



**ESTUDIO EN TORNO A LAS ACTITUDES Y
VALORES DE LOS CIUDADANOS DE LA C.A.V. Y
NAVARRA CON RELACIÓN A LOS MODOS DE
DESPLAZAMIENTO.**

PRESENTACIÓN DE RESULTADOS



19 de Marzo de 2003

Principales factores / indicadores de preocupación ciudadana en los desplazamientos (P1)* Base: total de entrevistados

	Entrevistados de ...				
	Total de entrevistados	Bilbao (n=100)	Vitoria (n=100)	San Sebastián (n=100)	Pamplona (n=100)
➤ El aparcamiento	52,5%	54,0%	65,0%	45,0%	46,0%
➤ La congestión, atasco del tráfico	49,3%	48,0%	61,0%	37,0%	51,0%
➤ La contaminación atmosférica de la ciudad	31,3%	36,0%	 16,0%	33,0%	40,0%
➤ El funcionamiento del transporte público	25,8%	27,0%	27,0%	27,0%	22,0%
➤ La contaminación acústica, ruidos	15,8%	14,0%	7,0%	16,0%	26,0%
➤ La peatonalización de las calles	6,3%	9,0%	4,0%	7,0%	5,0%
➤ La anchura de las aceras	5,5%	9,0%	5,0%	3,0%	5,0%

 Principales factores de preocupación.

 Diferencia, estadísticamente significativa, menor con relación al total de entrevistados.

* Pregunta donde se han sugerido las distintas opciones de respuesta, pudiendo elegir el entrevistado como máximo dos respuestas. Es por ello, que la suma de porcentajes es superior al 100%.

Factores / indicadores de preocupación ciudadana menor en los desplazamientos (P2)* Base: total de entrevistados

	Entrevistados de ...				
	Total de entrevistados	Bilbao (n=100)	Vitoria (n=100)	San Sebastián (n=100)	Pamplona (n=100)
➤ Anchura de las aceras	52,2%	58,0%	43,0%	49,0%	59,0%
➤ Peatonalización de las calles	37,8%	↑ 54,0%	26,0%	28,0%	43,0%
➤ Funcionamiento del transporte público	16,5%	18,0%	13,0%	8,0%	↑ 27,0%
➤ El aparcamiento	15,3%	18,0%	8,0%	13,0%	22,0%
➤ La contaminación acústica, ruidos	13,3%	16,0%	16,0%	10,0%	11,0%
➤ La congestión, el atasco del tráfico	12,5%	16,0%	16,0%	5,0%	13,0%
➤ La contaminación atmosférica de la ciudad	8,5%	8,0%	13,0%	4,0%	9,0%
➤ NS/NC	11,0%	3,0%	10,0%	↑ 25,0%	6,0%



Principales indicadores de preocupación menor.



Diferencia, estadísticamente significativa, mayor con relación al total de entrevistados.

* Pregunta donde se han sugerido las distintas opciones de respuesta, pudiendo elegir el entrevistado como máximo dos respuestas. Es por ello, que la suma de porcentajes es superior al 100%.

¿DESDE QUÉ PARÁMETROS SE INICIA EL DISCURSO CON RELACIÓN A LA MOVILIDAD (O MODOS DE DESPLAZAMIENTO)?



➤ LA MOVILIDAD O MODOS DE DESPLAZAMIENTO SON DEFINIDOS POR LOS CIUDADANOS POR UNA CONSTANTE ...

