

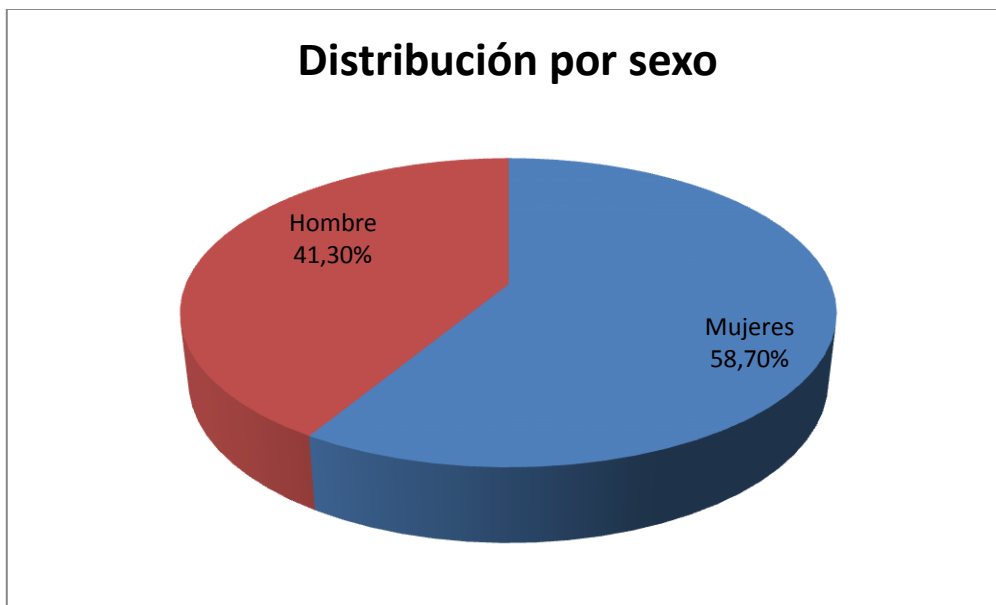
Encuesta Transporte Público



1. PERFIL DEMOGRÁFICO DE LOS ENCUESTADOS	2
Sexo	2
Edad	2
Categoría Profesional	3
Residencia	3
2. Patrones de uso	4
Uso del transporte urbano	4
Uso de transporte metropolitano	4
Usuarios por zona del sistema	4
3. Cuestiones relativas a la LAC	5
Valoración de la Línea LAC	5
Ubicación de las paradas	5
Principales problemas del LAC	6
Evolución futura del LAC	6
4. Las Líneas de Barrio	7
Valoración de las Líneas de Barrio	7
Grado de cobertura	7
Puntos sin conexión adecuada	8
Posibles mejoras en las líneas de barrio	8
5 Integración con el sistema Metropolitano de autobuses	9
Evaluación de las variaciones del sistema metropolitano	9
Calificación de los cambios en el sistema interurbano	9
Evolución de los tiempos de recorrido	10
Incremento de tiempo de recorrido	10
Variación en los transbordos	11
Incremento del desplazamiento a pie	11
6. Valoración global del sistema	12
Valoración global del nuevo sistema y mapa	12
Evolución del sistema de transporte	12
Principales puntos de mejora del sistema	13
Nuevo sistema frente sistema antiguo	13
7. Ficha Técnica	14

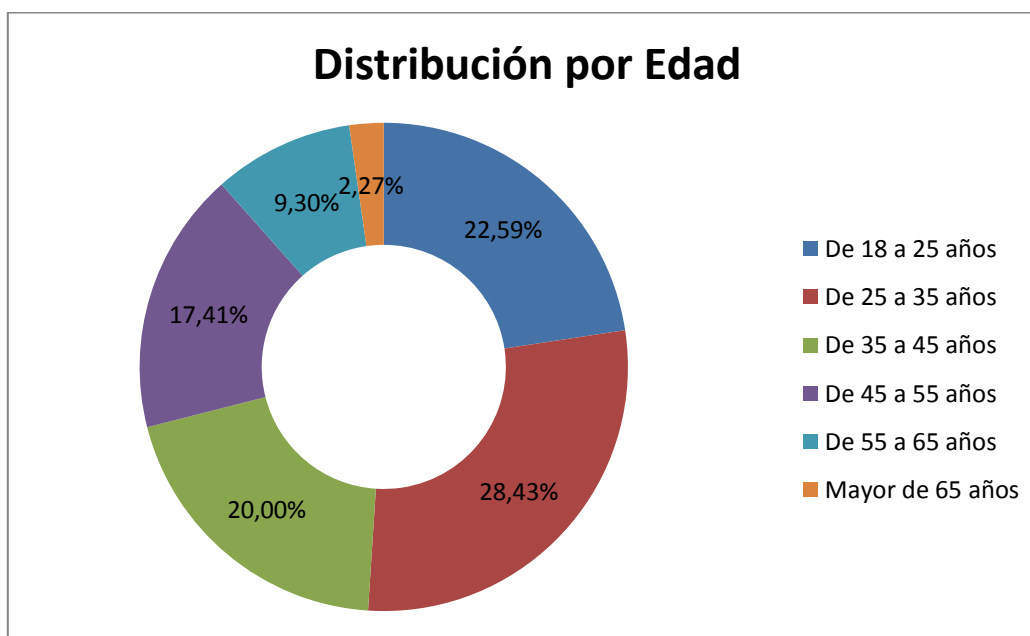
1º PERFIL DEMOGRÁFICO DE LOS ENCUESTADOS

Sexo



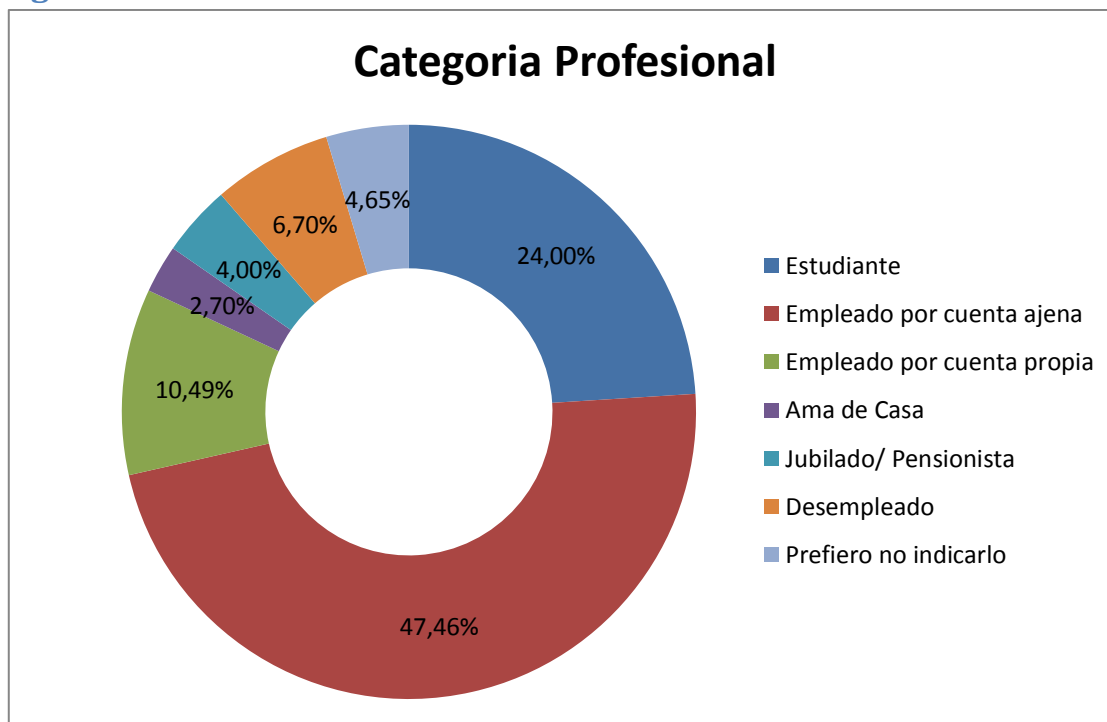
Entre los participantes, predominan las mujeres con un 58,7% frente a un 41,3% de hombres.

