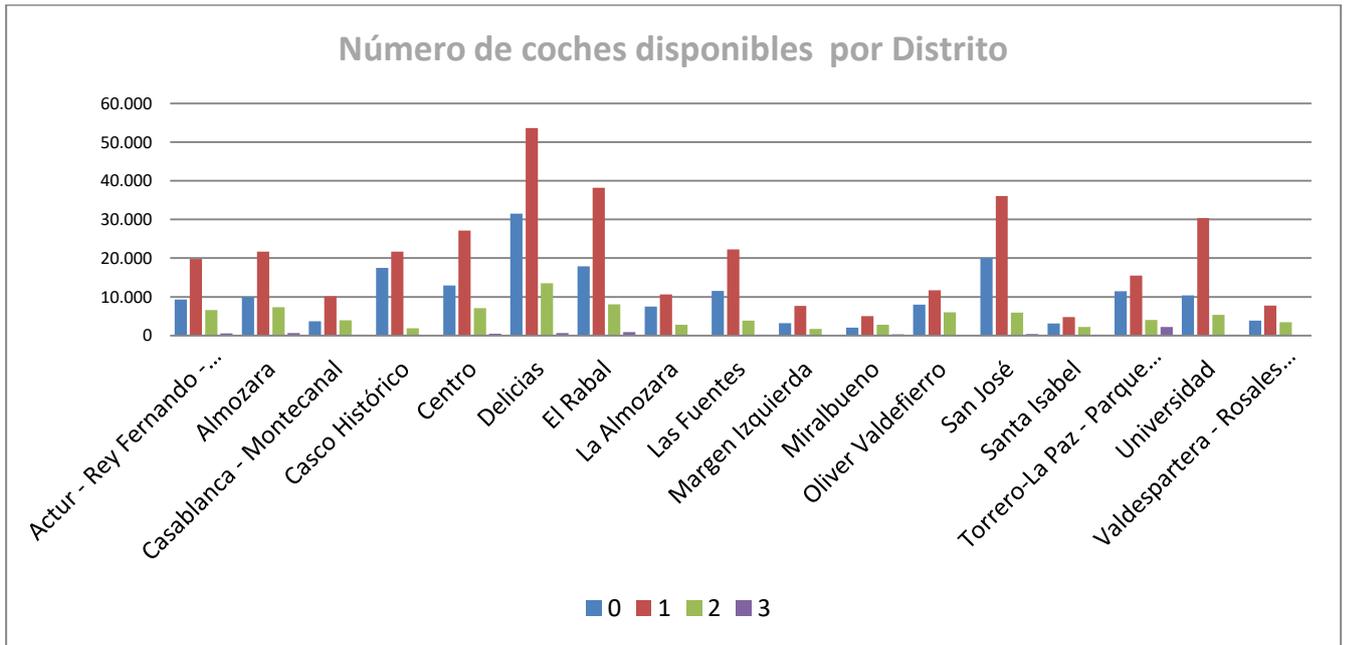
Entorno al 20% de los encuestados posee carnet de conducir, pero no dispone de automóvil, y un 6% si que tiene vehículo, pero no puede utilizarlo, ya que no posee carnet de conducir. El 80% dispone de coche y tiene carnet.



La disponibilidad de bicicleta se sitúa entre el 55% y 60%, siendo mayor en el en entorno que en el centro de Zaragoza, lo que puede llevar a indicar un mayor uso de esta, dedicada al ocio, viendo que la mayoría de las bicis son de tipo btt, en entorno se igualan las bicis tipo urbana y tipo BTT.

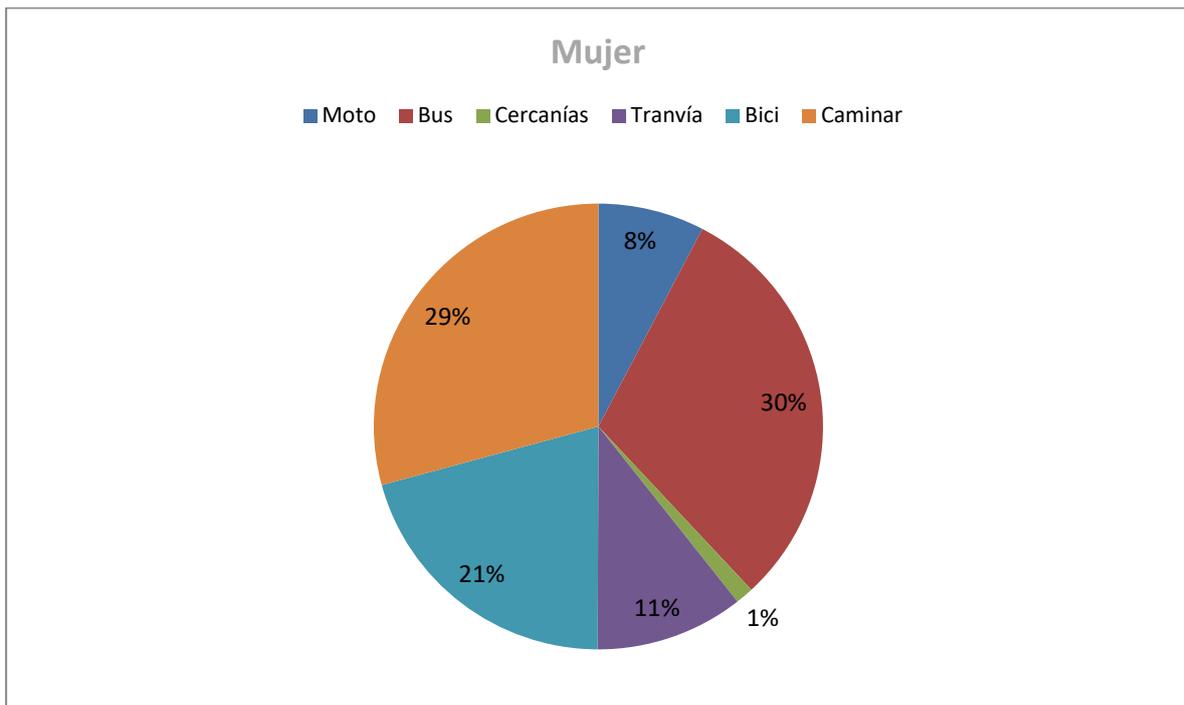


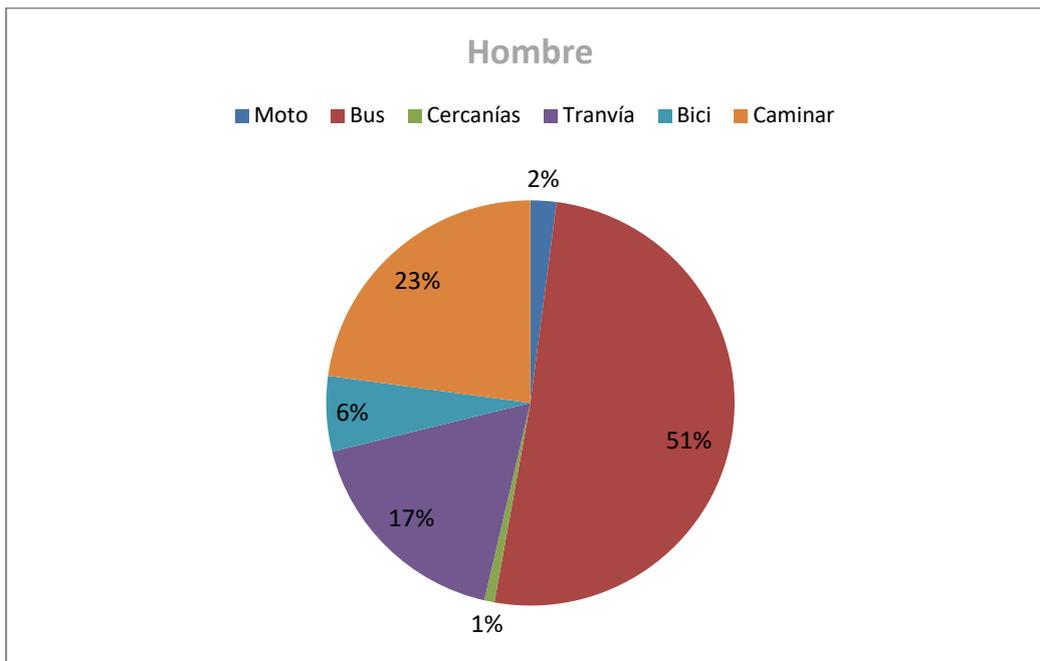
La mayoría de los ciudadanos poseen un coche tanto en el entorno como en la ciudad de Zaragoza. La diferencia entre la ciudad y el entorno se aprecia en la posesión del segundo vehículo, donde en el entorno es mayor que en Zaragoza.



La mayoría de los distritos se mueven entre la disponibilidad de un coche o ninguno.

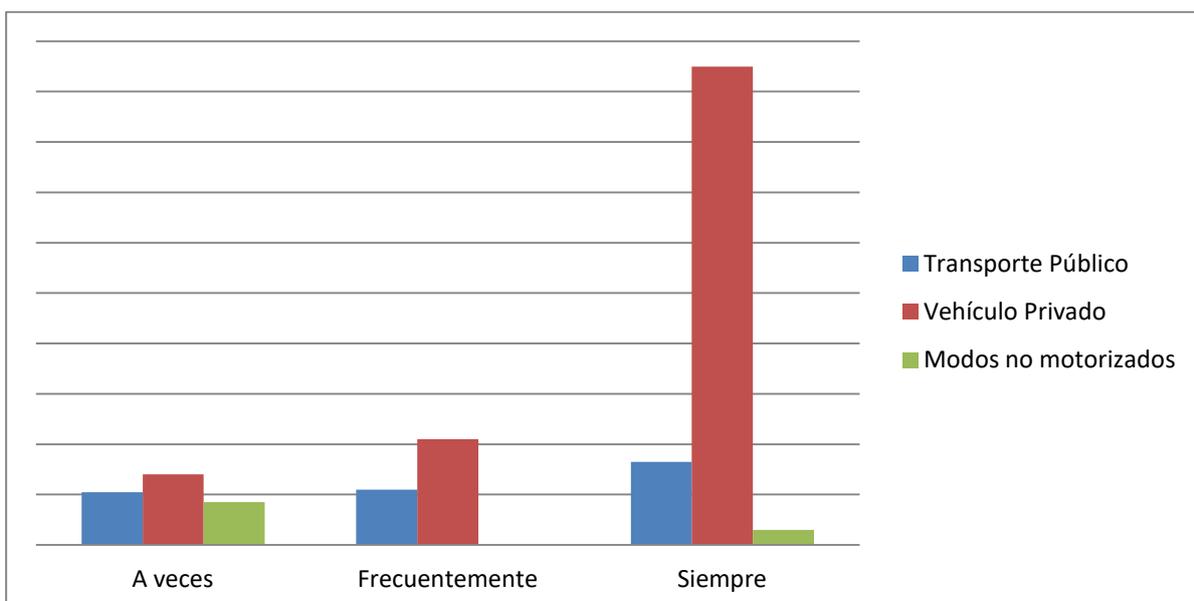
Utilización de los diferentes modos de transporte por genero de los encuestados





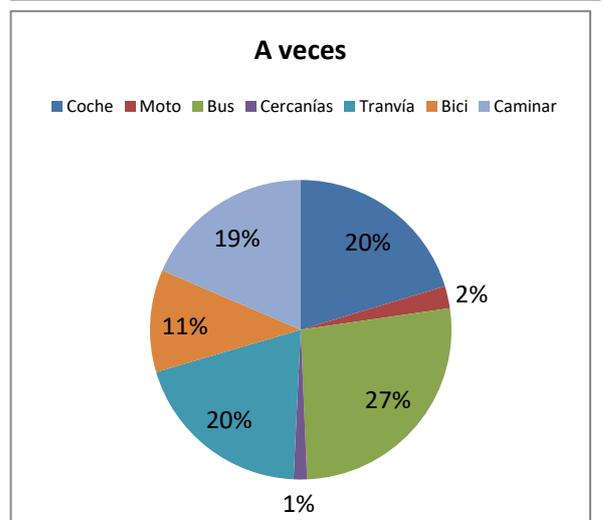
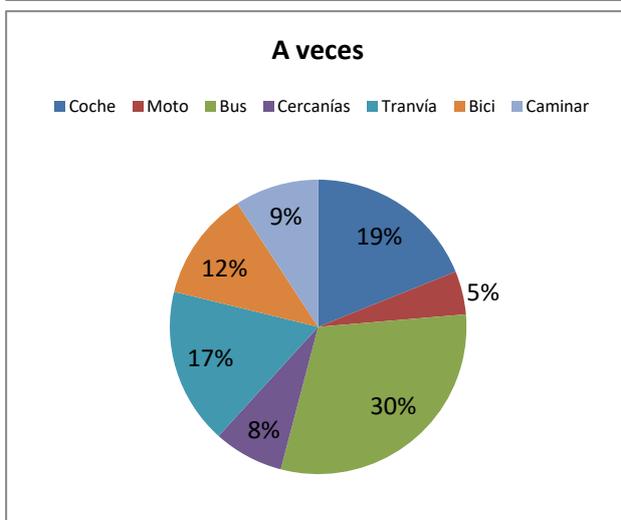
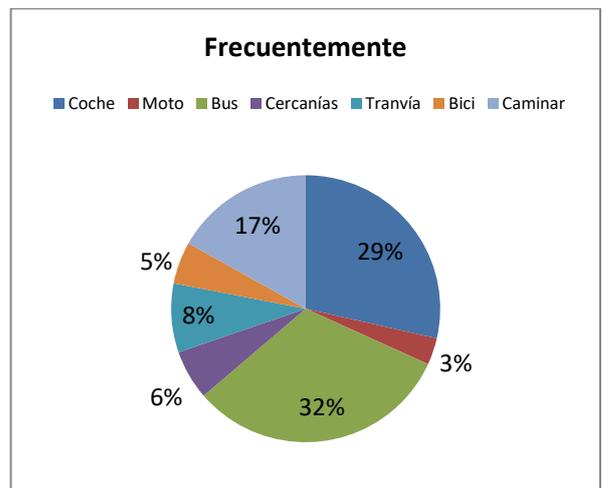
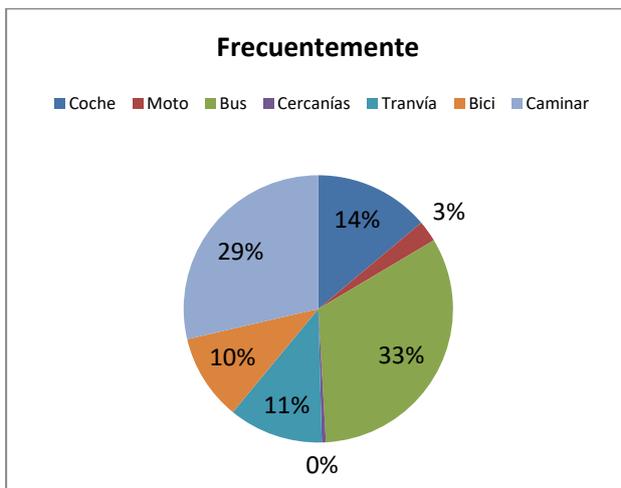
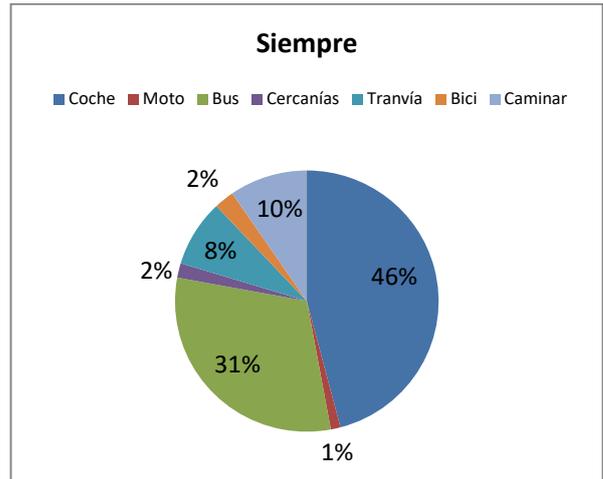
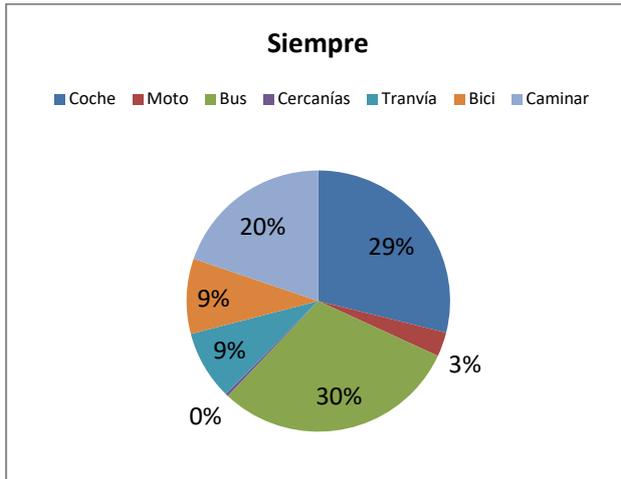
Los hombres son más partidarios del uso del Transporte Público, casi el 70% de los hombres encuestados lo utiliza siempre. Mientras que las mujeres se declinan más por caminar e ir en bici.