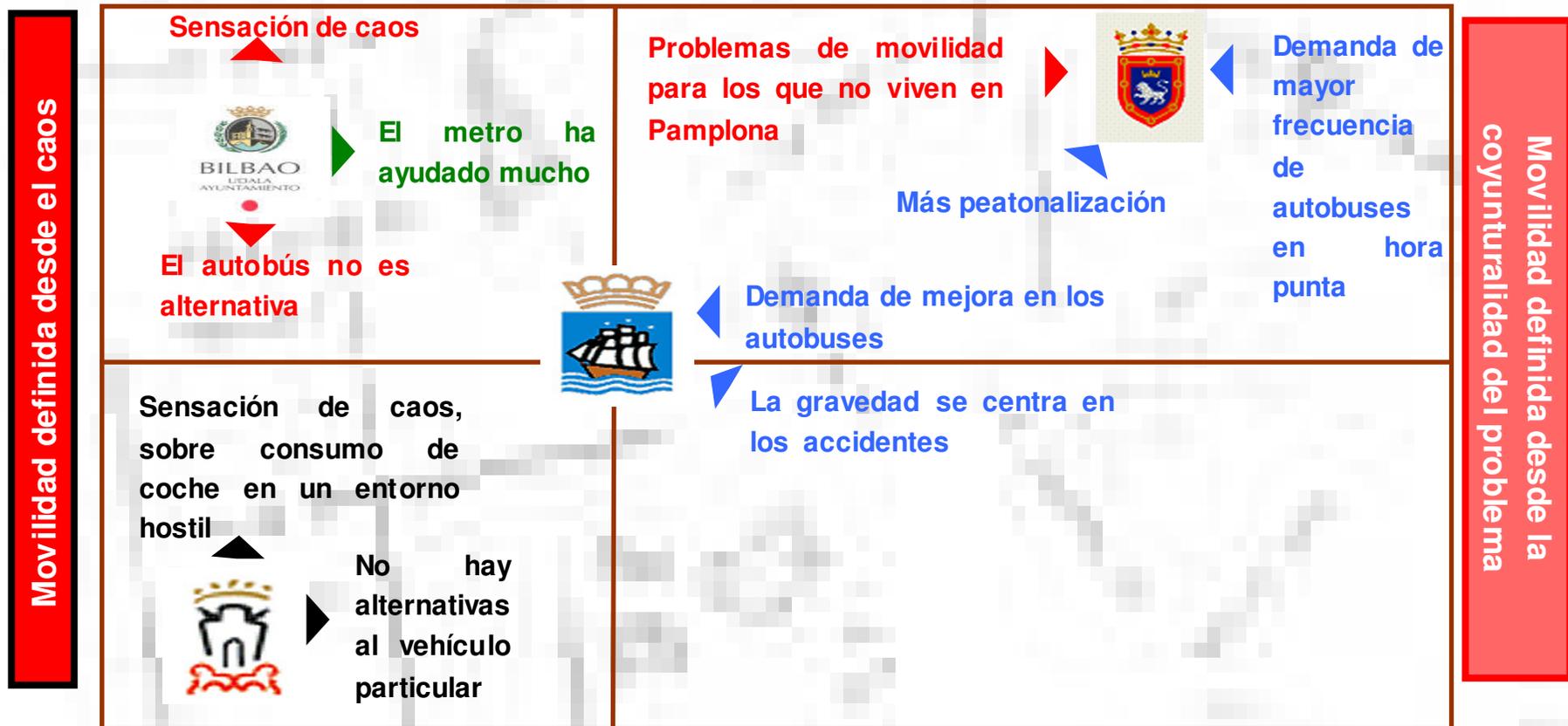
... EL VEHÍCULO PARTICULAR



➤ UTILIZANDO UN SÍMIL MATEMÁTICO, UNA REPRESENTACIÓN DE LA MOVILIDAD O MODOS DE DESPLAZAMIENTO SERÍA...

...**MOVILIDAD** = Vehículo Particular + $b_1x_1 + \dots + b_nx_n$

Percepción de alternativas de modos de desplazamiento al vehículo particular



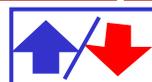
Percepción de no alternativas al vehículo particular

* Todo ello, teniendo en cuenta que existe un problema común a las cuatro capitales: falta de **aparcamiento, y utilización del vehículo para las compras.**

En desplazamientos urbanos, ¿por qué elige utilizar un modo u otro de desplazamiento? (P3A)*
Base: total de entrevistados

	Entrevistados de ...				
	Total de entrevistados	Bilbao (n=100)	Vitoria (n=100)	San Sebastián (n=100)	Pamplona (n=100)
➤ Comodidad	54,3%	53,0%	67,0%	47,0%	50,0%
➤ Rapidez en efectuar el trayecto	27,5%	↑ 49,0%	↓ 14,0%	↓ 15,0%	32,0%
➤ Mejor medio para llegar al destino	16,0%	15,0%	22,0%	18,0%	9,0%
➤ Costumbre / hábito	8,3%	3,0%	12,0%	9,0%	9,0%
➤ Modo de desplazamiento seguro	4,5%	4,0%	4,0%	8,0%	2,0%
➤ Coste económico	2,8%	2,0%	3,0%	-	6,0%
➤ Ser un medio de transporte barato	1,0%	1,0%	3,0%	-	-
➤ Ser un medio solidario con el medio ambiente	0,5%	-	2,0%	-	-
➤ NS/NC	2,5%	1,0%	2,0%	6,0%	1,0%

 Principales valores de reconocimiento.