Edad



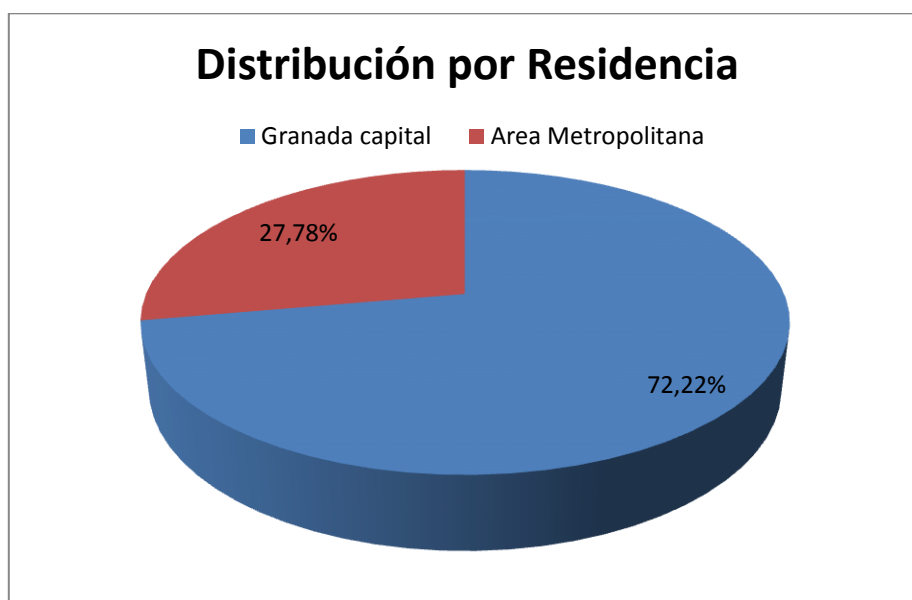
La encuesta ha abarcado todos los rangos de edad, con predominio de aquellos entre los 25 a 35 años, seguido de los que están entre los 35 a 45. Dado el carácter online de la encuesta se han complementado con encuestas personales especialmente dentro de los rangos de mayor edad a fin de complementar la muestra.

Categoría Profesional



Entre los participantes destacan los empleados por cuenta ajena, seguidos por los estudiantes, tal como era de esperar en una ciudad como Granada, marcadamente universitaria. Otros grupos como amas de casa, jubilados o desempleados tienen una representación diversa aunque menor.

Residencia



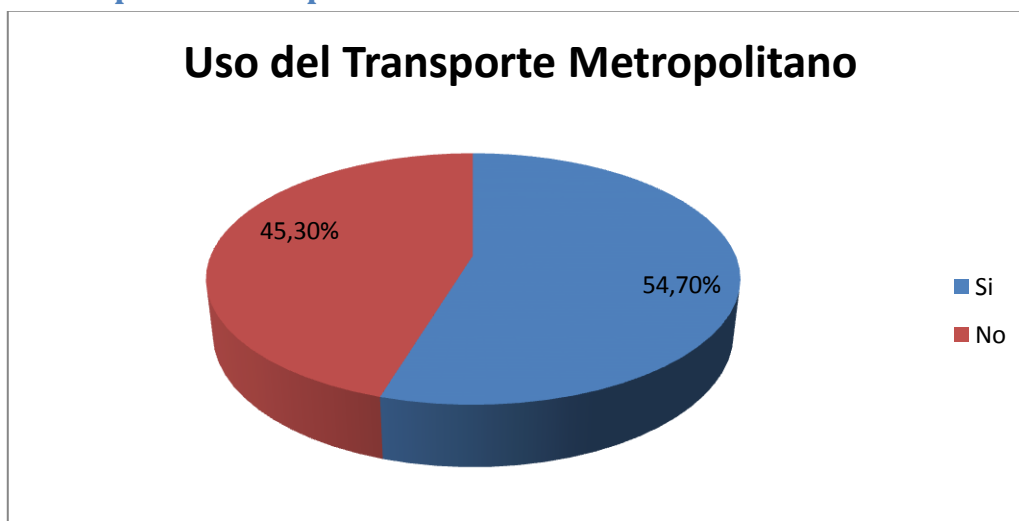
La amplia mayoría de los participantes residen en la capital, en una relación de casi 3 a 1 respecto a los que viven en el área metropolitana. No obstante sorprende como pese a este dato, y como se verá a continuación, se realiza un uso más intensivo tanto del servicio urbano interurbano.

2º Patrones de uso

Uso del transporte urbano

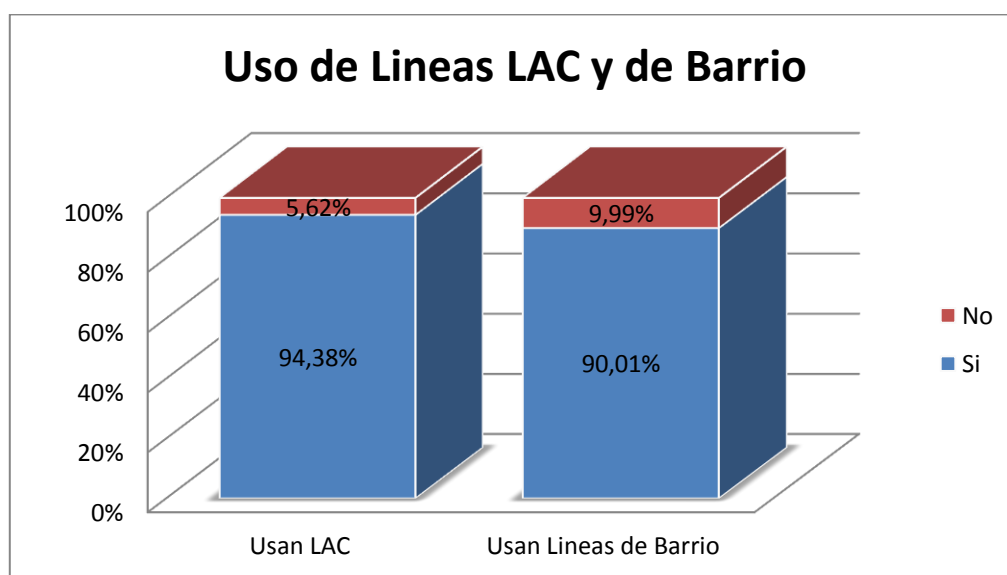
La primera cuestión de estudio se refería al uso del transporte urbano donde un abrumador 98,4% contesta de forma afirmativa, lo que da mayor valor pues a las experiencias y respuestas de los usuarios.

Uso de transporte metropolitano



Si recordamos las áreas de residencia, el predominio era para los residentes en la capital en un 75% a un 25% de residentes metropolitanos. Las respuestas obtenidas a esta pregunta muestran un elevado uso del transporte metropolitano incluso por residentes en Granada, lo que demuestra la necesidad de considerar especialmente el trato que le dispensa a este transporte de cercanía.