Elección de modos de desplazamientos entre Zaragoza y Póligonos industriales



Utilización de los diferentes modos de transporte en Zaragoza

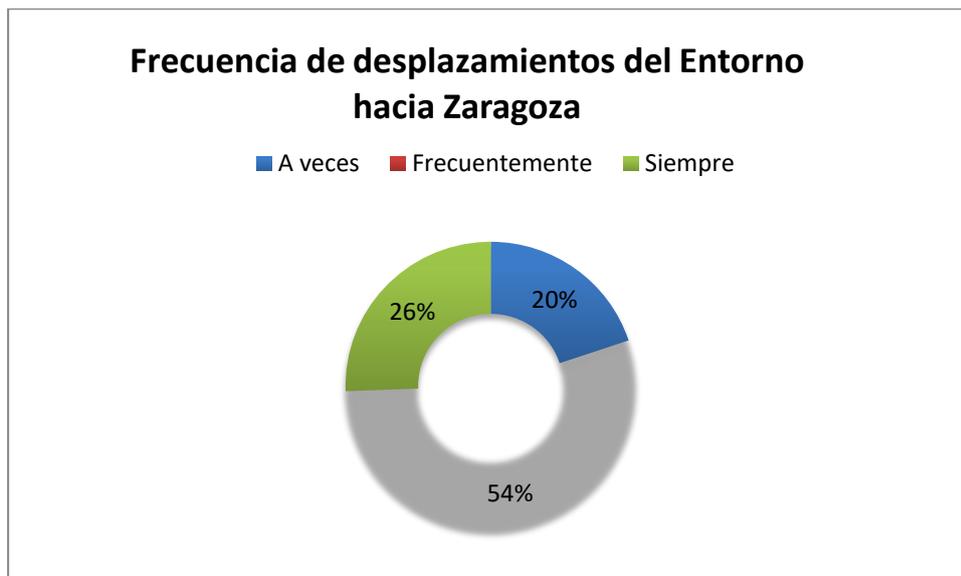
Utilización de los diferentes modos de transporte en el entorno



La Utilización de autobús es semejante en todas las frecuencias de uso así como su uso en Zaragoza y entorno. El coche es más usado en el entorno, y se camina y se usa la bici más en Zaragoza. La bici se utiliza más “a veces”, lo que confirma su uso como motivo de ocio.

El cercanías está infrautilizado en Zaragoza y curiosamente los usos del Tranvía son muy parejos entre el entorno y Zaragoza. La bici se usa más que la moto en el entorno y en Zaragoza.

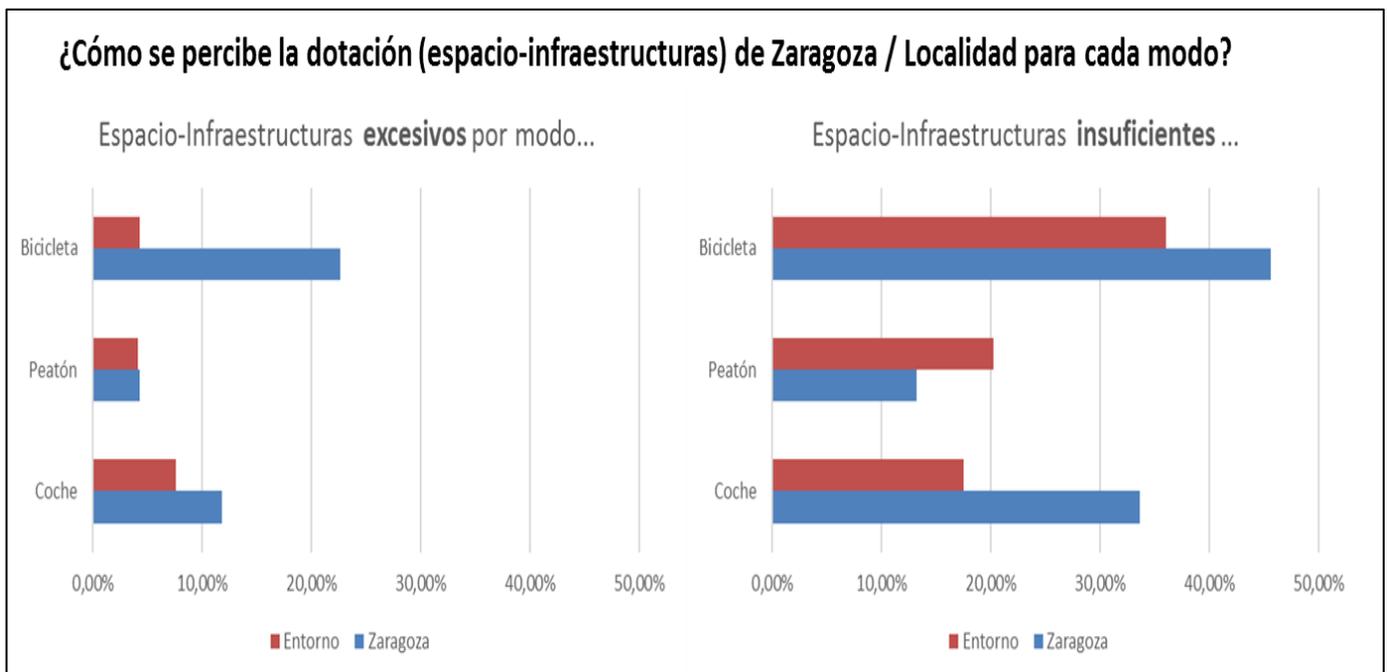
Resumiendo en Zaragoza los tres modos más utilizados son el Transporte Público con un 39% el Coche con 29% y caminar-bici un 29%. Mientras que en el entorno prima más claramente el coche con un 46% el transporte público con 41%, entre los dos absorben prácticamente toda la movilidad, más alejados se encuentran los peatones y ciclistas con un 12%.



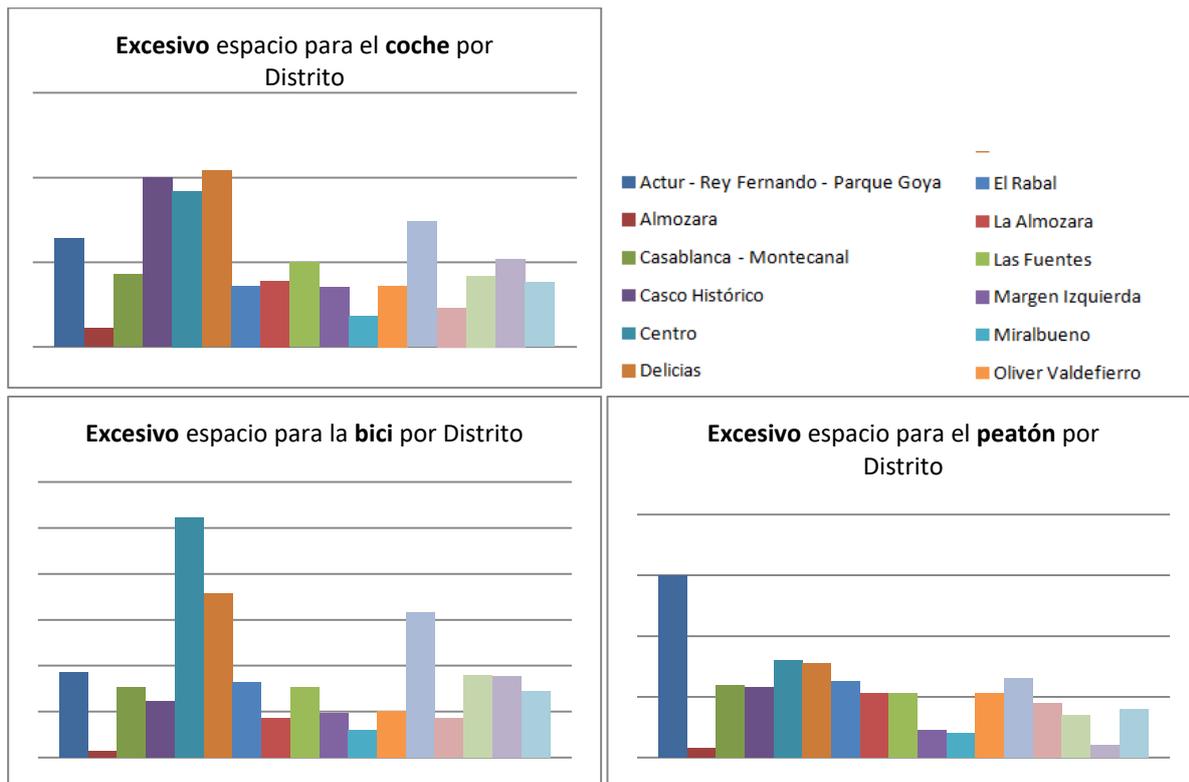
Se confirma el poder de atracción de la capital respecto a los municipios del entorno.

¿CÓMO SE PERCIBE LA DOTACIÓN (ESPACIO-INFRAESTRUCTURAS) DE ZARAGOZA / LOCALIDAD PARA CADA MODO?

La movilidad en Zaragoza y su entorno abordaba, con carácter general, su percepción respecto a la dotación de infraestructuras y espacios disponibles en la ciudad y localidad de residencia (excesivo, adecuado, insuficiente) para la movilidad en coche, como peatón o en bicicleta.



La bicicleta es percibida en Zaragoza con una dotación insuficiente para un 45,6% (Por el contrario, percepción polarizada: excesivo un 22,6%). En el entorno, el debate está menos polarizado y la bicicleta es quien es percibido en menor nivel de dotación. El peatón peor dotado por encima del coche.



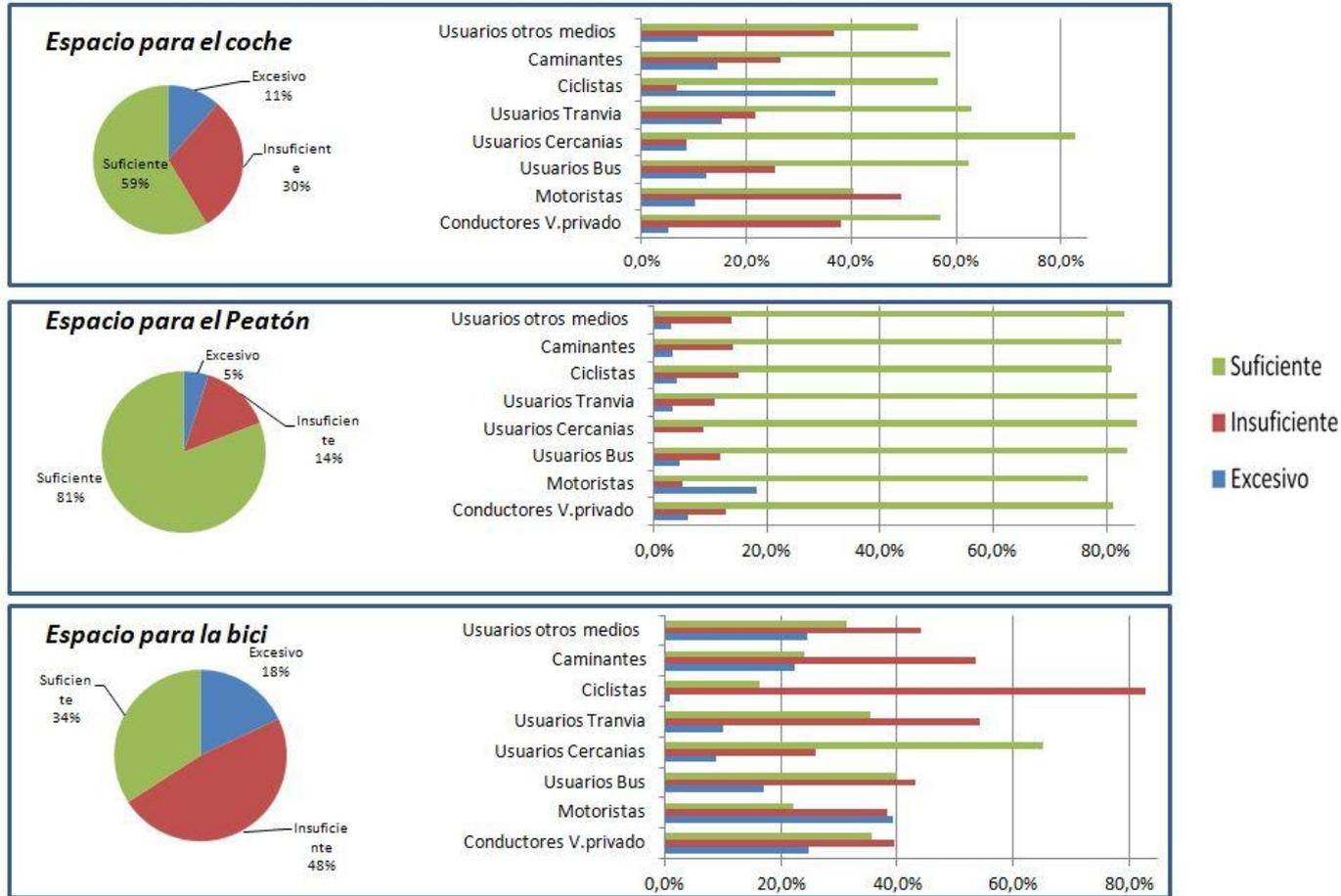
Por distritos las diferencias son significativas, según las necesidades de cada uno.