Diferencia estadísticamente significativa con relación al total de entrevistados.

*No se sugirió ninguna respuesta. Posibilidad de respuesta múltiple, siendo la suma de porcentajes superior al 100%.

- En función de lo manifestado por el total de entrevistados, se puede establecer el siguiente **“Ranking”**

Principal valor de reconocimiento del modo de desplazamiento

➤ Comodidad	81,0%*
➤ Rapidez a la hora de efectuar el trayecto	56,0%
➤ El mejor medio para llegar al destino	37,0%
➤ Costumbre / hábito	20,3%
➤ Modo de desplazamiento seguro	17,5%
➤ Coste económico	14,3%
➤ Ser un transporte solidario con el medio ambiente	9,3%
➤ Ser un medio de transporte barato	9,3%

Valores de escaso reconocimiento del modo de desplazamiento

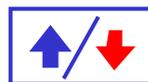
* Total de menciones : suma de porcentajes en espontáneo (P3A) y sugerido (P3B).

En desplazamientos urbanos, ¿qué motivos tiene usted en cuenta a la hora de utilizar uno u otro modo de desplazamiento? (P.3C)*

	Ciudadanos de Bilbao (n=200)		Ciudadanos de Vitoria (n=200)		Ciudadanos de San Sebastián (n=200)		Ciudadanos de Pamplona (n=200)	
	E	T	E	T	E	T	E	T
➤ Comodidad	53,0%	91,0%	67,0%	92,0%	47,0%	↓ 58,0%	50,0%	83,0%
➤ Rapidez en efectuar el trayecto	49,0%	↑ 89,0%	14,0%	↓ 30,0%	15,0%	↓ 34,0%	32,0%	↑ 71,0%
➤ El mejor medio para llegar al destino	15,0%	↑ 58,0%	22,0%	43,0%	18,0%	27,0%	9,0%	↓ 20,0%
➤ Costumbre / hábito	3,0%	21,0%	12,0%	19,0%	9,0%	21,0%	9,0%	20,0%
➤ Modo de desplazamiento seguro	4,0%	↑ 40,0%	4,0%	9,0%	8,0%	13,0%	2,0%	8,0%
➤ Coste económico	2,0%	↑ 24,0%	3,0%	12,0%	-	11,0%	6,0%	10,0%
➤ Ser un medio de transporte solidario con el medio ambiente	-	↑ 22,0%	2,0%	4,0%	-	4,0%	-	7,0%
➤ Ser un medio de transporte barato	1,0%	↑ 20,0%	3,0%	10,0%	-	2,0%	-	5,0%



Principales valores de reconocimiento "social".



Diferencias, estadísticamente significativas con relación al total de entrevistados.

* Suma del porcentaje en espontáneo (P3A) y en sugerido (P3B). Total menciones.

Principales motivos de elección de un determinado modo de desplazamiento (P8A/P8B)*.
Base: total de entrevistados

	Dentro de la ciudad	Fuera de la ciudad (interurbano)
Coche / vehículo particular	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rápido 29,3% ➤ Distancia al destino 27,3% <p>No utilizo coche 21,7%</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Comodidad 58,3% ➤ Distancia al destino 31,3% ➤ Rapidez 15,8% <p>No utilizo coche 11,5%</p>
Autobús	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rápido 19,5% ➤ Distancia al destino 17,8% <p>No utilizo el autobús 22,5%</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rápido 18,0% ➤ Distancia al destino 11,5% ➤ Es económico 10,8% <p>No utilizo el autobús 52,2%</p>
Metro (sólo en Bilbao)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rápido 62,0% ➤ Distancia al destino 21,0% <p>No utilizo el metro 30,0%</p>	<p>Tren (4 capitales)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Comodidad 9,5% ➤ Distancia al destino 4,5% ➤ Seguridad 4,5% <p>No utilizo el tren 74,8%</p>

A día de hoy, el autobús presenta un déficit de reconocimiento que hace que no se convierta en alternativa al modo de desplazamiento del vehículo particular.

*Pregunta donde no se sugirió ninguna respuesta. Posibilidad de respuesta múltiple, siendo la suma de porcentajes superior al 100%.