Usuarios por zona del sistema

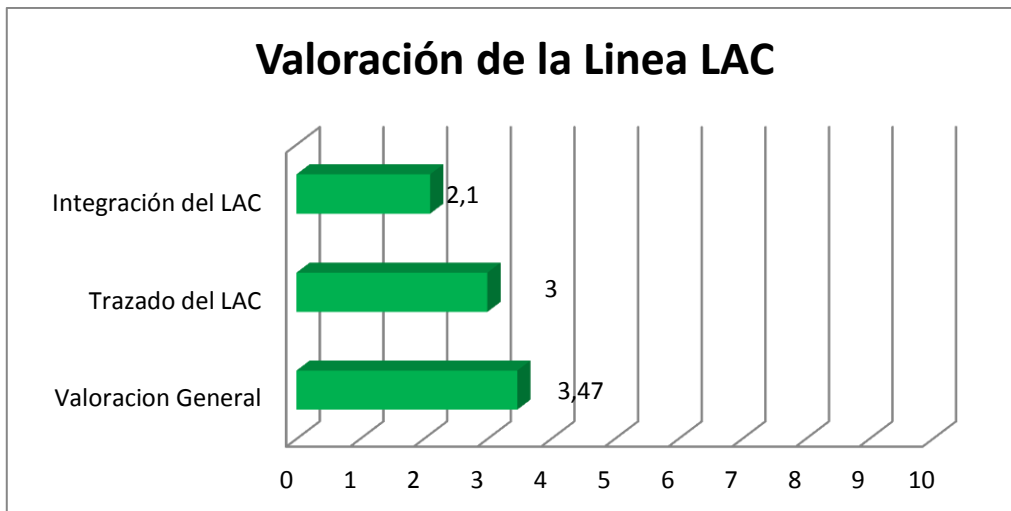


Prácticamente la totalidad de los encuestados han usado un LAC desde su puesta en marcha, mientras que 9 de cada 10 han usado las nuevas líneas de barrio. Un elemento más que garantiza la calidad de las respuestas.

3º Cuestiones relativas a la LAC

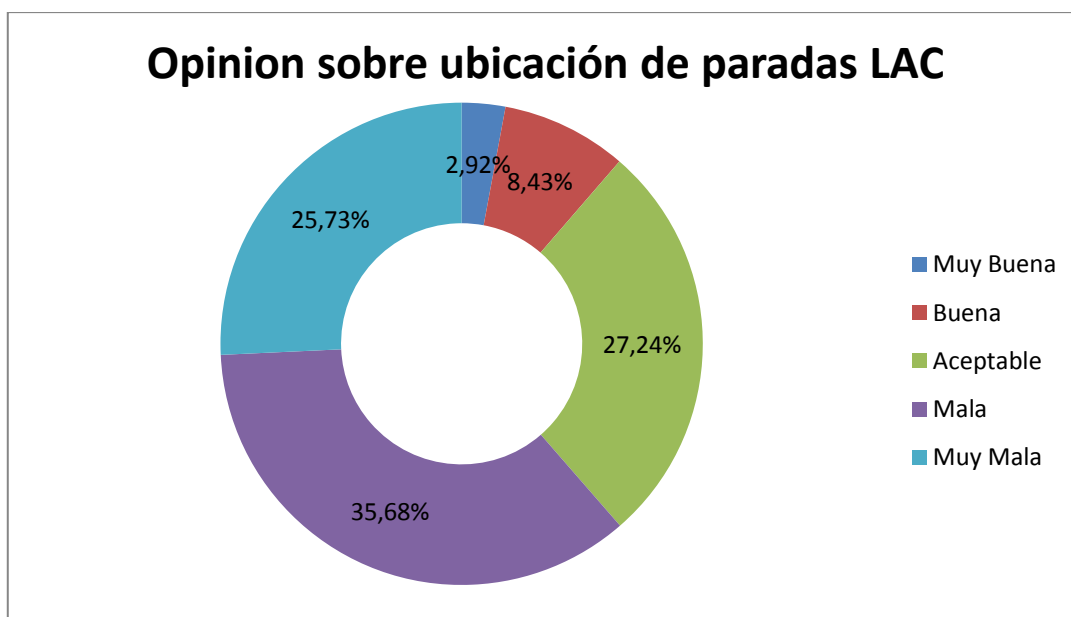
Una vez establecidos los patrones de uso y la muestra correspondiente a la encuesta, procedemos a entrar en materia analizando diversas cuestiones relativas a aspectos relacionados con la LAC.

Valoración de la Línea LAC



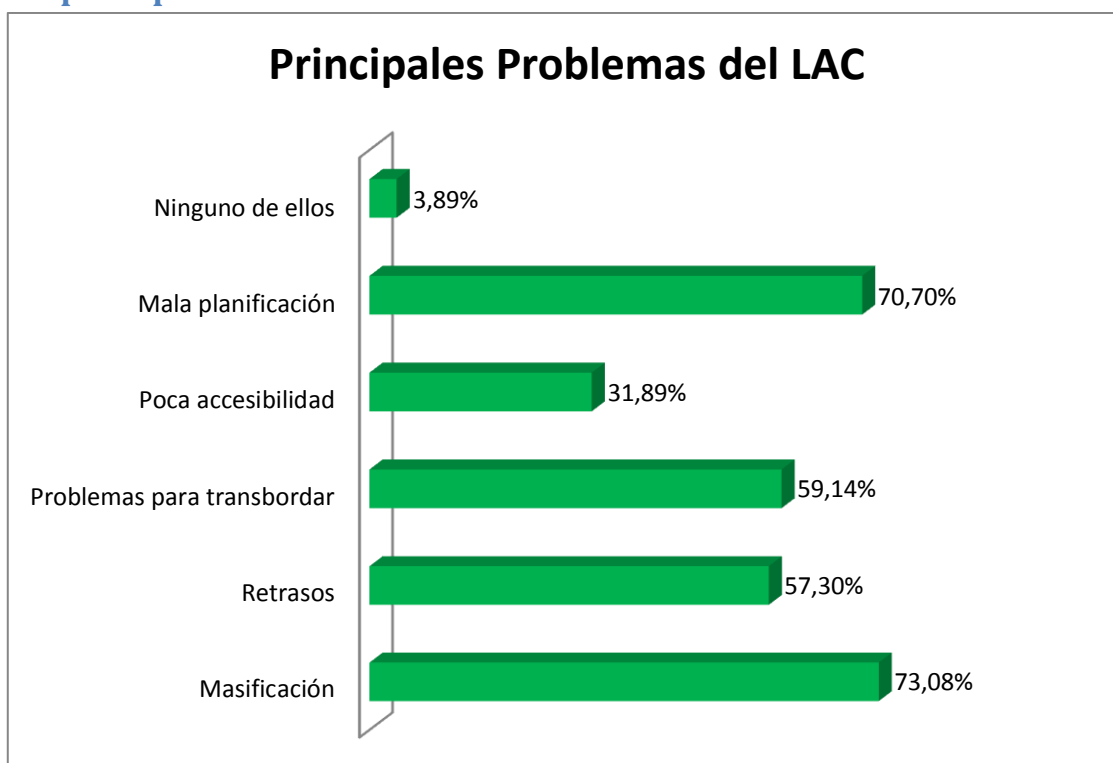
En esta pregunta se pedía a los usuarios que valorasen de 0 a 10 los aspectos del LAC que se relacionan en el gráfico. Como se observa la línea obtiene un suspenso rotundo, especialmente en la integración del LAC con el resto del sistema de transporte. La valoración general del servicio es el aspecto más positivo aunque también suspenso sobradamente. Como curiosidad, en el aspecto relativo a la integración el 58% de los encuestados valoraron con 1 punto dicha integración, lo que deja claro cuál es uno de los puntos más débiles de este nuevo sistema.