Los distritos más críticos con el coche son el Centro, que soporta la mayor carga de vehículos, el Casco Histórico y Delicias. Llama la atención el dato del Casco histórico ya que gran parte del mismo tiene restricciones al vehículo privado, por lo que refuerza la idea de que restringir el paso al vehículo privado y peatonalizar, (objetivos claves de un plan de movilidad) sirve para la mejora la calidad de los vecinos, y que ellos mismos son conscientes una vez “adaptados” a los cambios.

Respecto a la bici, la mayoría de los distritos no ven excesivo espacio para la misma, solamente en el Centro y Delicias, dos de los distritos más congestionados, con mayor número de flujos y donde prima el caminar, ven excesivo este espacio dedicado a la bici. Se puede deducir debido al conflicto entre bici y peatón y el aumento de infraestructuras dedicadas a la bicicleta, que influyen en déficit de aparcamiento y en cambios de movilidad.

El único distrito que ve excesivo el espacio dedicado al peatón, es el Actur (distrito con “pocos” años de vida), quizá derivado de sus espacios abiertos que contrastan con los más reducidos del resto de la ciudad antigua.

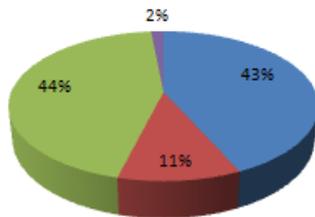
¿Cómo se valora el uso de las infraestructuras de las que Zaragoza posee para moverse?



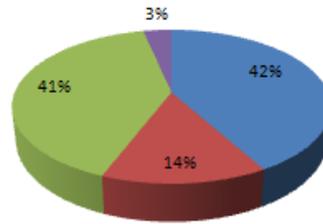
Da igual desde qué modo lo vean, todos los encuestados residentes en Zaragoza, ven suficiente el espacio destinado para el peatón, también hay consenso con el coche, se ve a grandes rasgos suficiente el espacio destinado para el mismo, a excepción de los ciclistas que lo ven excesivo. El espacio para la bicicleta la mayoría lo ve insuficiente, aunque se aprecian matices, como la visión de los motoristas que lo ven casi a la par entre excesivo e insuficiente.

¿Ven los encuestados de Zaragoza y su entorno que los desplazamientos a Pie son la base de la movilidad de la misma?

Mujer

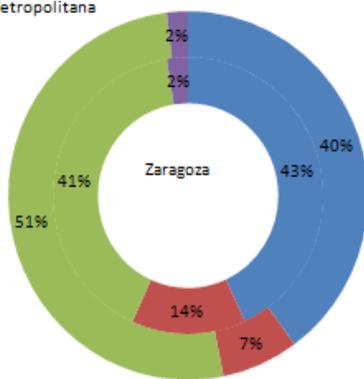


Hombre



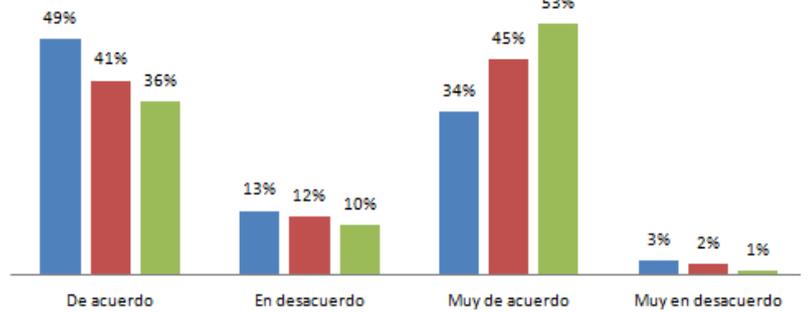
■ De acuerdo ■ En desacuerdo ■ Muy de acuerdo ■ Muy en desacuerdo

Área Metropolitana



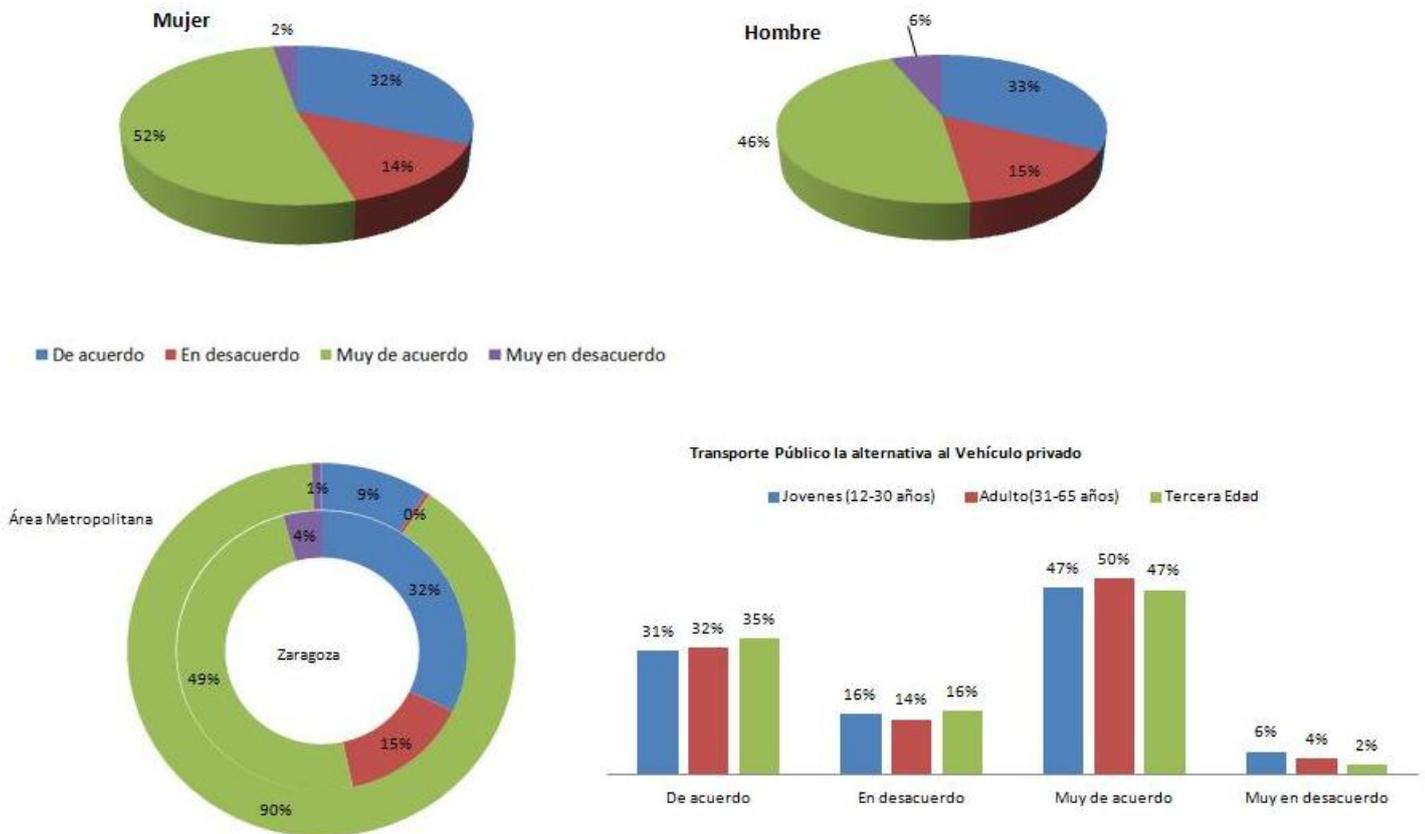
Desplazamientos a Pie Movilidad perfecta en Zaragoza

■ Jóvenes (12-30 años) ■ Adulto(31-65 años) ■ Tercera Edad



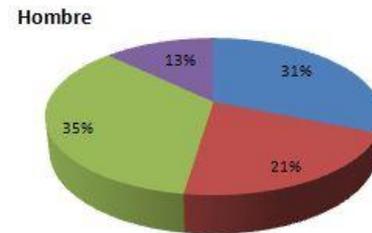
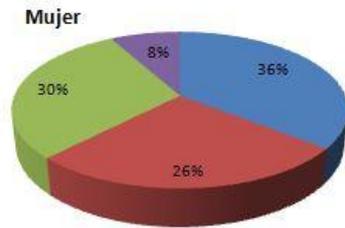
Mayoritariamente se observa que la movilidad a pie, es la mejor opción para desplazarse por Zaragoza.

¿El Transporte Público es la alternativa al Vehículo privado?

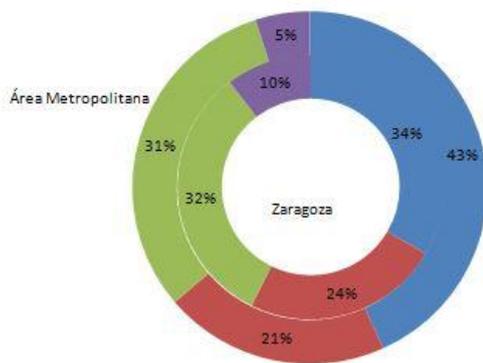


La mayoría de los encuestados validan la tesis de que el transporte público es la alternativa al vehículo privado, más ellas que ellos. La opinión según la edad prácticamente no varía. La mayor diferencia se aprecia entre los ciudadanos del entorno y la ciudad de Zaragoza. Mientras en los primeros el 99% está convencido que el Transporte Público es la alternativa, ese porcentaje baja hasta el 81% en los zaragozanos. Puede ser por dos razones, la primera que el transporte público en el área metropolitana es visto como muy útil y la segunda que en la ciudad se ven más alternativas, como caminar o ir bici.

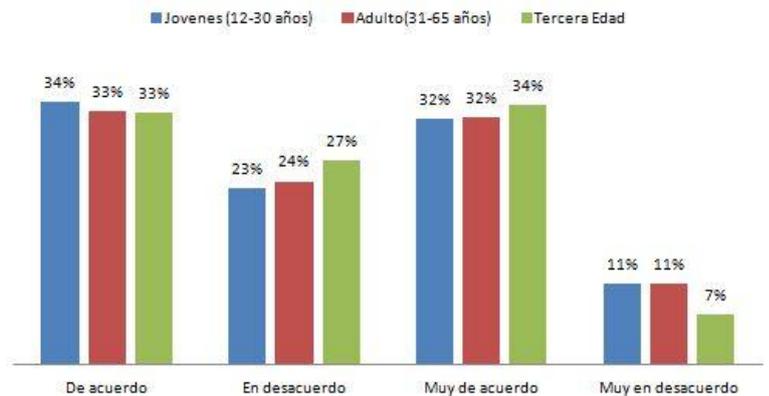
¿Reducir el vehículo privado al máximo en el centro de Zaragoza?



■ De acuerdo
 ■ En desacuerdo
 ■ Muy de acuerdo
 ■ Muy en desacuerdo



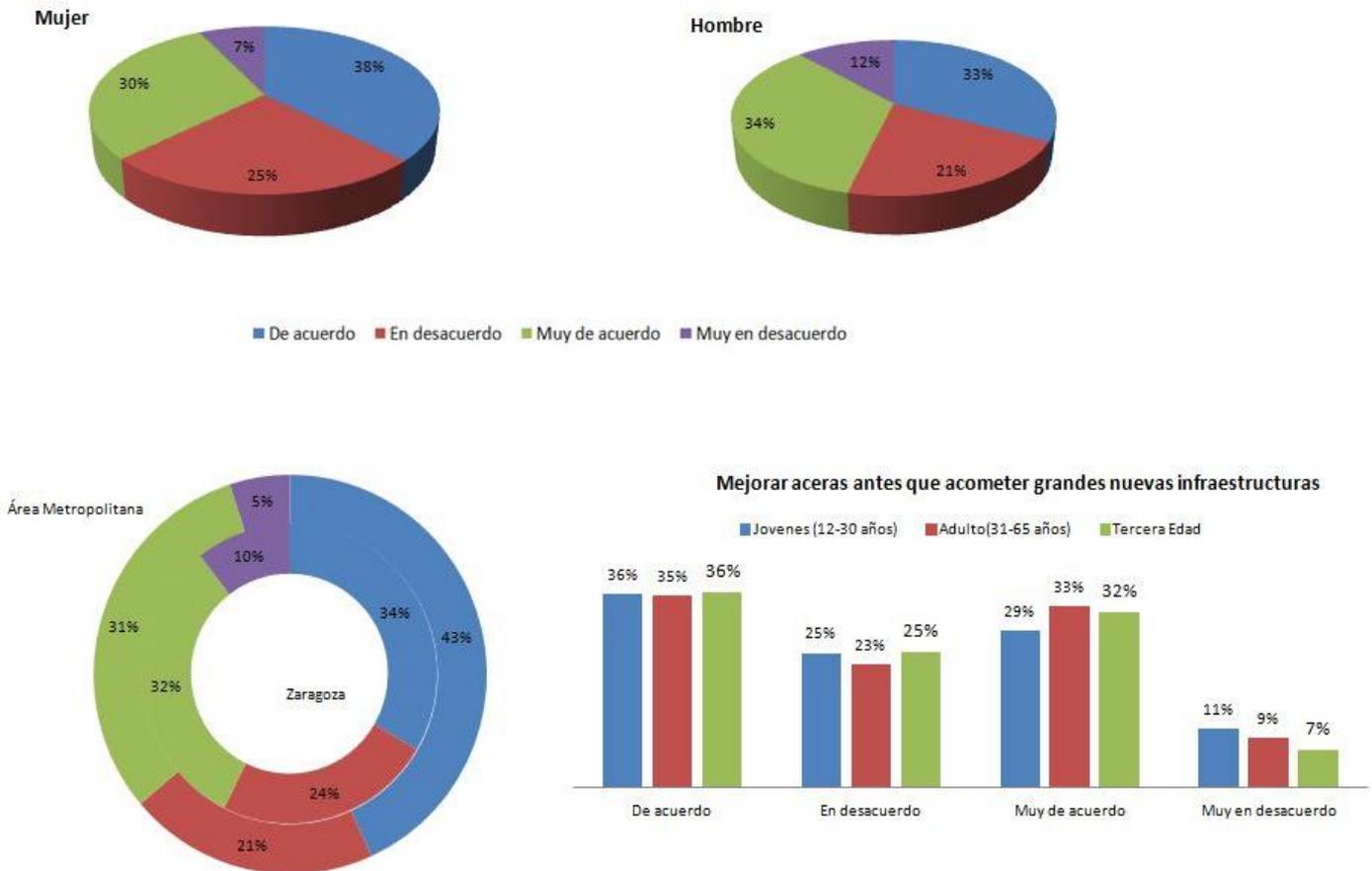
Reducir el vehículo privado al máximo en el centro de Zaragoza



Se impone la opinión de restringir al máximo el vehículo privado en el centro. En este caso los ciudadanos están más divididos en sus opiniones, ya que el margen de opiniones que están en desacuerdo es notable.

Más a favor de la restricción en el entorno que en Zaragoza, y la tercera edad es la favorable a la restricción.