**EL VEHÍCULO PARTICULAR CONTINUA REFLEJANDOLA
CENTRALIDAD A LA HORA DE DEFINIR LOS DISTINTOS MODOS DE
DESPLAZAMIENTO**



➤ En general, hay que señalar que en **las cuatro capitales** el **reconocimiento de los modos de desplazamiento se realiza desde los valores de percepción del vehículo particular.**

DISTANCIA

RAPIDEZ & INMEDIATEZ

COMODIDAD

➤ Claro ejemplo, son sobre todo, los discursos que con relación a los modos de desplazamiento se articulan en:



POR LA NO EXISTENCIA DE UNA ALTERNATIVA AL VEHÍCULO PRIVADO COMO MODO DE DESPLAZAMIENTO.

➤ En el caso de Bilbao y Pamplona, este ejercicio de reconocimiento no es tan rígido, motivado por:



Efecto "Metro"



Inmediatez



Efecto "Villavesa"



Cadencia de autobuses



El vehículo privado: modo de desplazamiento en continua evolución de valores

El salto cualitativo del vehículo particular en su reconocimiento como modo de desplazamiento:

Hasta hace poco ...

El valor del vehículo particular era el de la “autorrealización” como persona.

Todo ello unido, al concepto de escasez y socialización como centro del valor.

Años en donde el premio estrella era el ...
... Coche.

Hoy en día ...

¿Tecnologías?

El coche o vehículo particular es reconocido desde la ...

... inmediatez

La red de infraestructuras le ha dotado de una suerte de ...

... organización (accesibilidad en su uso)

Y por último, es un reducto donde la persona es ella misma, consiguiendo ...

... autonomía personal

... un bienestar emocional

- Este salto cualitativo en el reconocimiento del vehículo particular no es una ruptura sino que implica una nueva ocupación de “espacios de valores”.
- Partiendo de la hipótesis de que el **vehículo particular es como un gas que ocupa todos los espacios ...**
- ... tendríamos que afirmar que en el caso de los valores de reconocimiento de los modos de desplazamiento, **el vehículo particular ocupa o lidera todos los posicionamientos.**