Ubicación de las paradas



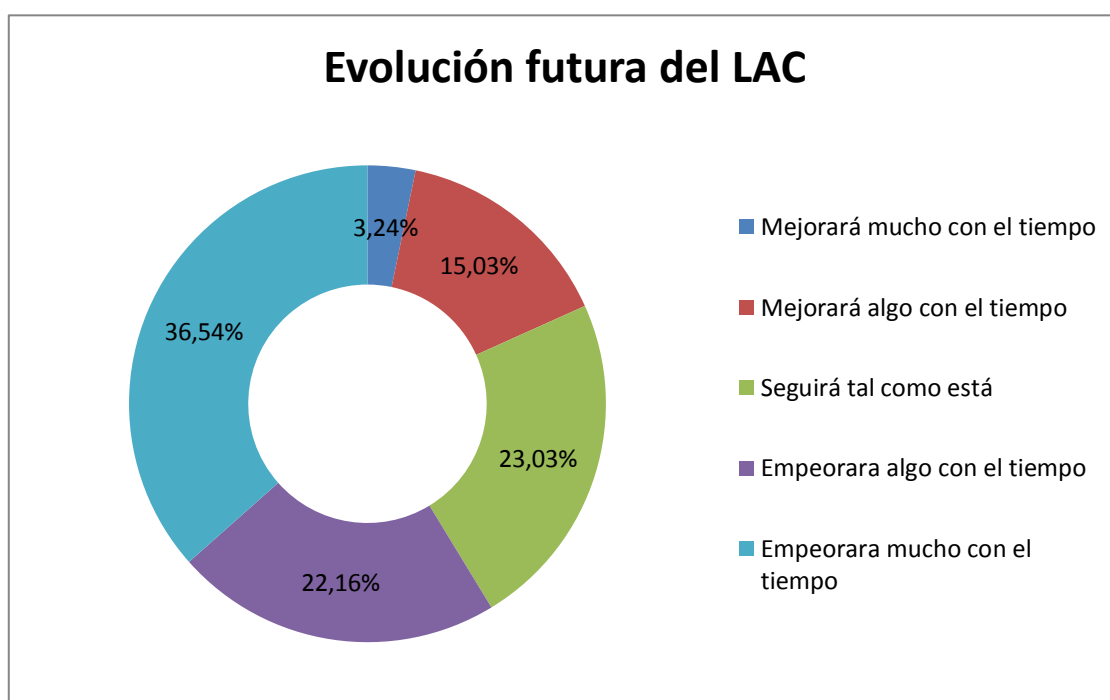
Se ha pedido a los encuestados que valoren la ubicación de las paradas de la línea LAC, predominando una opinión mala con un 35,68%. Quienes opinan que la ubicación de estas paradas es mala o muy mala suma un 61,41% frente a solo un 11,35% que opina que es buena o muy buena.

Principales problemas del LAC



En esta pregunta se pedía a los encuestados que indicasen cuales de los problemas indicados podían achacarse al funcionamiento actual del LAC. Podían marcar tantas opciones como desearan o indicar ninguno, opción elegida por el 3,89% de los encuestados. Los principales son los de masificación, seguida de una mala planificación y de los problemas relacionados con los transbordos.

Evolución futura del LAC

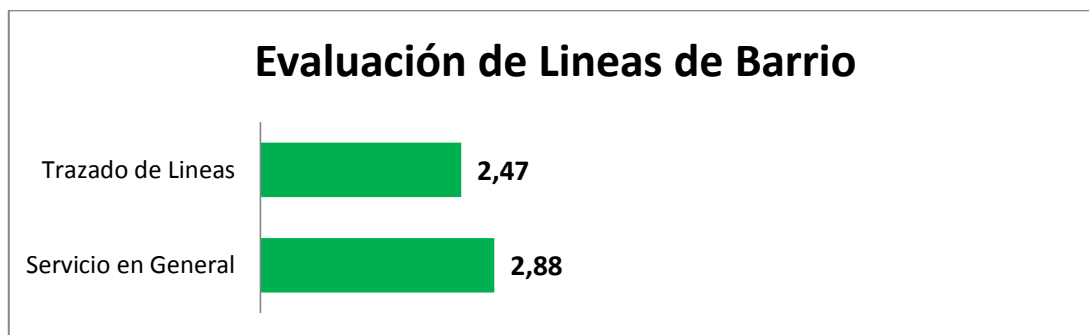


De las respuestas dadas por los encuestados no parece que haya mucho optimismo respecto del futuro del LAC. Frente a un 18,27% que piensa que mejorará algo o mucho hay nada menos que un 58,7% que considera que empeorará un poco o mucho, siendo esta última opción (empeorará mucho) la más elegida.

4. Las Líneas de Barrio

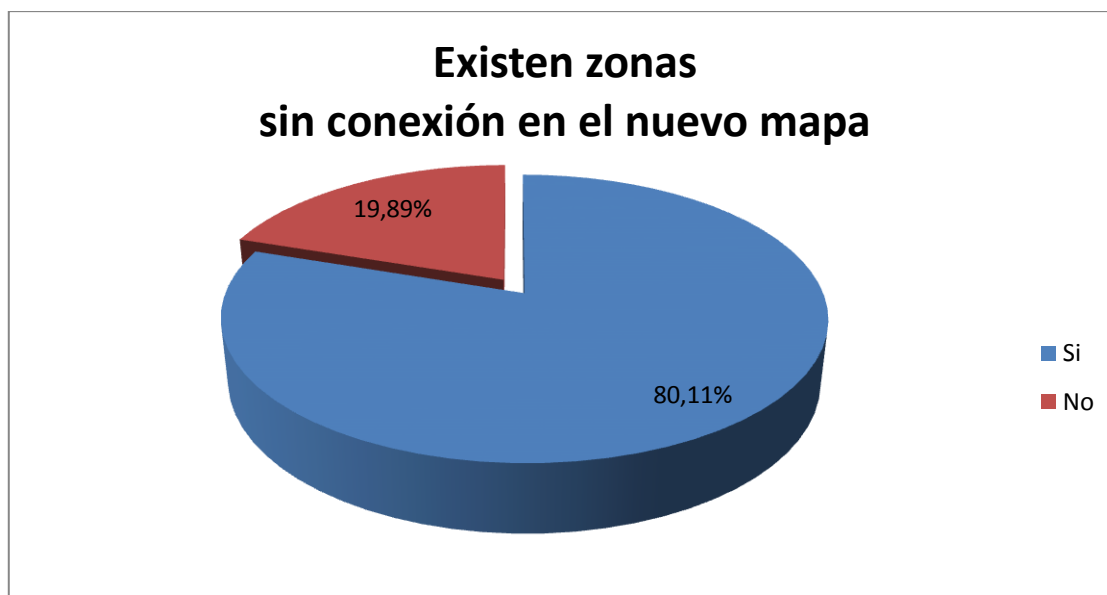
Uno de los puntos más controvertidos es el nuevo sistema de líneas de barrio. La opinión de los encuestados muestra un amplio descontento con el nuevo sistema.

Valoración de las Líneas de Barrio



Tanto el nuevo trazado como el servicio en general suspenden. El trazado es el segundo aspecto peor valorado de todo el sistema nuevo, justo después de la integración del LAC. Grafico es a escala 10.

Grado de cobertura



En esta pregunta se plantea al encuestado si hay lugares o puntos de interés de la ciudad que con el nuevo sistema hayan quedado sin una conexión de autobús adecuada. 4 de cada 5 encuestados afirman que así ha sido. En la siguiente pregunta se les ha pedido que indiquen exactamente que puntos han quedado sin una conexión adecuada.