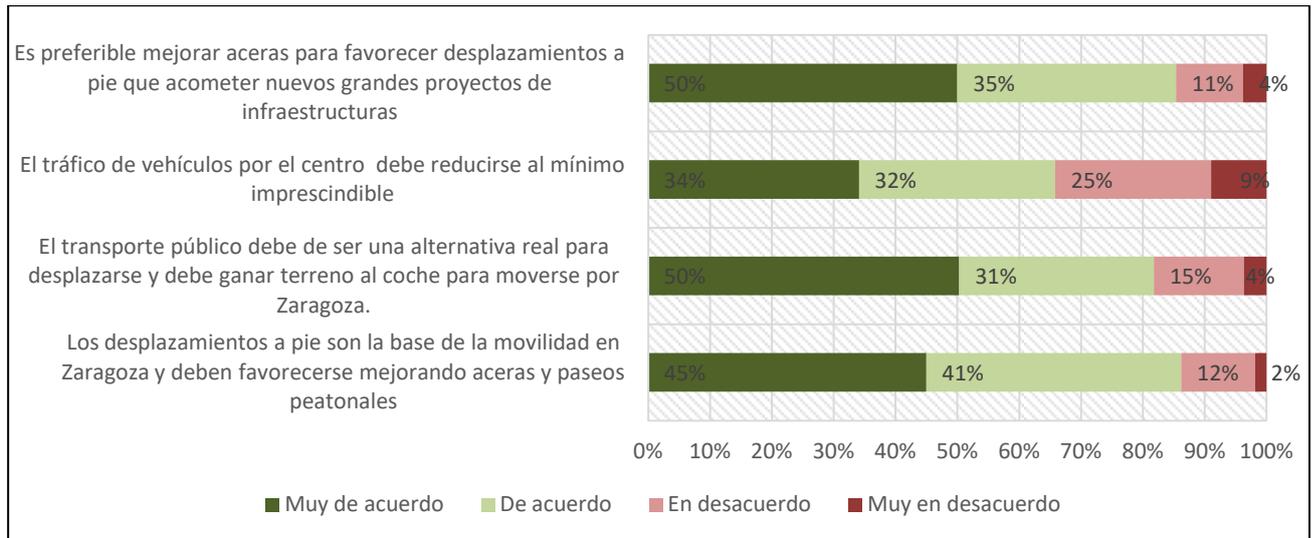
¿Mejorar aceras antes que grandes nuevas infraestructuras ¿



Opiniones repartidas, imponiéndose la valoración afirmativa de mejorar las aceras. La tercera edad vuelve a ser la que mejor valora esta opción. El entorno se sitúa más a favor que los zaragozanos. Los hombres y mujeres poseen una valoración semejante.

Se observa que en líneas generales que la tercera edad es la más proclive a favorecer al peatón, los menos proclives son los adultos (los que más utilizan el vehículo privado). El entorno se coloca ampliamente a favor de la movilidad de modos no motorizados y los Zaragozanos tienen más dudas que sus vecinos del extrarradio. Las opiniones entre hombres y mujeres no difieren de una manera llamativa, sólo por pequeños matices.

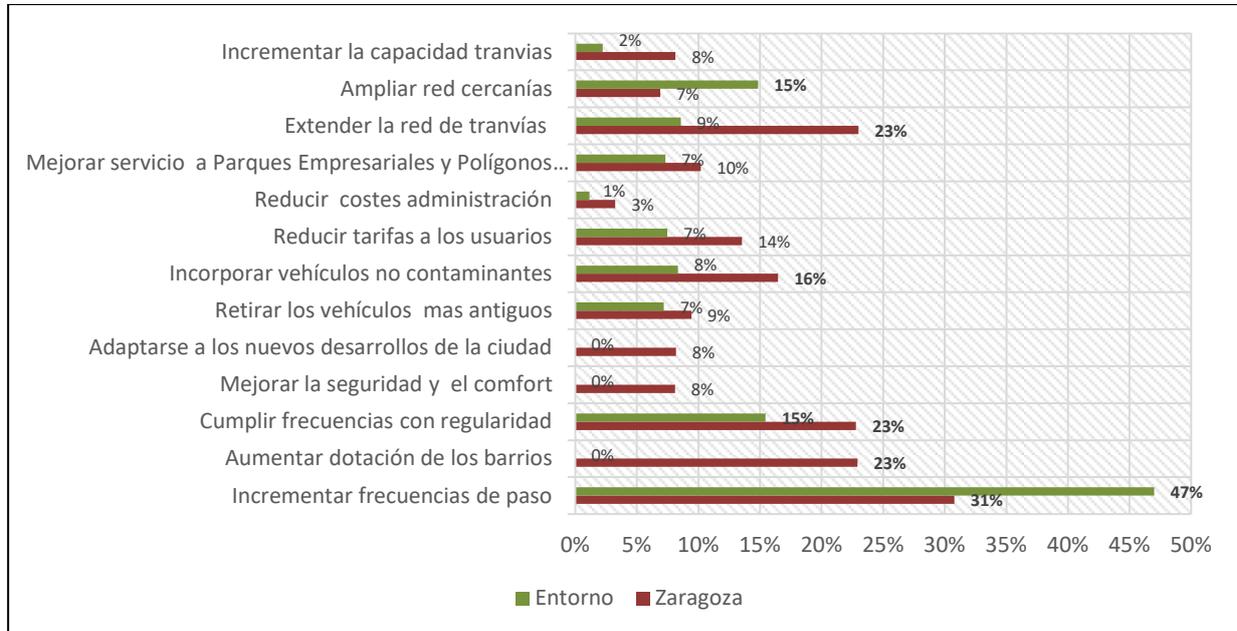
Orientación de las estrategias de movilidad, en Zaragoza:



Se observa un amplio respaldo a los objetivos recogidos en las DMM_Z. Los ciudadanos prefieren los proyectos de proximidad que les den una mejora en la calidad de vida y un mejor confort en su día a día que grandes proyectos para la ciudad.

TRANSPORTE PÚBLICO: RETOS Y MEJORAS

Principales retos en materia de transporte público



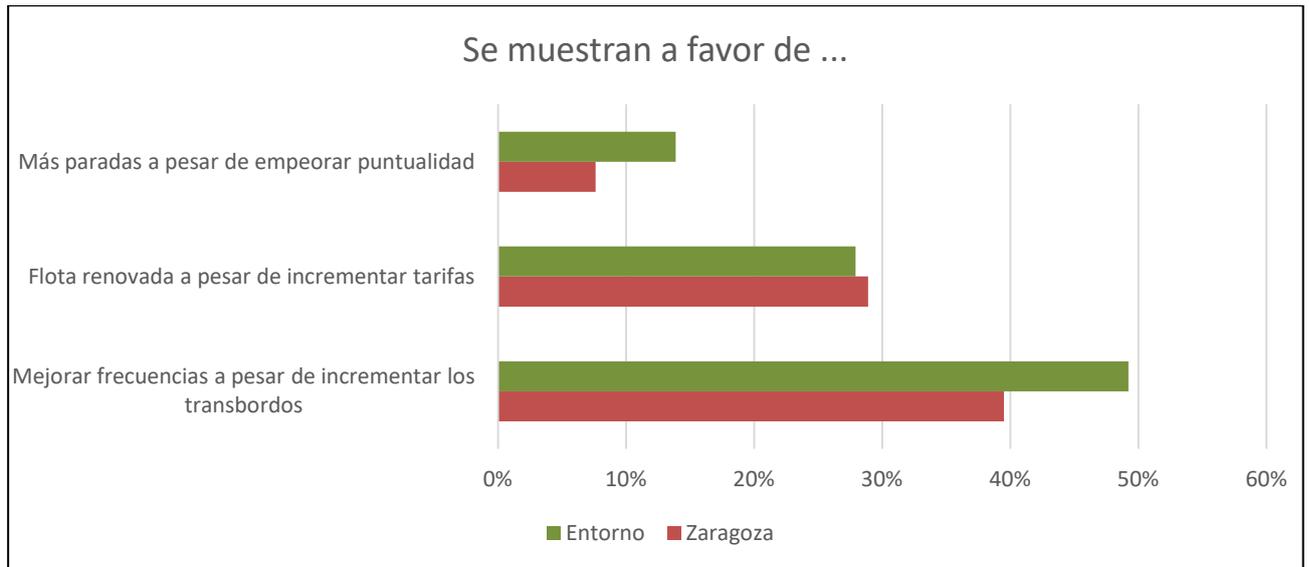
Se ponen de acuerdo el entorno y Zaragoza en el incremento de frecuencias, a lo que le otorgan la mayor importancia, por el contrario, lo que menos importante les parece es reducir los costes de la administración, lo que es llamativo en una época de crisis.

Para los zaragozanos los mayores retos son, extender la red de tranvías, cumplir con las frecuencias y aumentar la dotación a los barrios.

Para el entorno, lógicamente dan más importancia al cercanías frente al tranvía y cumplir frecuencias esta dentro de sus preferencias.

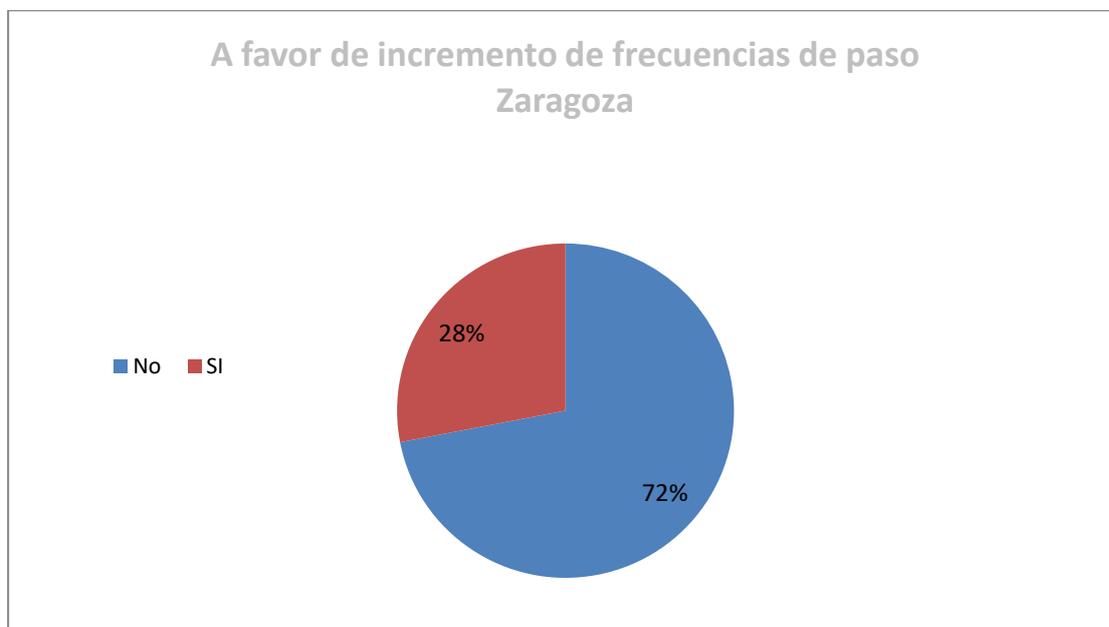
Claramente el mayor reto es incrementar las frecuencias y que estas se cumplan, así como extender la red de transportes colectivos de gran capacidad.

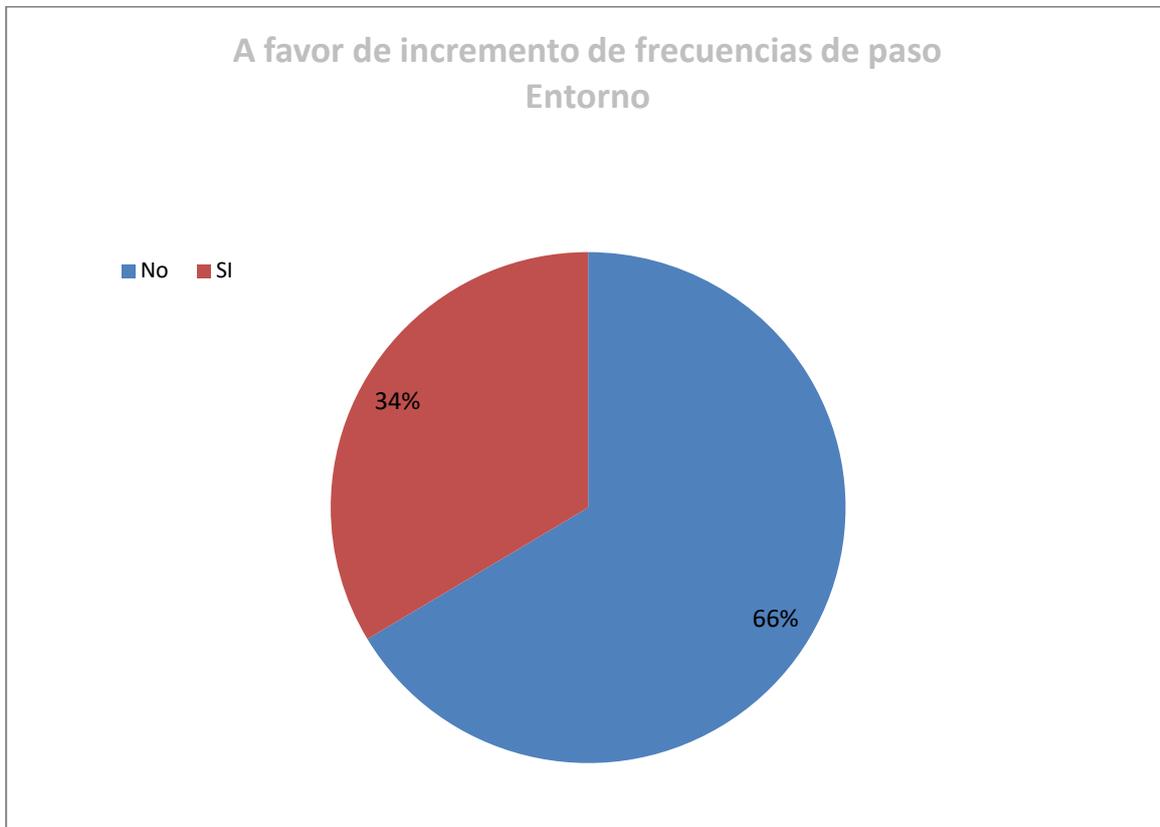
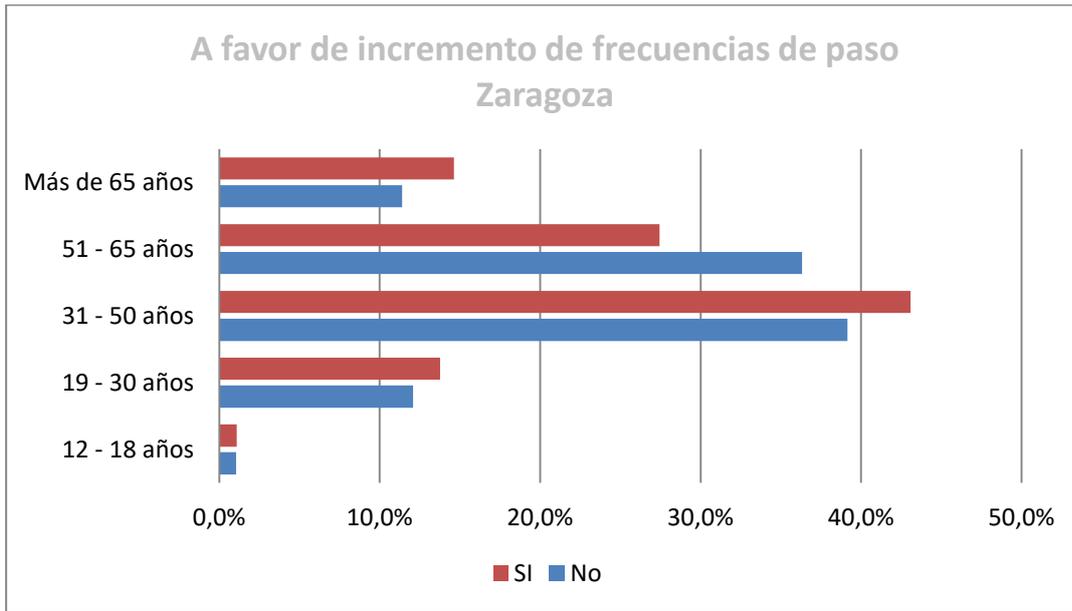
Principales Prioridades en materia de transporte público:

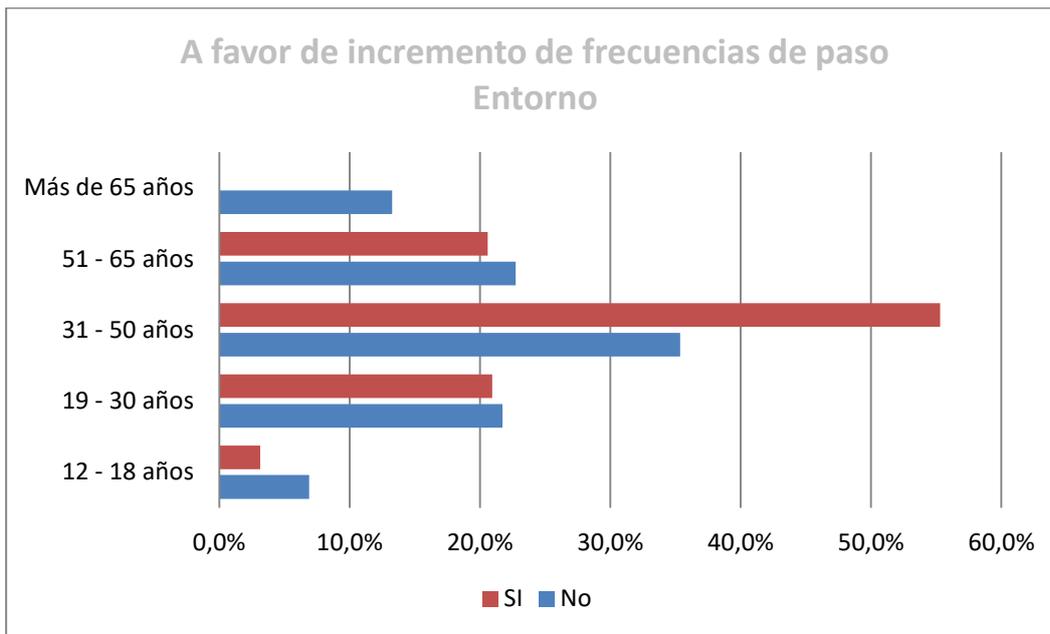


El entorno y Zaragoza divergen en sus prioridades respecto a frecuencias/transbordos y paradas/puntualidad. De igual manera el entorno prefiere más paradas a pesar de empeorar la puntualidad, de tal manera que se aprecian las diferencias del uso del bus urbano y del bus interurbano.

¿Ven como prioridad los usuarios del bus incrementar las frecuencias de paso?





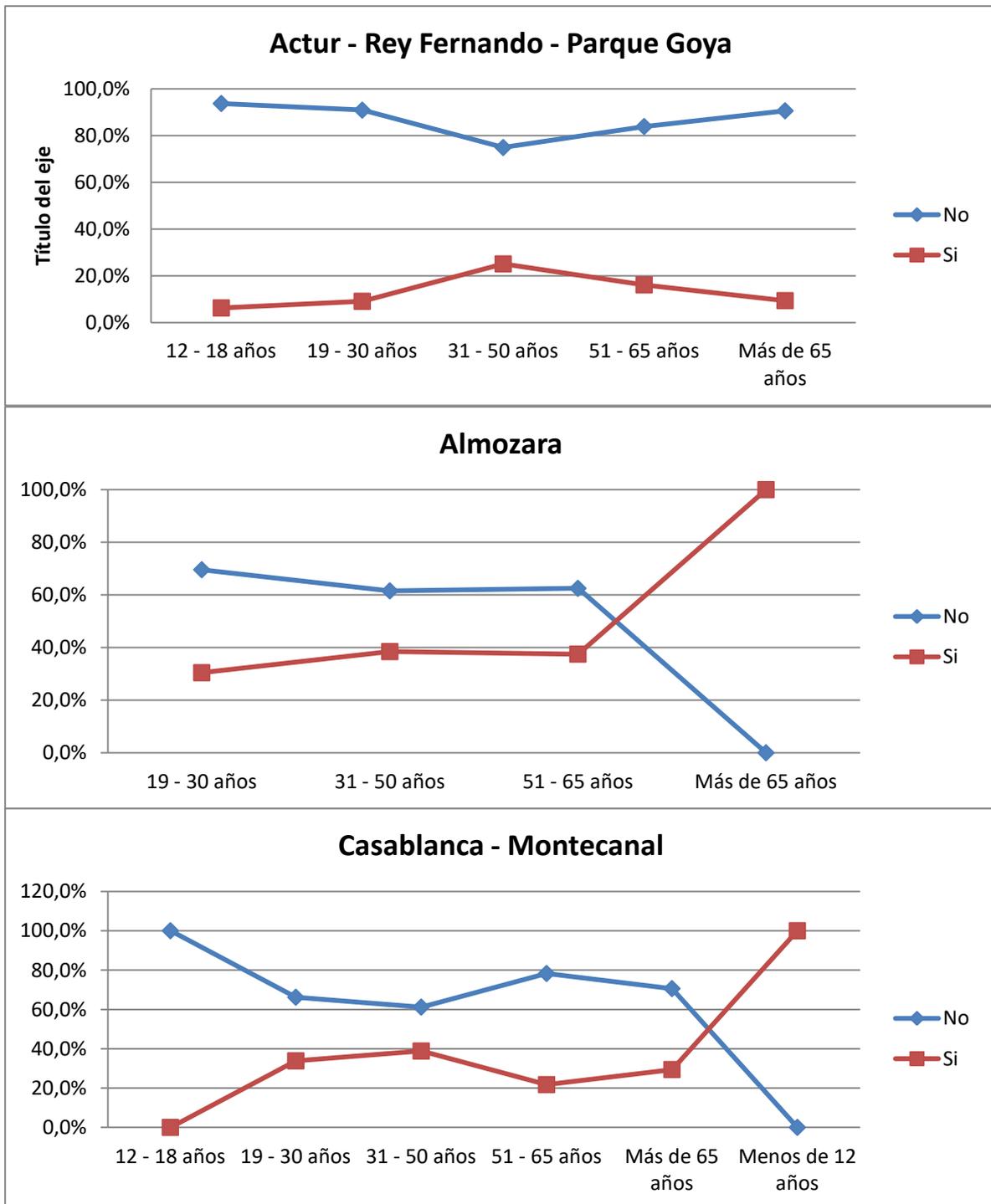


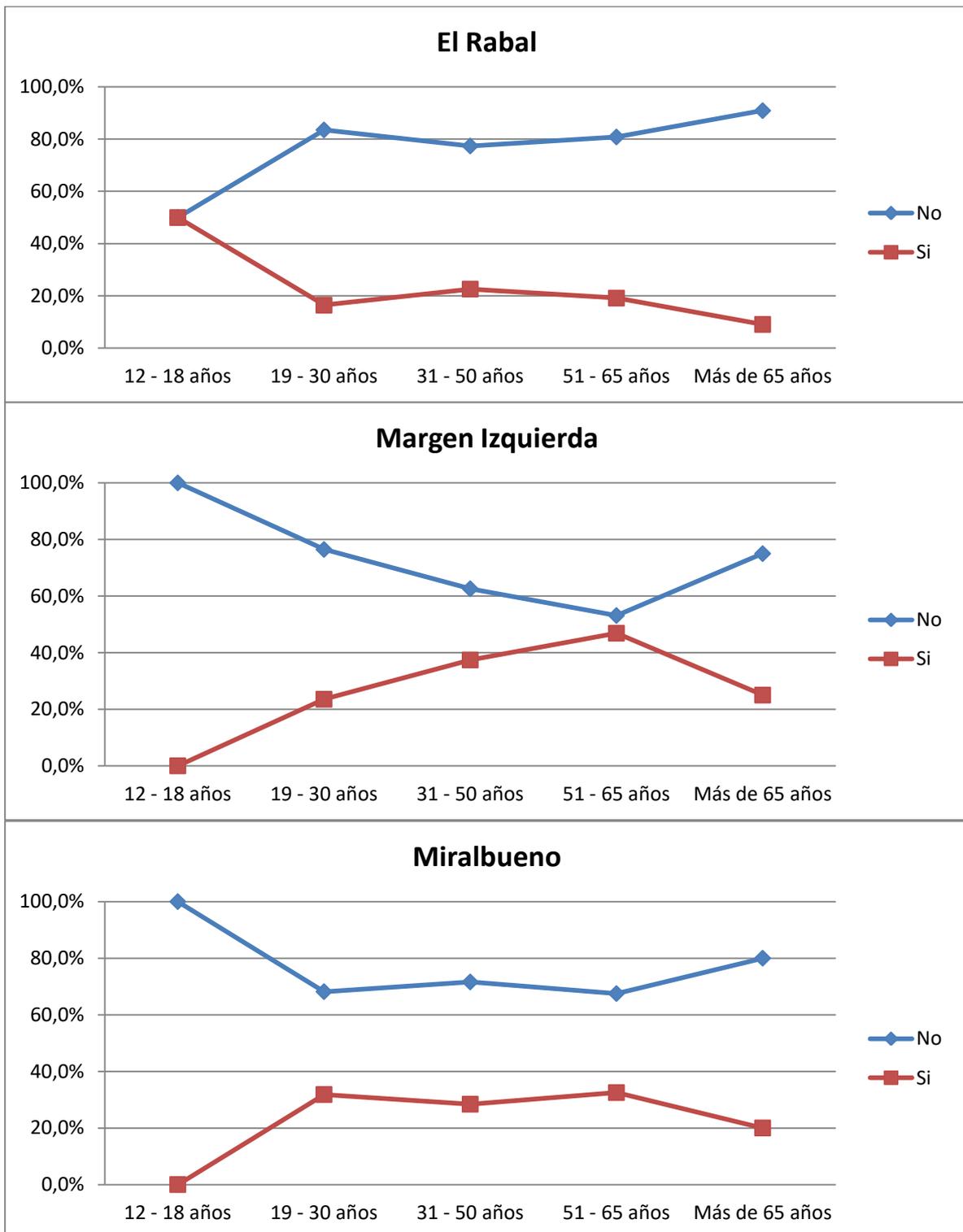
Los ciudadanos que se desplazan en autobús no ven como una prioridad el aumento de las frecuencias. Solamente la franja de edad adulta piensa que es necesario un incremento de paso para los autobuses. Posiblemente derivado del uso del bus para ir a trabajar, lo que implica que tengan menos margen de maniobra para moldear sus horarios.