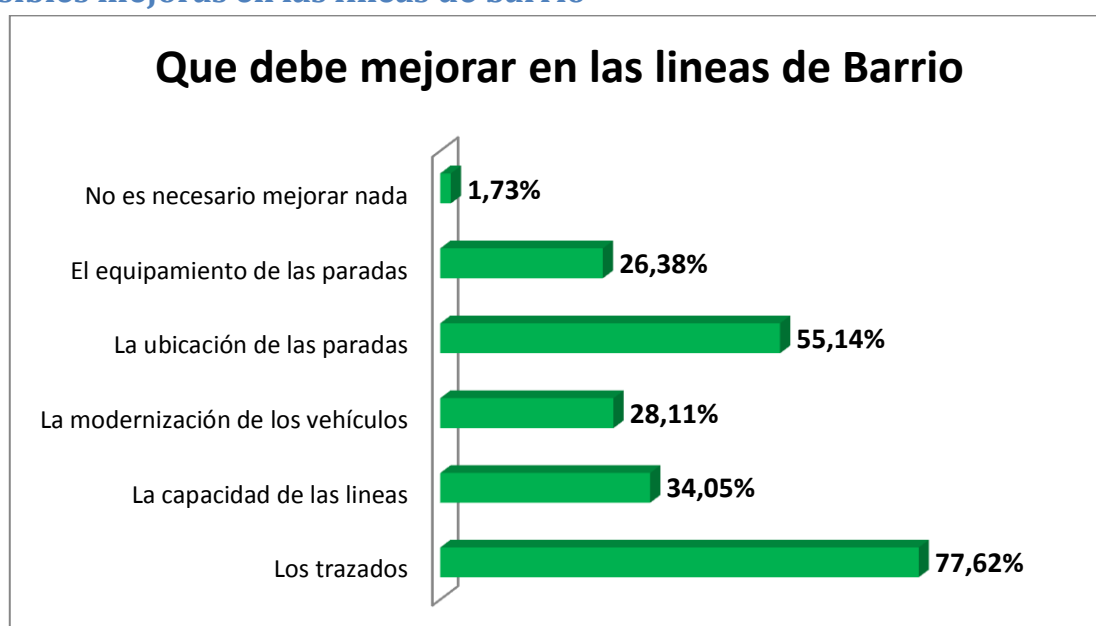
Puntos sin conexión adecuada

Como continuación de la anterior pregunta se pedía al encuestado que indicase que puntos de la ciudad habían quedado sin una conexión adecuada. No obstante las respuestas nos han llevado también a detectar ciertos patrones de conexión entre zonas que ahora no están debidamente atendidas, bien por falta de líneas, bien por exceso de transbordos. El siguiente listado muestra cuales han sido los puntos más mencionados por los encuestados.

Zona	% de menciones
Zaidín	20,63%
Chana	19,69%
Albaicín	6,25%
Cementerio	4,69%
Haza Grande	4,69%
Conexión Zaidín Chana	3,75%
Camino de ronda	2,81%
Bola de Oro	2,50%
Zona Carretera de la Sierra	1,88%
Zona Norte	1,88%
Barrio de la Cruz	1,56%
Campus Cartuja	3,13%
Recogidas	1,56%
Almanjayar	1,25%
Barranco del Abogado	1,25%

Entre las menciones de los usuarios, en torno a 400 barrios y lugares, destacan los dos grandes barrios de la ciudad, Zaidín y Chana, que copan la mayor parte de las quejas, seguidos y a distancia por las conexiones relativas al Albaicín y a la antigua línea 13, relativa tanto al cementerio como la zona de Carretera de la Sierra.

Posibles mejoras en las líneas de barrio

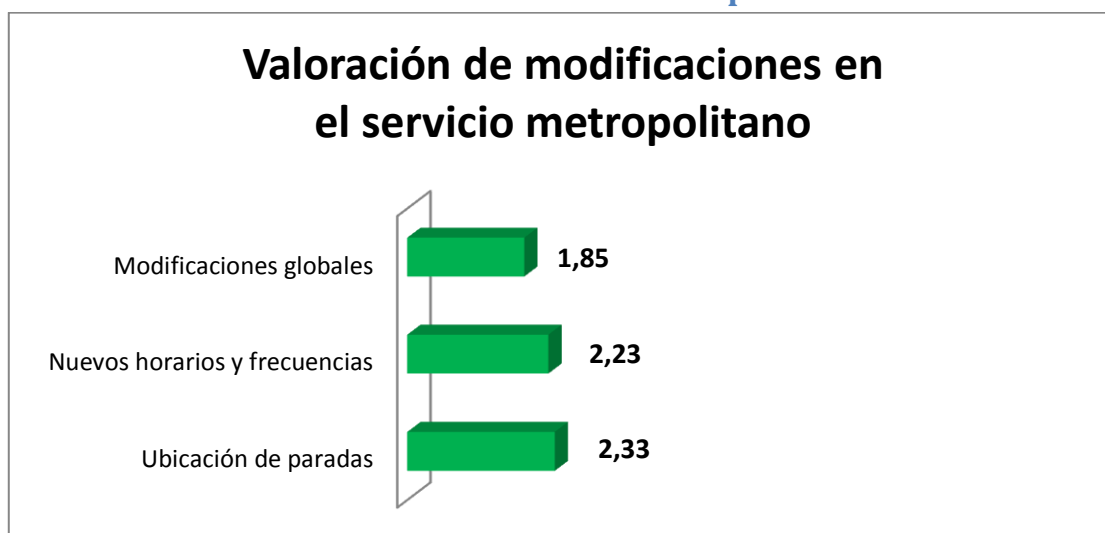


Para completar esta sección se pregunta al usuario que debería mejorar de las líneas de barrio. De nuevo destaca el problema de los recorridos o trazados, con cerca del 78%, seguido de la ubicación de las paradas, con un 55%. La disconformidad con el nuevo mapa de transporte es evidente.

5 Integración con el sistema Metropolitano de autobuses

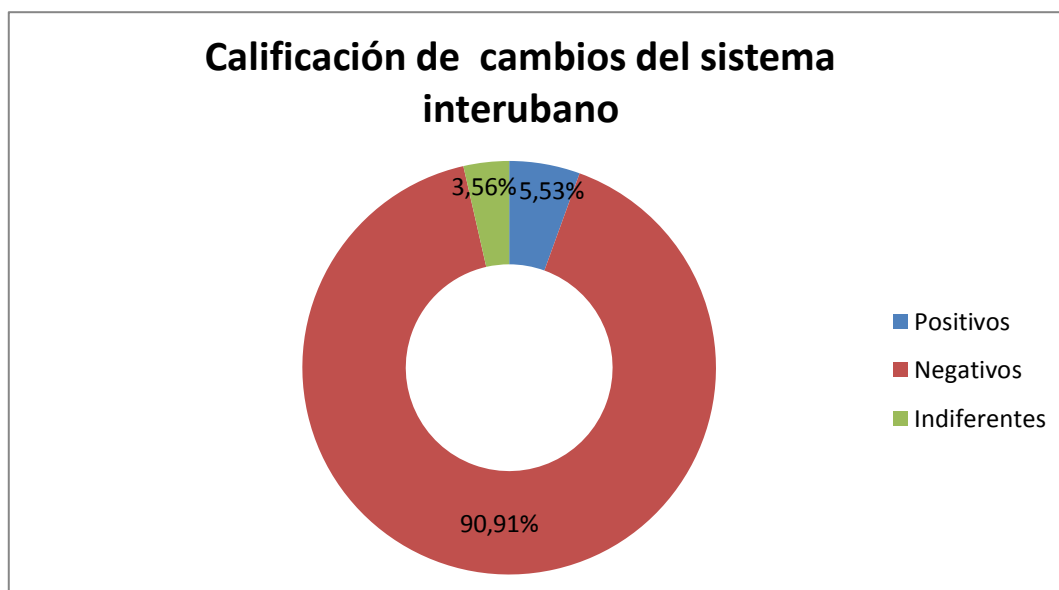
En los últimos días han surgido voces discordantes desde los municipios del área metropolitana que han manifestado su disconformidad respecto de los cambios introducidos en el sistema metropolitano tras la incorporación del nuevo sistema de autobuses urbano. Por ello la encuesta de FACUA Granada ha incorporado una sección específica destinada a evaluar esos cambios. Estas encuestas solo se han planteado a quienes han afirmado usar el sistema metropolitano de transporte (55% del total de encuestados)

Evaluación de las variaciones del sistema metropolitano



En esta primera cuestión evaluamos tres aspectos clave del sistema metropolitano, modificados con la implantación del LAC y el nuevo mapa urbano. Los tres aspectos suspenden notablemente, mostrando el descontento tanto con la situación de nuevas paradas, como de horarios y frecuencias. La peor valoración es para el conjunto de cambios realizados que registran la nota más baja del estudio.

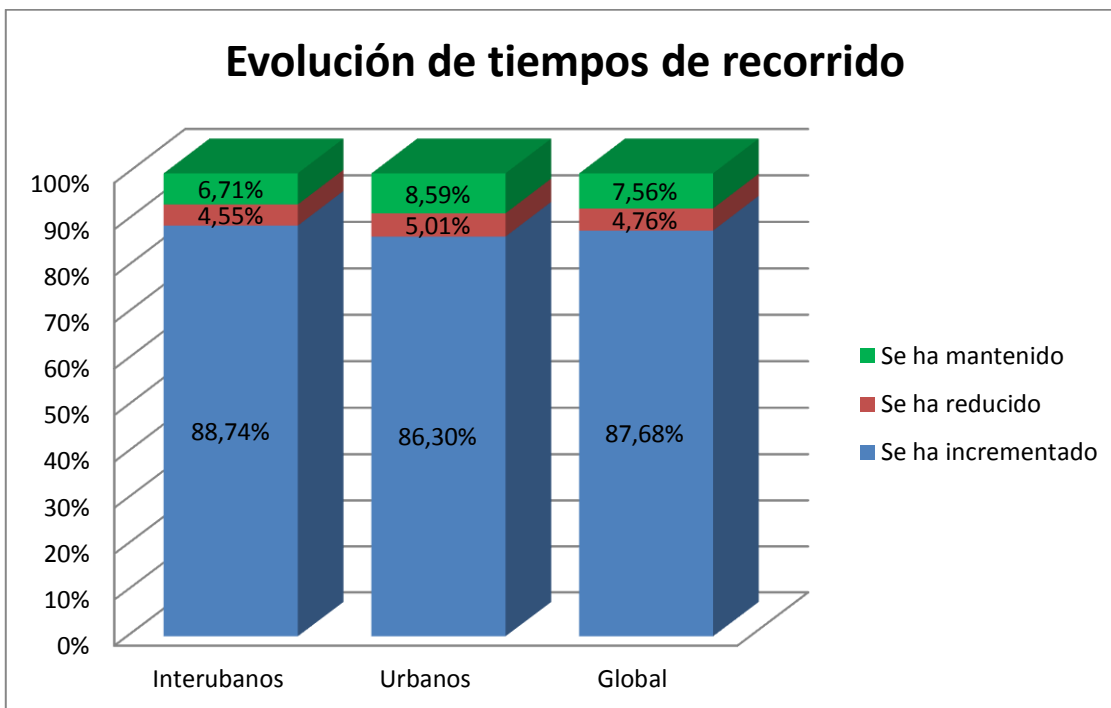
Calificación de los cambios en el sistema interurbano



Para concluir este apartado se pide al encuestado que valore globalmente los cambios producidos en el sistema interurbano de transporte. La calificación global es negativa en el 90,91 % de los casos frente a solo un 5,53% de calificaciones positivas.

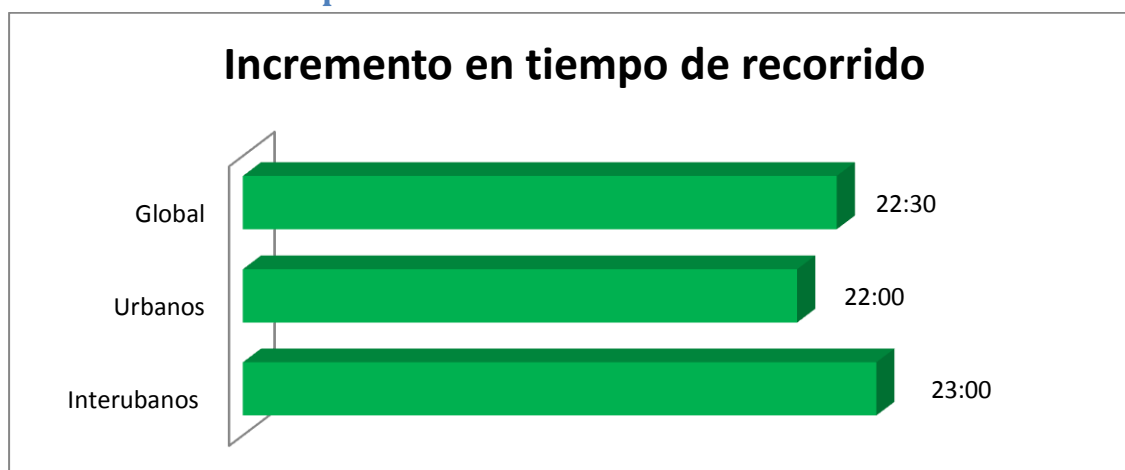
Evolución de los tiempos de recorrido

Entre las cuestiones que más controversia han presentado tras el cambio de sistema se encuentra la ampliación de tiempos de viaje debido al nuevo mapa de líneas, los transbordos y la nueva ubicación de las paradas. En esta sección se presentan tres resultados diferentes: uno para los usuarios exclusivos de transporte urbano, otro para los usuarios de transporte urbano e interurbano y otro conjunto sumando los datos de ambos tipos de usuario, a fin de evaluar por separado estas variaciones en función de tipo de viajero.



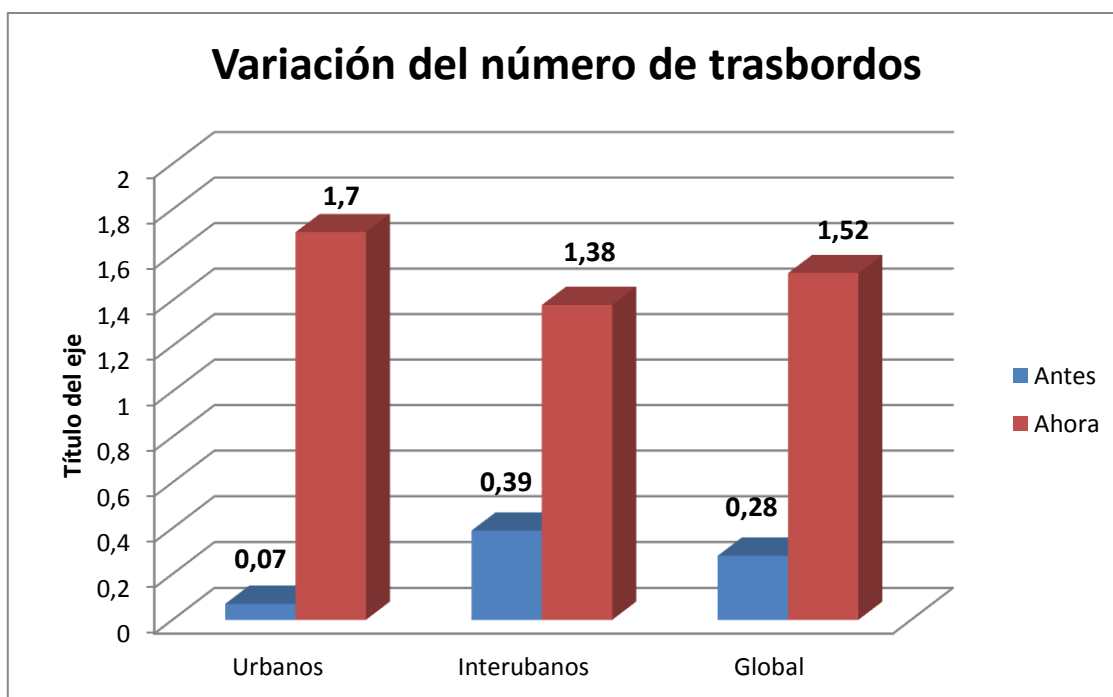
En todos los tipos de viajero los tiempos de recorrido se han ampliado para la amplia mayoría de los encuestados. La reducción de tiempo apenas llega al 5% de los encuestados en el mejor de los casos. El nuevo sistema ralentiza los desplazamientos de los ciudadanos.