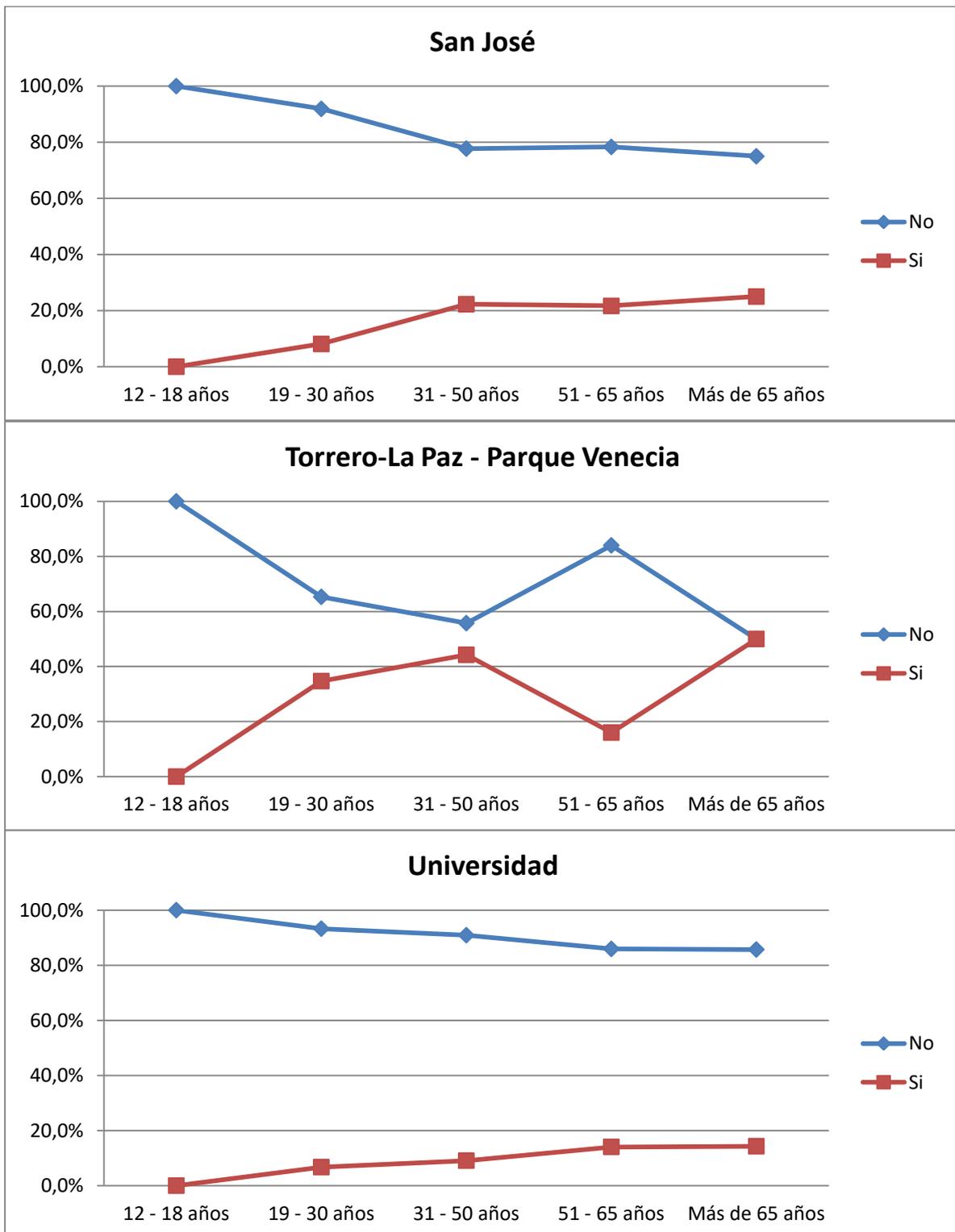


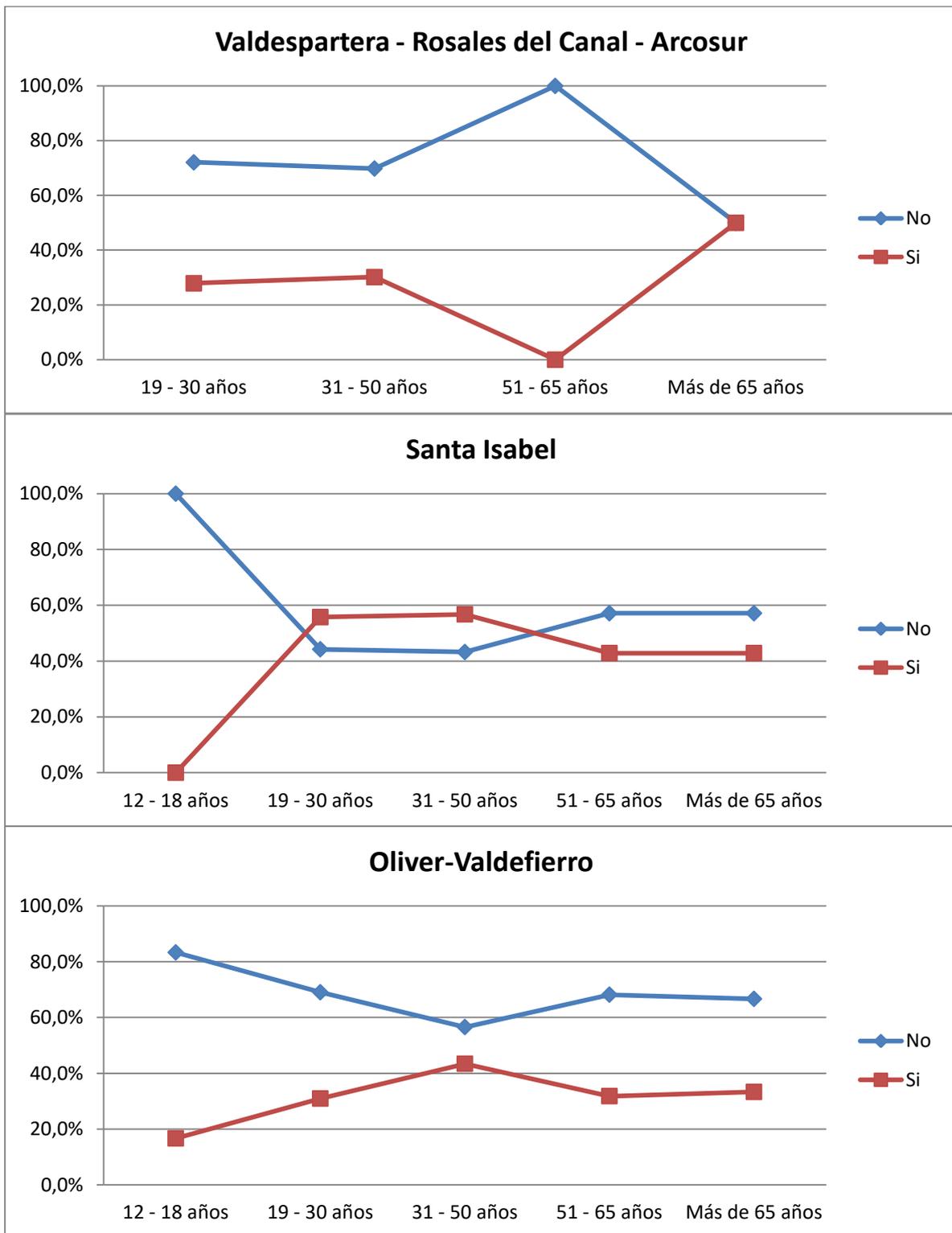
Una amplia mayoría del entorno no ve una prioridad mejorar la conexión con Zaragoza mediante el transporte público, por lo que da pie a confirmar que la red de transporte Público del Área va por buen camino.

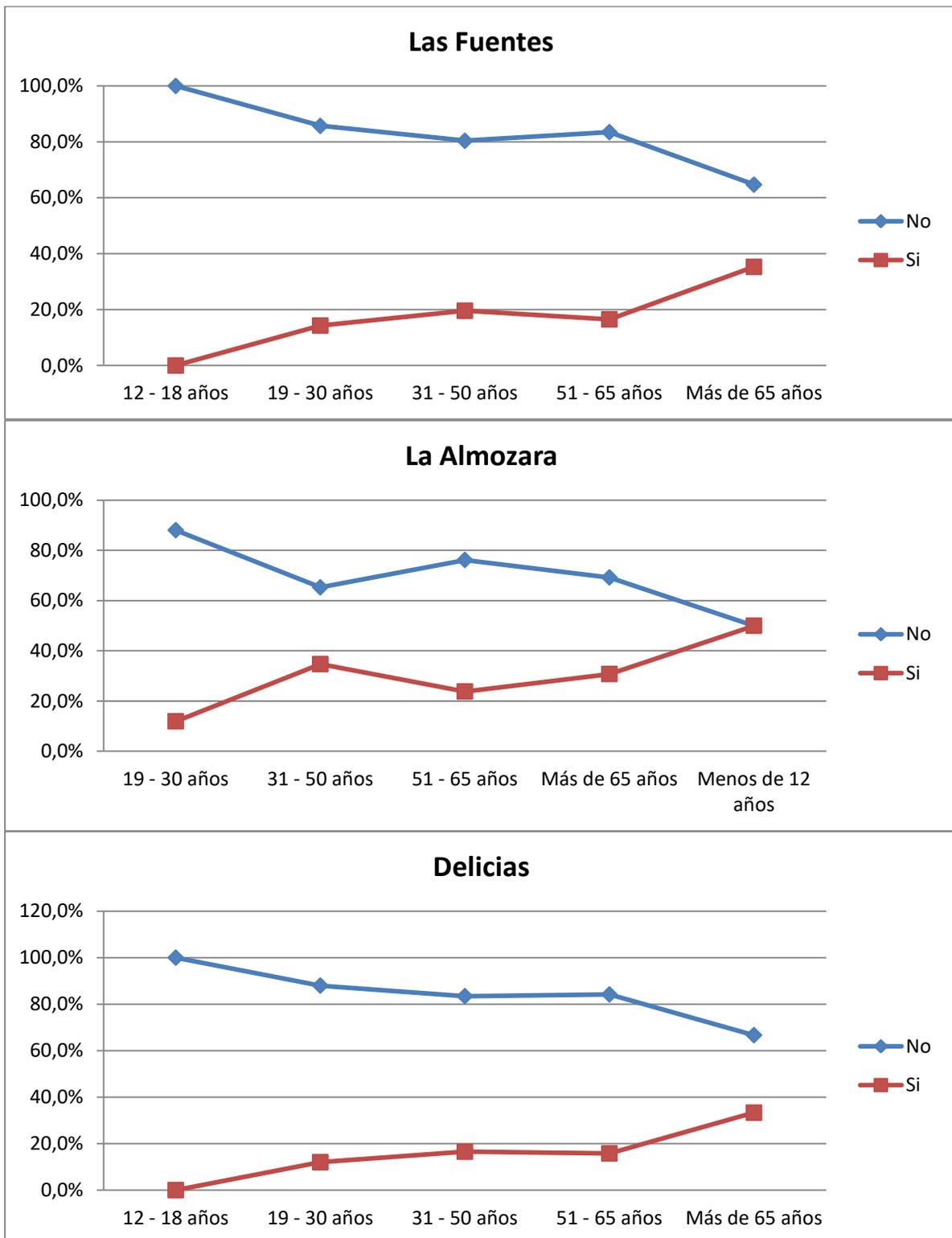
A favor de una mayor dotación en Barrios de TP: visión de los distritos

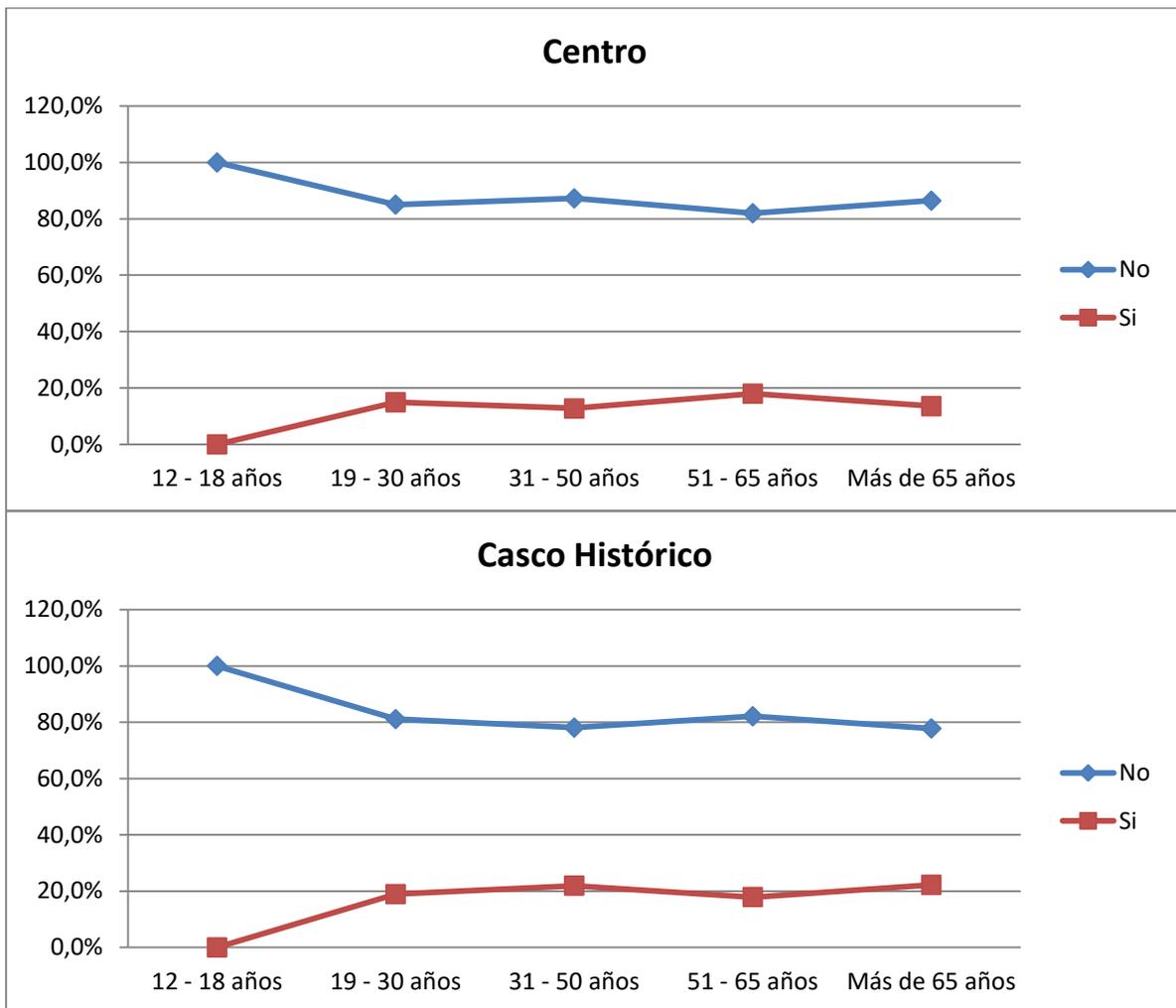


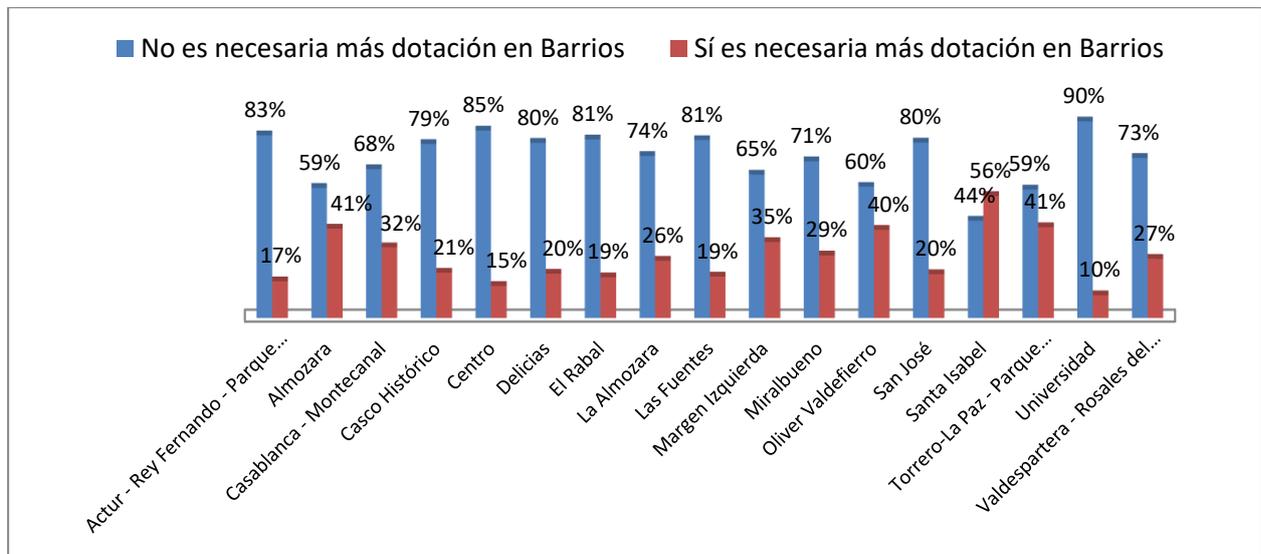










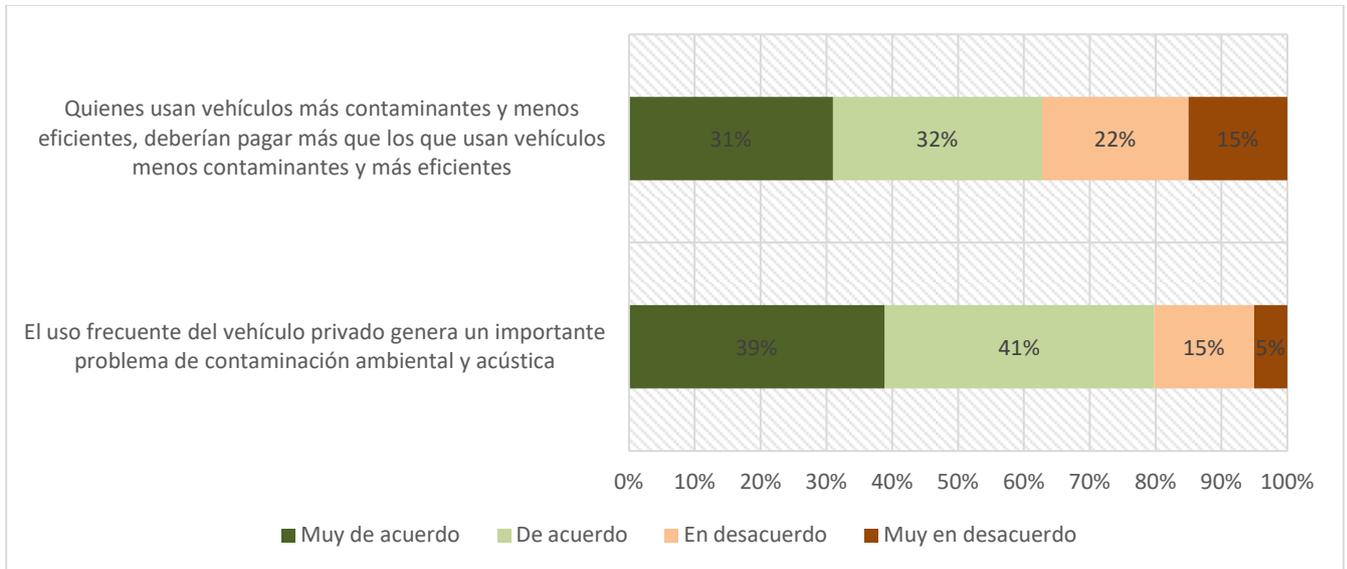


De manera unitaria, desde los propios distritos no ven necesaria una mayor dotación de transporte público en los barrios, algunos más que otros. La única excepción es Santa Isabel, que sí que lo ve necesario. Con este gráfico se puede obtener en un primer vistazo donde los vecinos ven necesario mejorar el transporte público en los barrios.