Incremento de tiempo de recorrido



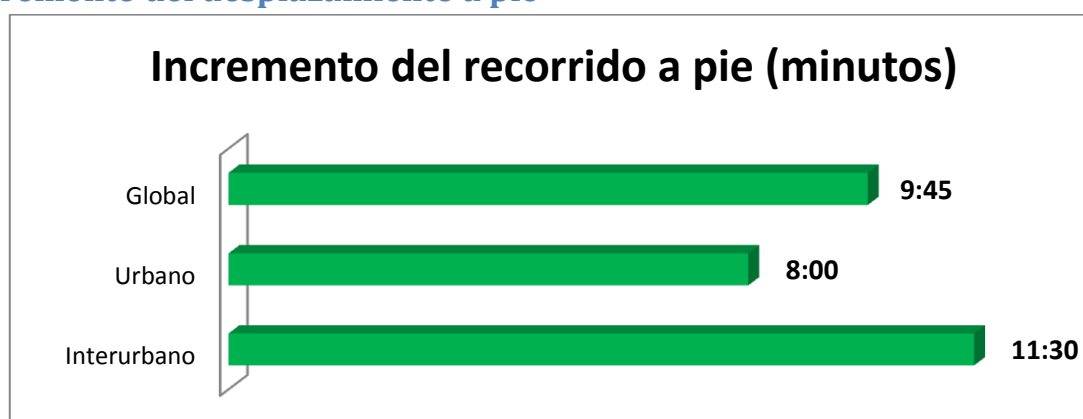
Para profundizar sobre el incremento del tiempo de desplazamiento se pregunta a los encuestados cuanto tiempo se han incrementado sus resultados. El incremento medio, en minutos, para los usuarios del sistema es de 22:30 minutos, siendo los datos similares para usuarios urbanos e interurbanos. En algunos casos el incremento llega a los 60 e incluso 90 minutos.

Variación en los trasbordos



El nuevo sistema obliga a los usuarios, en numerosos casos, a realizar trasbordos, tanto desde el LAC a las líneas de barrio como desde líneas de barrio o SN a otras líneas. El gráfico muestra cual ha sido la evolución del número de trasbordos urbanos necesarios por cada uno de los tipos de viajeros. Y a la vista de los resultados la media de trasbordos por viajero se ubica en 1,52 frente a los 0,28 que realizaban antes el total de encuestados. Media que alcanza 1,7 trasbordos de media en los urbanos, que antes apenas precisaban de hacer trasbordos. Considerando lo molesto que puede resultar hacer estos trasbordos para ciertos colectivos (personas mayores, discapacitados, personas con bebés, con carros de compra o maletas) queda patente que la calidad del servicio también empeora por el incremento de trasbordos.

Incremento del desplazamiento a pie

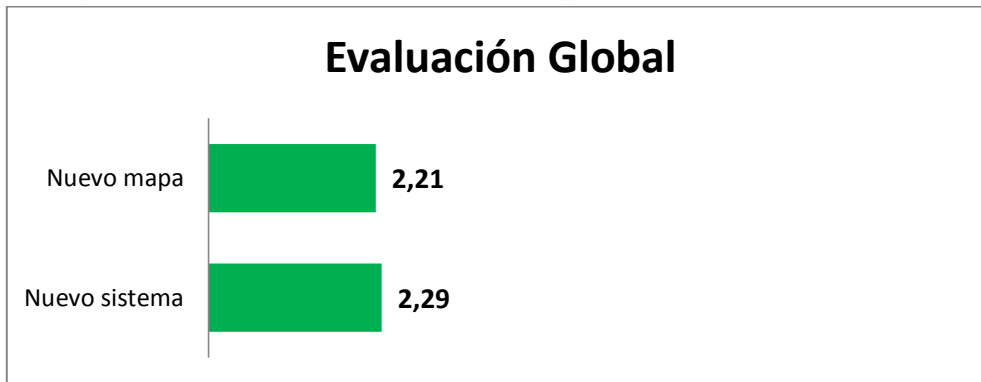


Como último aspecto de este apartado, se preguntaba al encuestado cuanto tiempo adicional tiene que caminar hasta su destino con los últimos cambios del sistema. El tiempo medio de incremento ronda los diez minutos, siendo superior para los usuarios de líneas interurbanas. En el caso del viajero urbano del incremento de tiempo total de viaje, cifrado en 22 minutos, la tercera parte es tiempo que emplea andando, mientras que para el usuario interurbano de los 23 minutos de más de su viaje, pasa la mitad caminando. En todo caso un incremento medio de 10 minutos puede suponer un serio problema para personas con problemas de movilidad o que viajen con bultos, tal como mencionábamos antes.

6. Valoración global del sistema

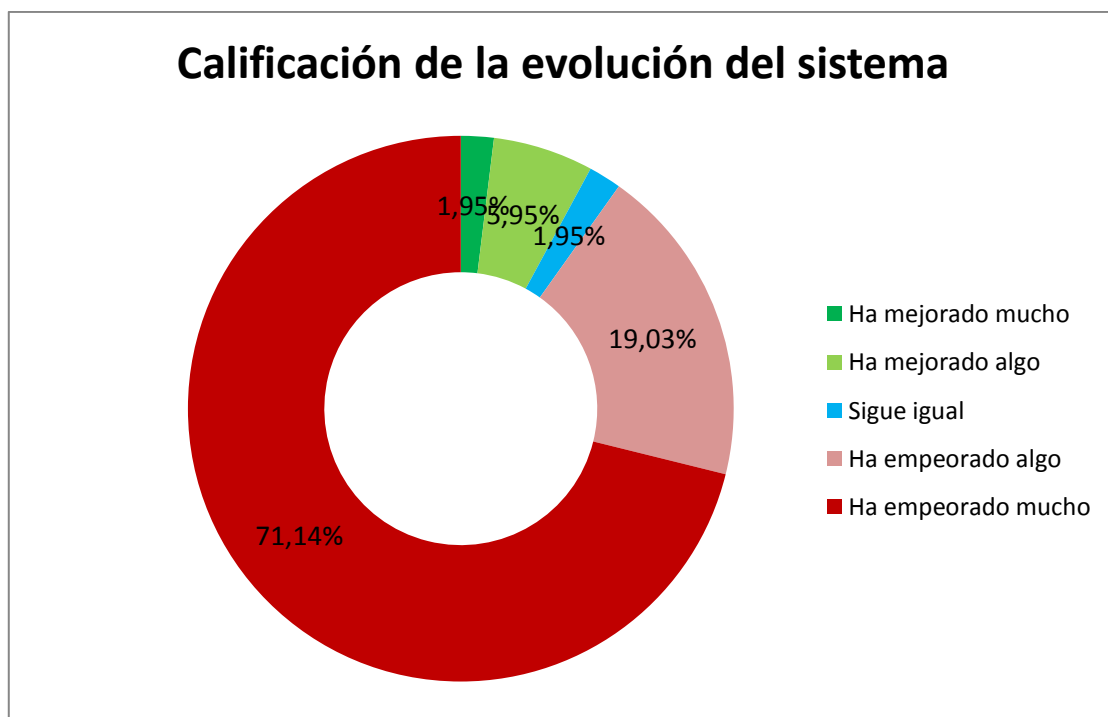
Una vez que se han evaluado los elementos clave del sistema de transporte (línea LAC y de barrio) y su relación con el transporte interurbano, se ha solicitado a los encuestados que realicen una valoración global de todo el sistema y sus cambios.