VEHÍCULO PRIVADO: MEDIDAS

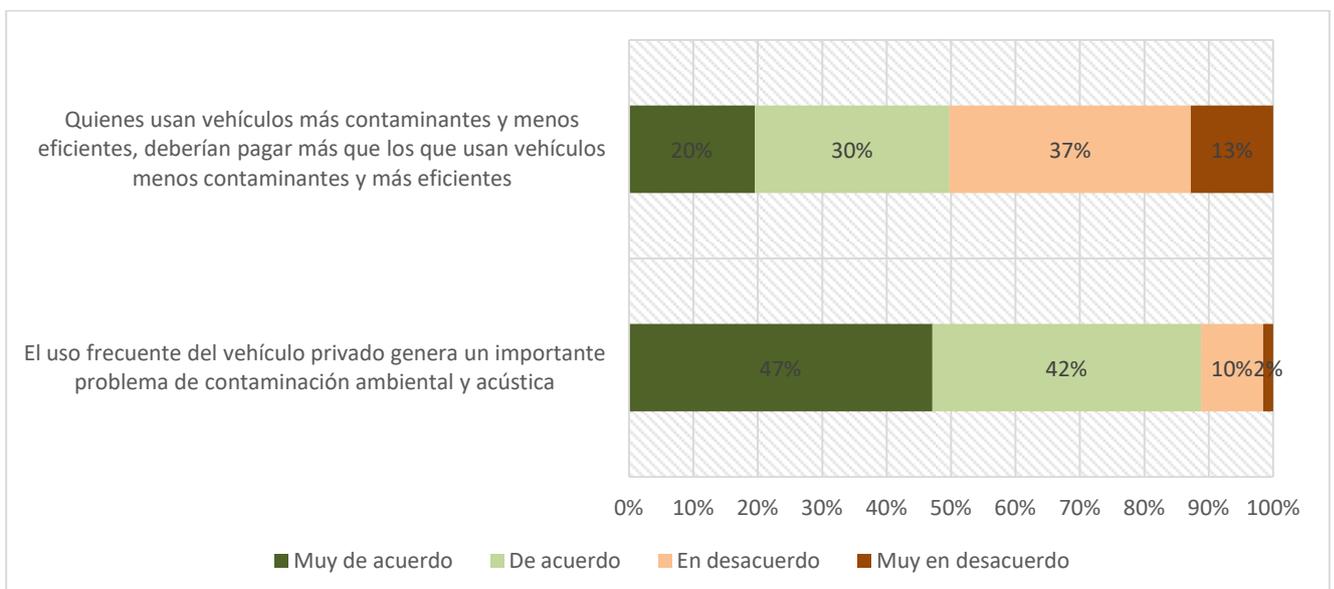
Nivel de percepción de las externalidades del vehículo privado:

Zaragoza:

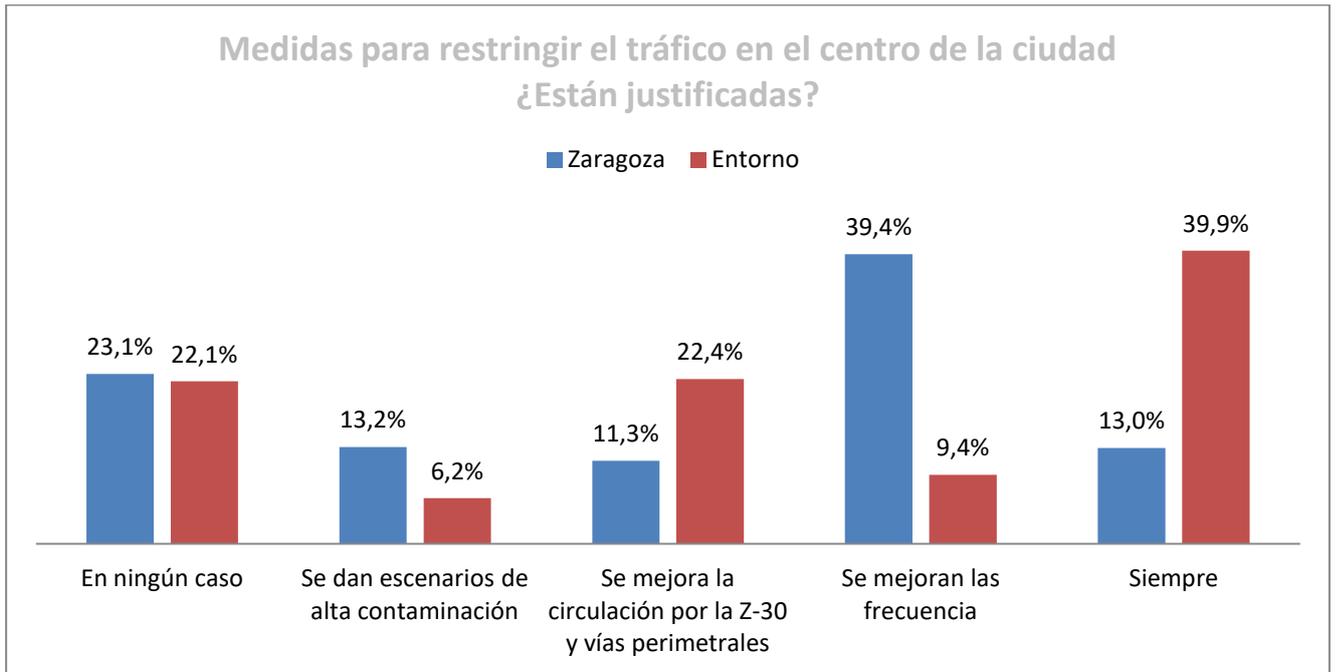


Alta percepción de los perjuicios sociales del uso excesivo del vehículo privado. Mayor controversia respecto a asumir penalizaciones económicas en función de estos factores.

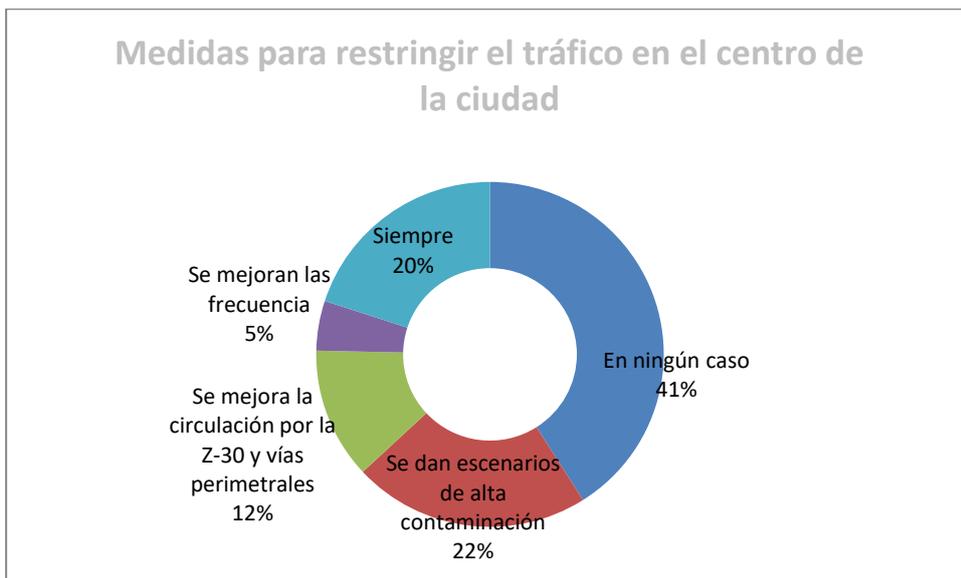
Entorno:

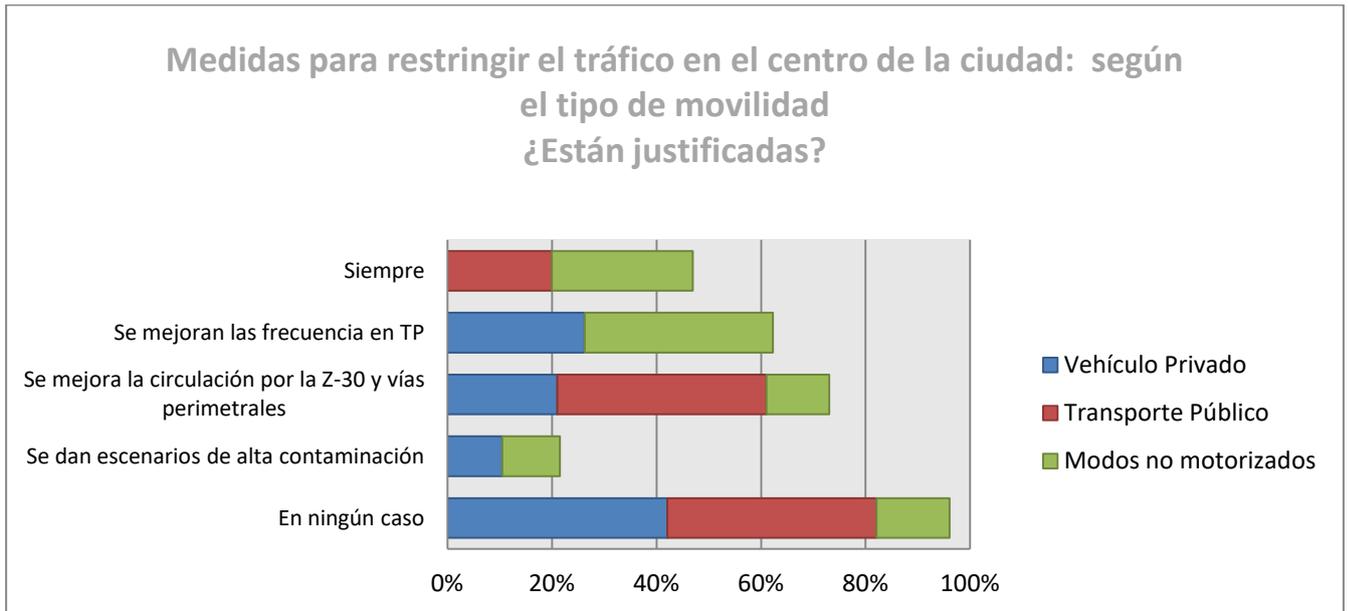


Resultado mas polarizados en el entorno que en Zaragoza.



Medidas vistas desde el centro de Zaragoza: Distritos Centro y Casco Histórico

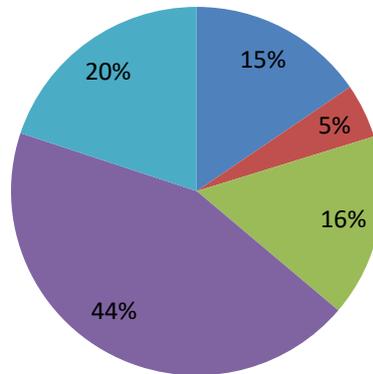




El porcentaje contrario a las medidas de restringir el tráfico en el centro de la ciudad, es idéntico entre el Entorno y Zaragoza. Difieren en las medidas, mientras en Zaragoza casi un 40% está de acuerdo en restringir el tráfico si se incrementan las frecuencias, en el entorno ese 40 % justifica siempre la restricción de tráfico.

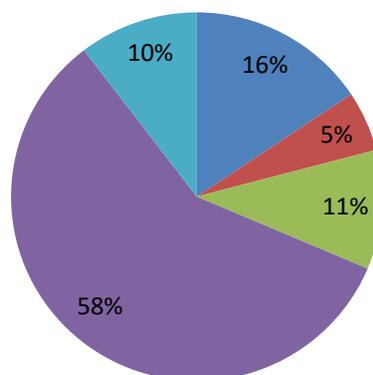
Medidas para restringir el tráfico en el centro de la ciudad Hombre

- Se dan escenarios de alta contaminación
 - Se mejora la circulación por la Z-30 y vías perimetrales
 - Siempre
- Se dispone de aparcamientos disuasorios
 - Se mejoran las frecuencia