Valoración global del nuevo sistema y mapa



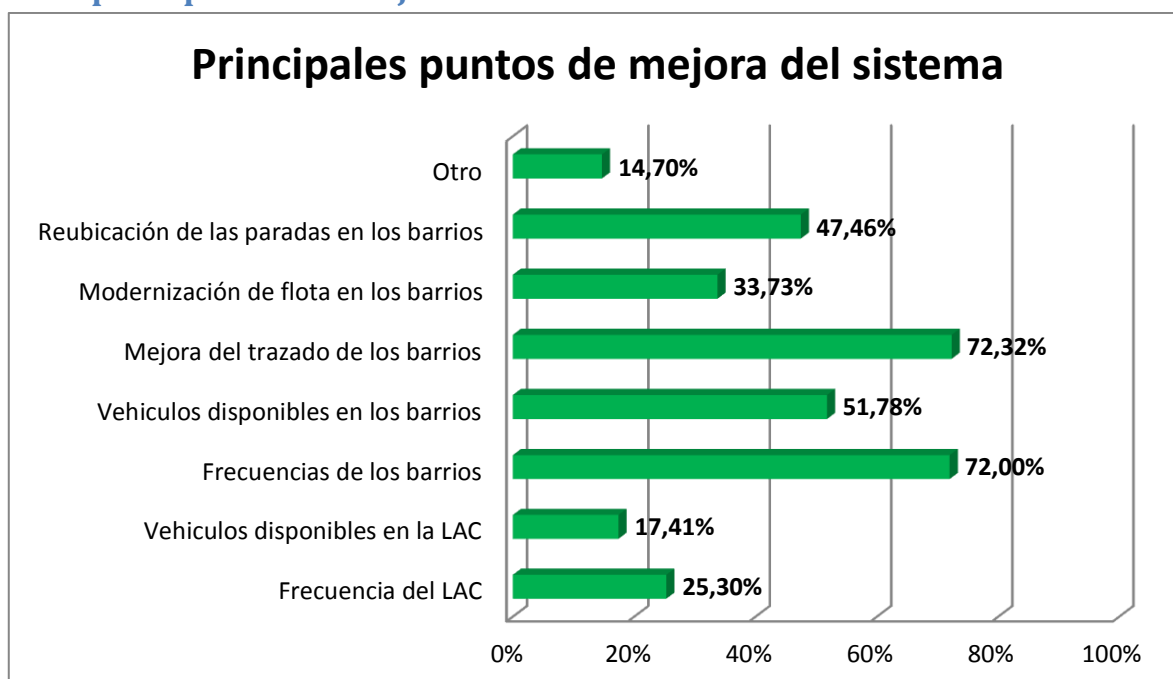
En esta pregunta se pide a los encuestados que valoren de 0 a 10 tanto el nuevo mapa de líneas de transporte como el nuevo sistema (conjunto de LAC y líneas de Barrio). Las valoraciones ponen de manifiesto, tal como ocurría con la evaluación por separado, el notable descontento de la ciudadanía con el nuevo sistema impuesto.

Evolución del sistema de transporte



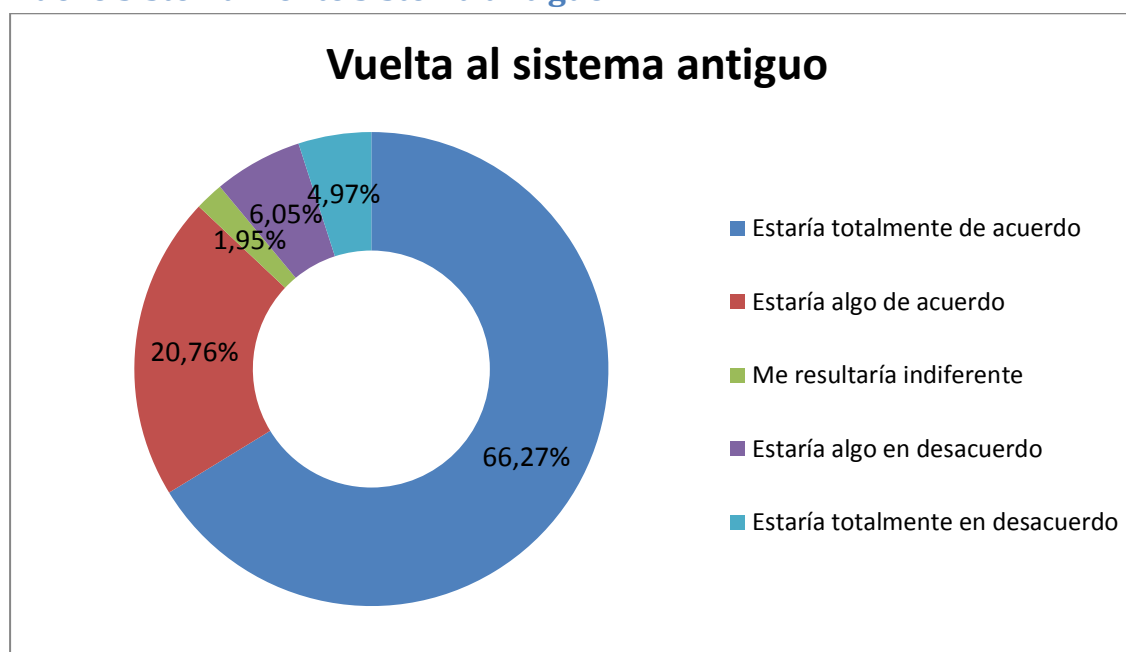
En esta pregunta se solicita a los encuestados que evalúen y comparen los resultados del nuevo sistema de transporte frente al anterior. En este caso el 90% de los encuestados piensan que el sistema ha empeorado frente al 8% que opina que ha mejorado. El 71,14% estima que el sistema ha empeorado mucho, confirmando el resto de cuestiones planteadas en la encuesta.

Principales puntos de mejora del sistema



Con esta pregunta se pretenden identificar cuales consideran los encuestados que son los principales puntos de mejora del nuevo sistema de transporte, sobre los que deberían enfocarse más los esfuerzos. Se podían elegir tantos puntos como se deseara. Y de nuevo los barrios son protagonistas, tanto en los trazados de barrio, con un 72,3% de menciones sobre el total encuestas, como las frecuencias de barrios con un 72%.

Nuevo sistema frente sistema antiguo



Como pregunta final se plantea a los encuestados si, en caso de ser posible, estarían de acuerdo en volver al antiguo sistema de transporte. El 87% estaría algo o totalmente (66,2%) en volver al nuevo sistema mientras que solo el 11% aceptaría mantener el sistema nuevo. Puesto que volver al antiguo sistema resulta inviable la pregunta deja claro la presencia por el mismo, frente a la revolución que se ha impuesto con el nuevo sistema.

7 Ficha Técnica

La presente encuesta se ha realizado entre los días 16 y 23 de julio. Han participado en la misma un total de 925 personas, fundamentalmente a través del formulario online que FACUA Granada ha creado al efecto. No obstante para complementar la muestra también se han realizado en torno a unas 50 encuestas en nuestra sede, empleando el mismo formulario que aquí se menciona y dando especialmente cobertura a los grupos de mayor edad que pudieran tener más dificultades con la cumplimentación de la encuesta en la red. No obstante han sido bastantes los que han empleado también este medio para participar.

Los gráficos de las preguntas de valoración figuran en base 10, salvo que en el gráfico la escala indique lo contrario.

En cuanto a las preguntas relativas a tiempo, estos se expresan en minutos.

Las preguntas relativas al transporte interurbano únicamente se han planteado a aquellas personas que previamente se han identificado como usuarios de este sistema, a fin de no alterar los resultados de las mismas.

Para cuestiones relativas a la encuesta pueden dirigirse a:

David Avellaneda
Resp. Comunicación de FACUA Granada
Email: comunicación.granada@facua.org
Teléfono: 645 88 11 72