Medidas para restringir el tráfico en el centro de la ciudad Mujer

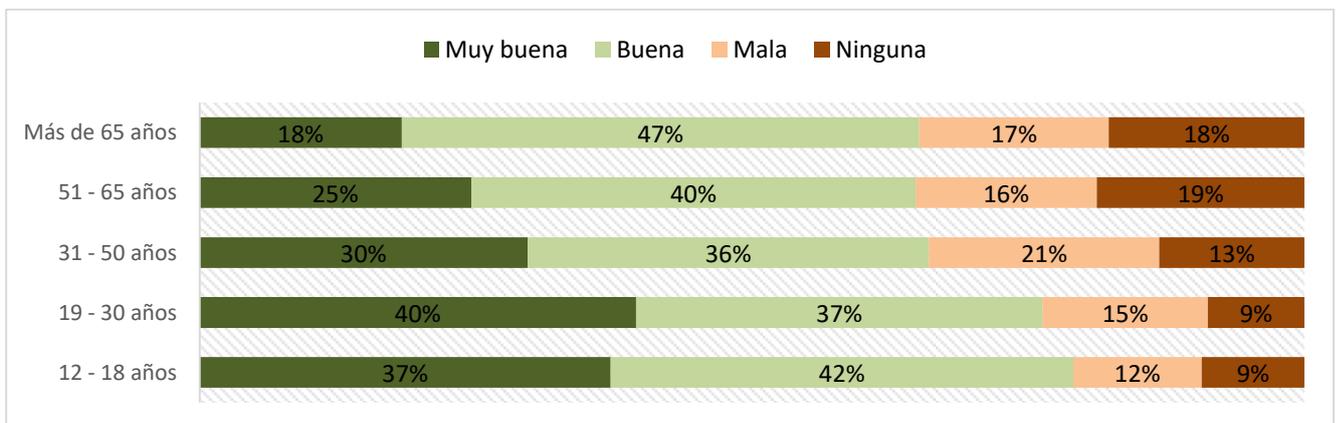
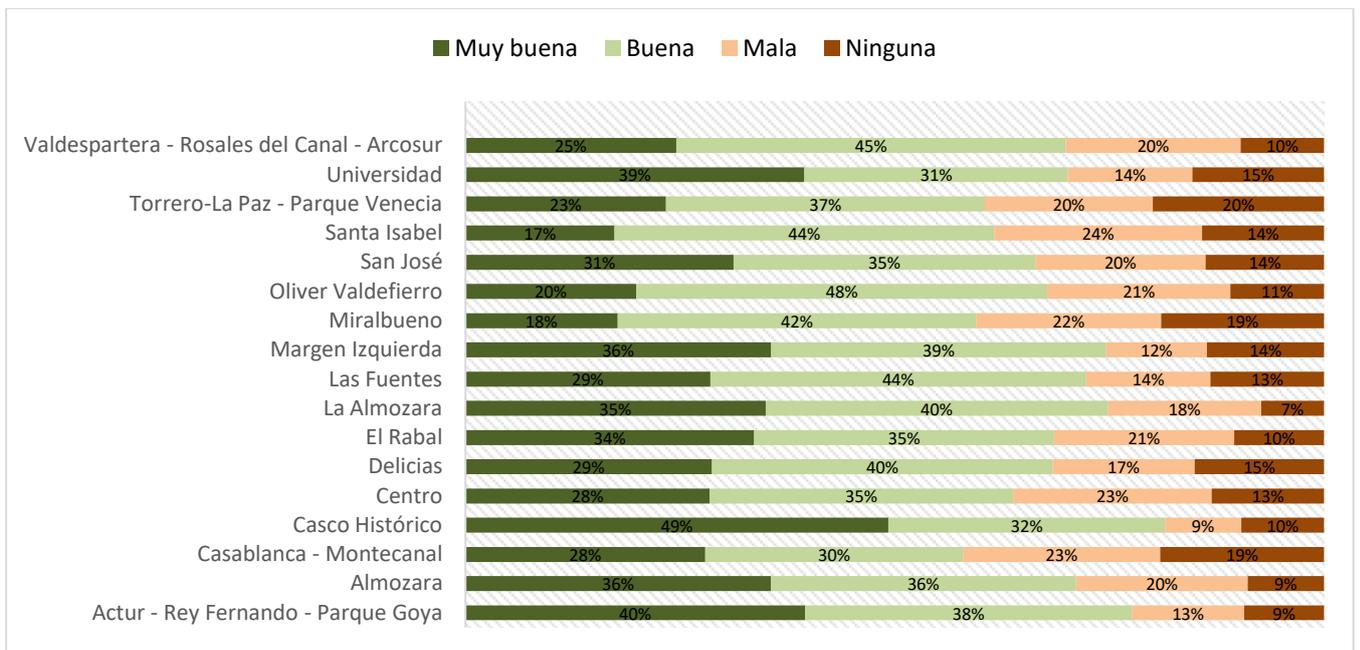
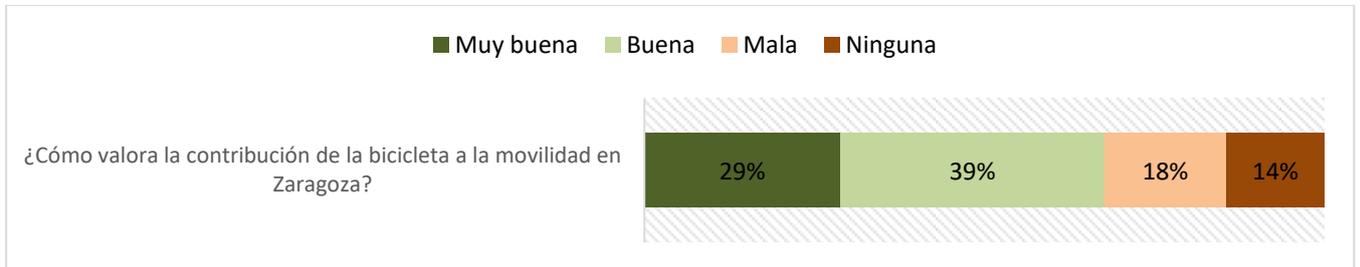
- Se dan escenarios de alta contaminación
 - Se mejora la circulación por la Z-30 y vías perimetrales
 - Siempre
- Se dispone de aparcamientos disuasorios
 - Se mejoran las frecuencia



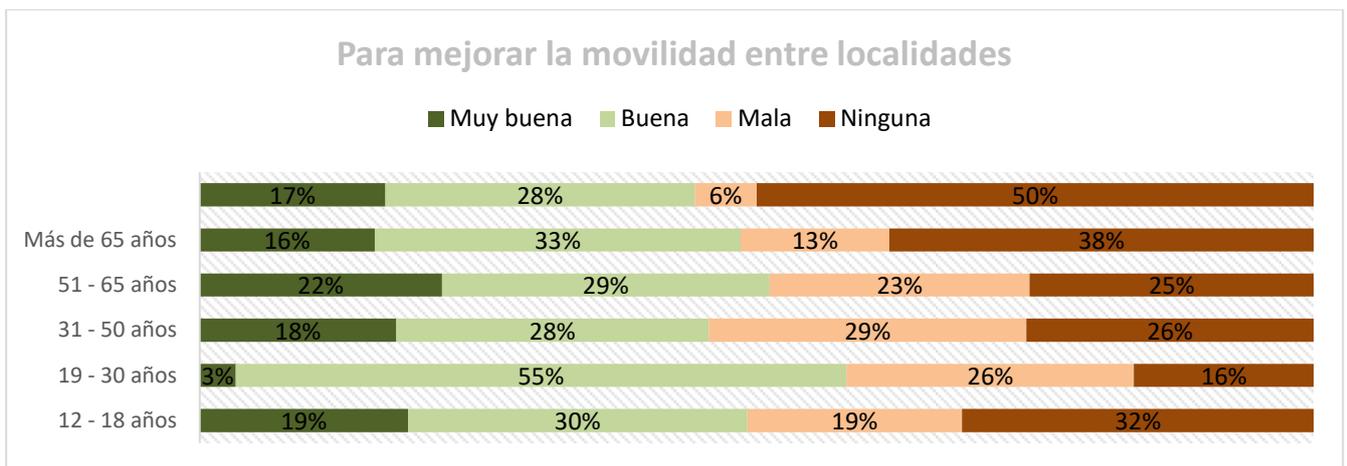
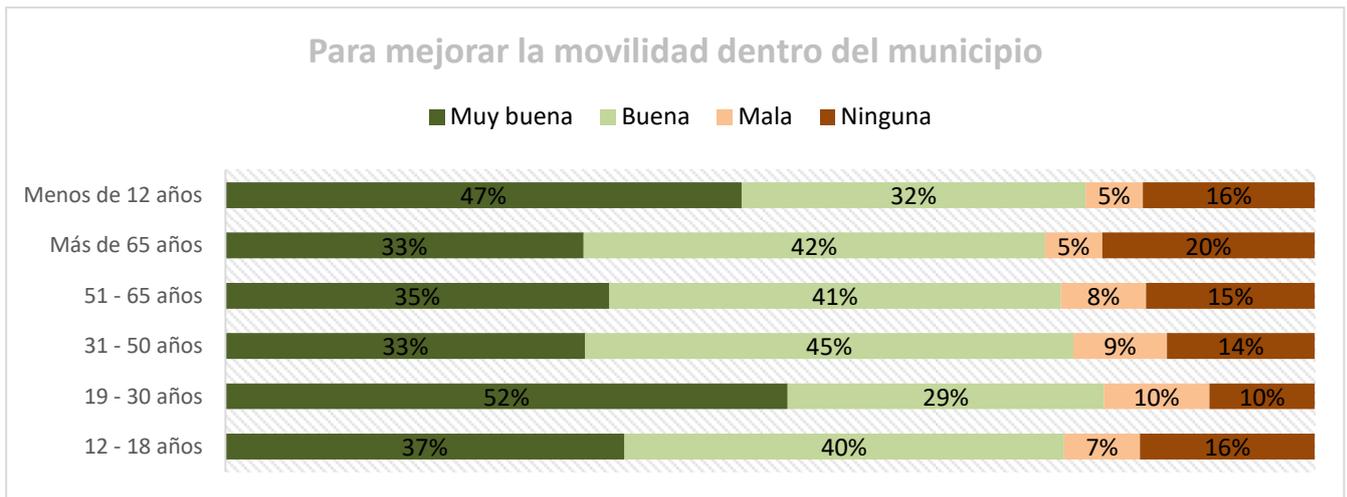
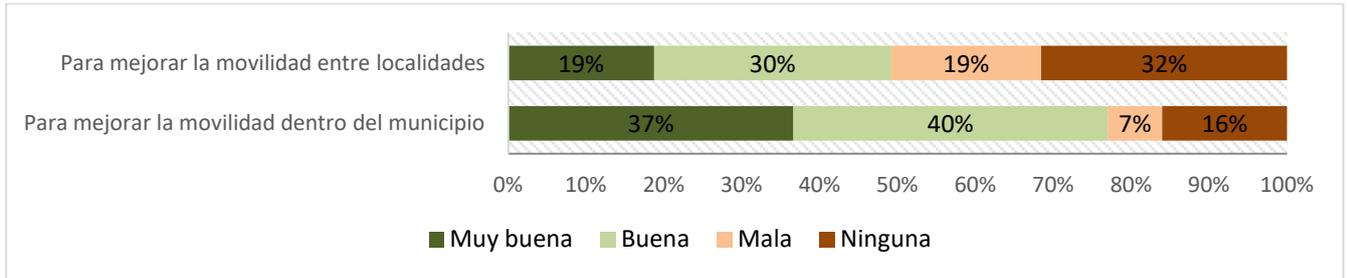
BICICLETA: VALORACIÓN Y PRINCIPALES MEDIDAS

Valoración general de la contribución de la bicicleta a la movilidad

Zaragoza:

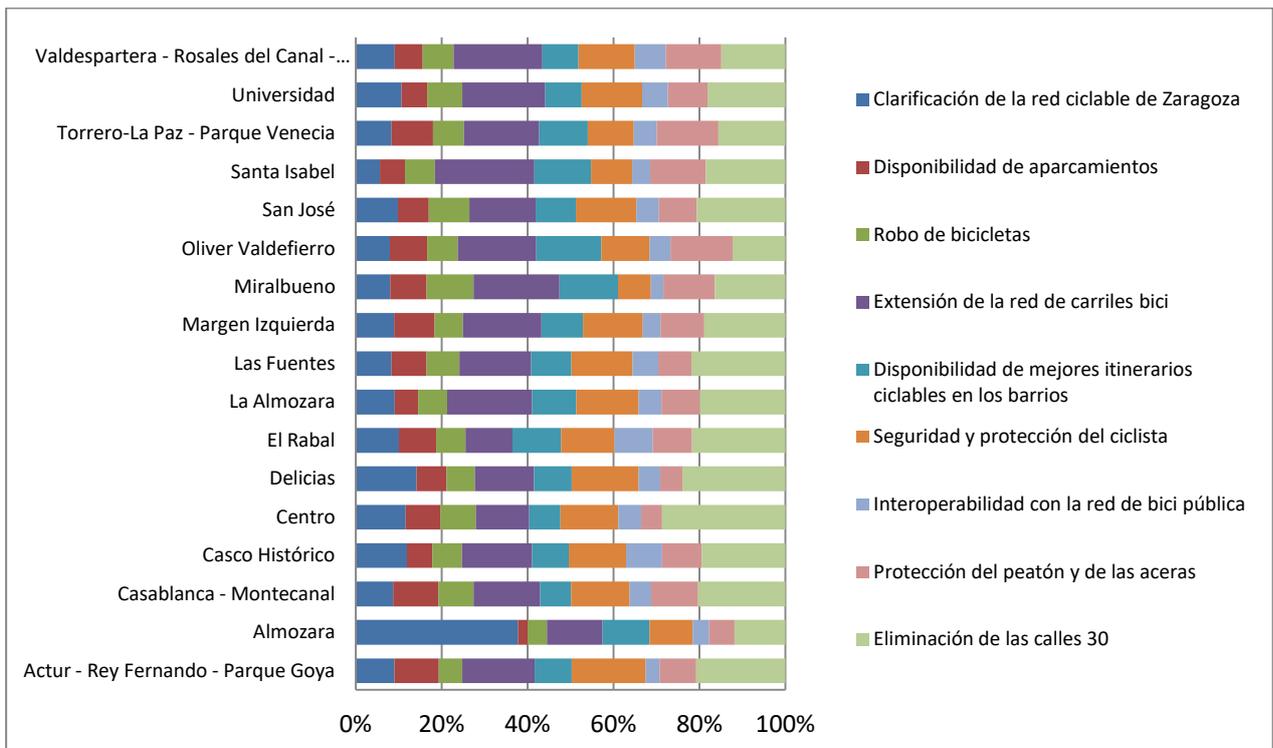
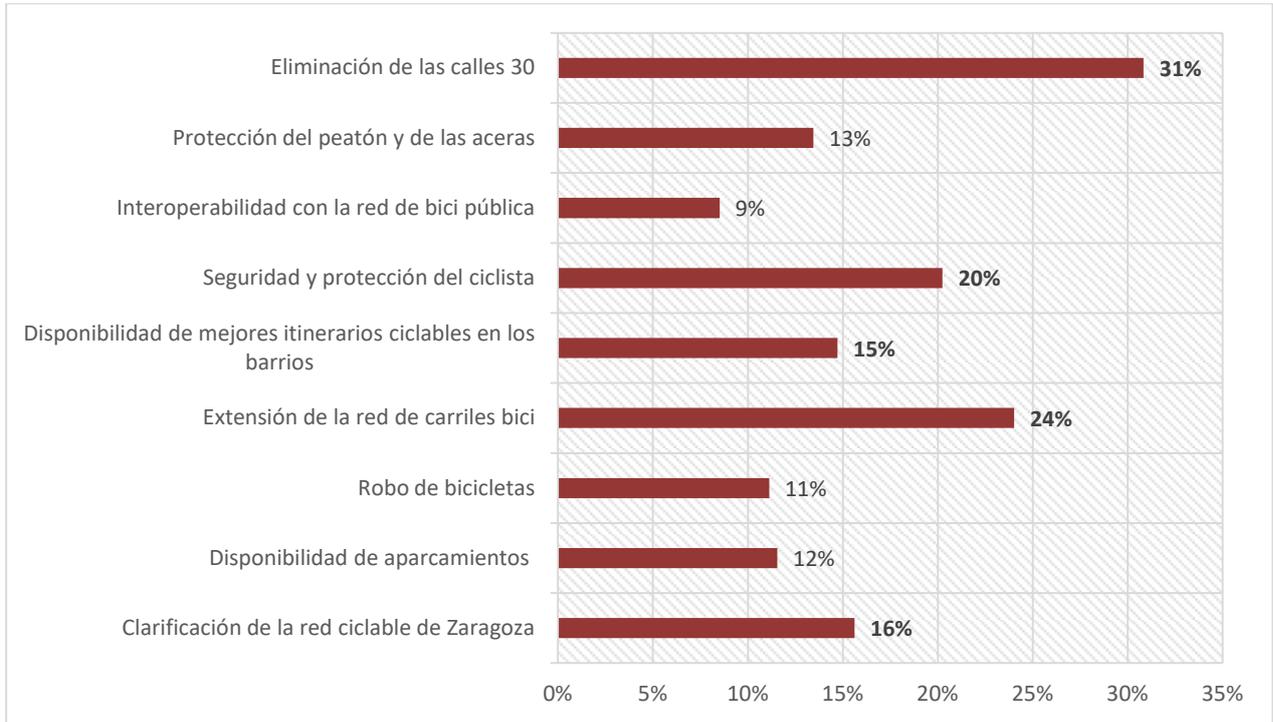


Entorno:



En líneas generales el recibimiento del “boom” de la bicicleta ha sido muy buena

Principales actuaciones para mejorar la red ciclable en Zaragoza



Principales actuaciones para mejorar la red ciclable en el Entorno