↓

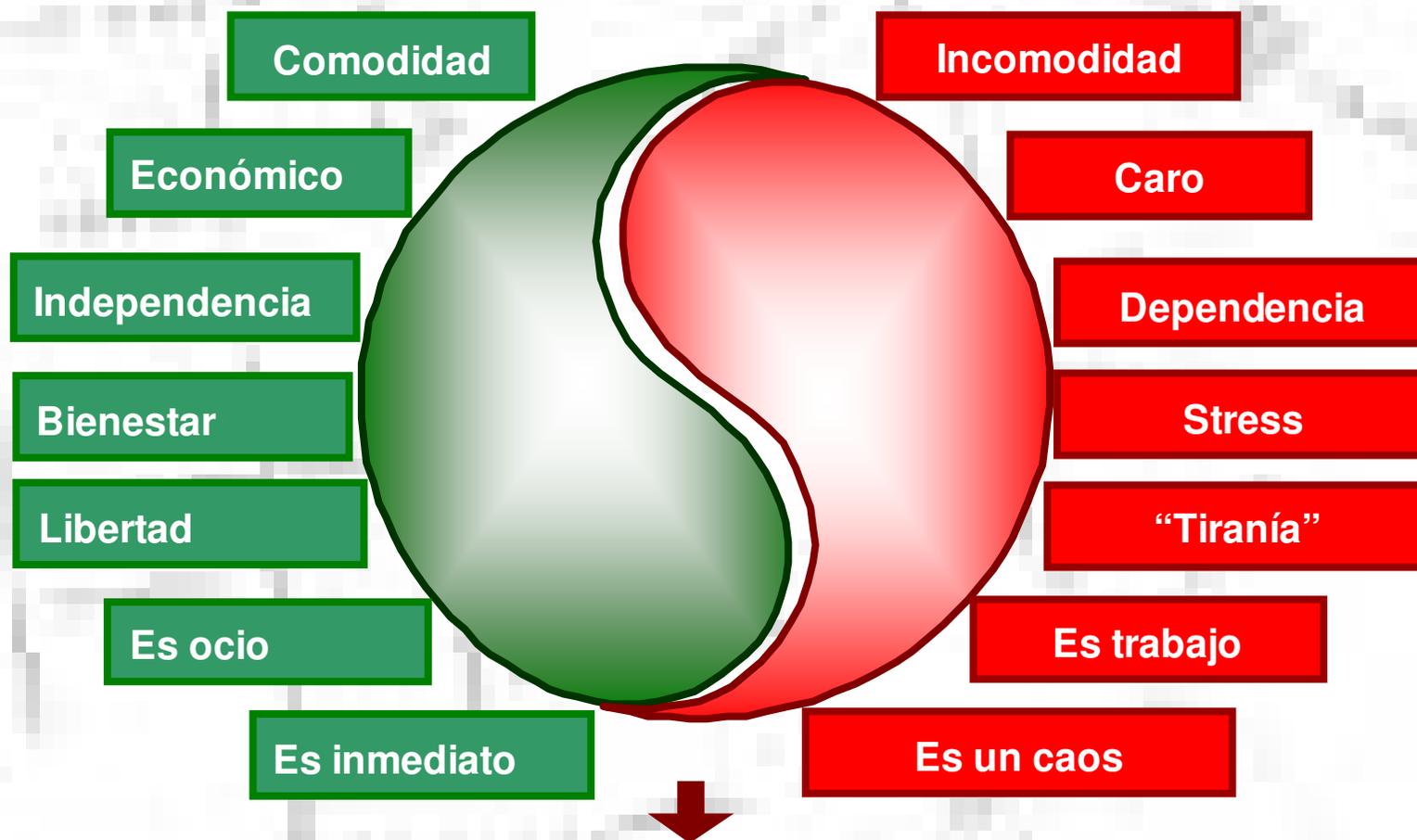
Es decir,

↓

“Gas físico” → ocupa todos los espacios de la ciudad.

“Gas en el posicionamiento” → reconocido desde los valores a los que mayor importancia se otorga en materia de movilidad.

“GAS DE POSICIONAMIENTO”; CENTRALIDAD DEL VALOR DE IMAGEN DEL VEHÍCULO PARTICULAR



¿qué elementos de valor le quedan a los otros modos de desplazamiento para su reconocimiento?.

- Esta imagen que transmite el vehículo particular como modo de desplazamiento además interacciona muy bien con el estilo de vida actual; **“el de no tengo tiempo”**. Aspecto que queda muy patente en la siguiente manifestación realizada por los asistentes a las reuniones.

“... bueno es que entre semana para hacer algo rápido lo necesitas...”

“... yo cuando tengo prisa cojo el coche...”

“... Es que si tienes tiempo, utilizas el autobús...”



El vehículo particular, independientemente del buen funcionamiento del transporte público, se ha convertido en el modo de desplazamiento que evita la incertidumbre [es el comodín para evitar la insatisfacción / ansiedad del desplazamiento].

El autobús como modo de desplazamiento en desventaja competitiva en el mercado de la movilidad

- El reconocimiento del autobús como modo de desplazamiento sigue la lógica de los criterios desde los que se percibe el vehículo particular. Este proceso conlleva que sea considerado como un modo de desplazamiento alternativo.



Exceptuando el “efecto Villavesa” en Pamplona, el autobús tiende a ser definido como:

Lento

Incómodo

No tiene una vía propia → sufre el caos igual que el coche

Es un modo de desplazamiento desfasado

Representación gráfica del reconocimiento del autobús como modo de desplazamiento

Satisfacción con el autobús



No satisfacción plena con el autobús

INSATISFACCIÓN CON EL AUTOBÚS

La crítica a este modo de desplazamiento se ve desde un doble prisma; por un lado, los valores que definen el modo de desplazamiento del vehículo particular, y por otro lado, el reconocimiento del metro.

Reconocimiento del
vehículo particular

Autobús

Reconocimiento
del metro



RAPIDEZ/INMEDIATEZ

PUNTUALIDAD

ORGANIZACIÓN

COMODIDAD DE LAS ESTACIONES

Fuera de este esquema, se sitúa la percepción de los ciudadanos de Vitoria con relación al modo de desplazamiento que representa el autobús.(Además correspondiendo sus opiniones al colectivo más joven).



El autobús no genera satisfacción o insatisfacción, simplemente no se utiliza.

No está extendido a toda la ciudad → no hay líneas suficientes → no integran a la ciudad.

No es inmediato.

No existen unos tiempos a los que amoldarse / acomodarse.

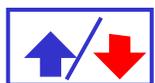
Medios desfasados.

No es cómodo.

Fracasan las políticas orientadas a promocionar el uso del transporte público entre los jóvenes → ejemplo; “Gau-Txori”.

¿Considera usted que tiene suficiente información sobre los modos de desplazamiento o de transporte de los que dispone en su ciudad?(P4).
Base: total de entrevistados

	Total de entrevistados	Bilbao (n=100)	Vitoria (n=100)	San Sebastián (n=100)	Pamplona (n=100)
SI	78,5%	67,0%	77,0%	88,0%	82,0%
NO	21,5%	↑ 33,0%	23,0%	↓ 12,0%	18,0%

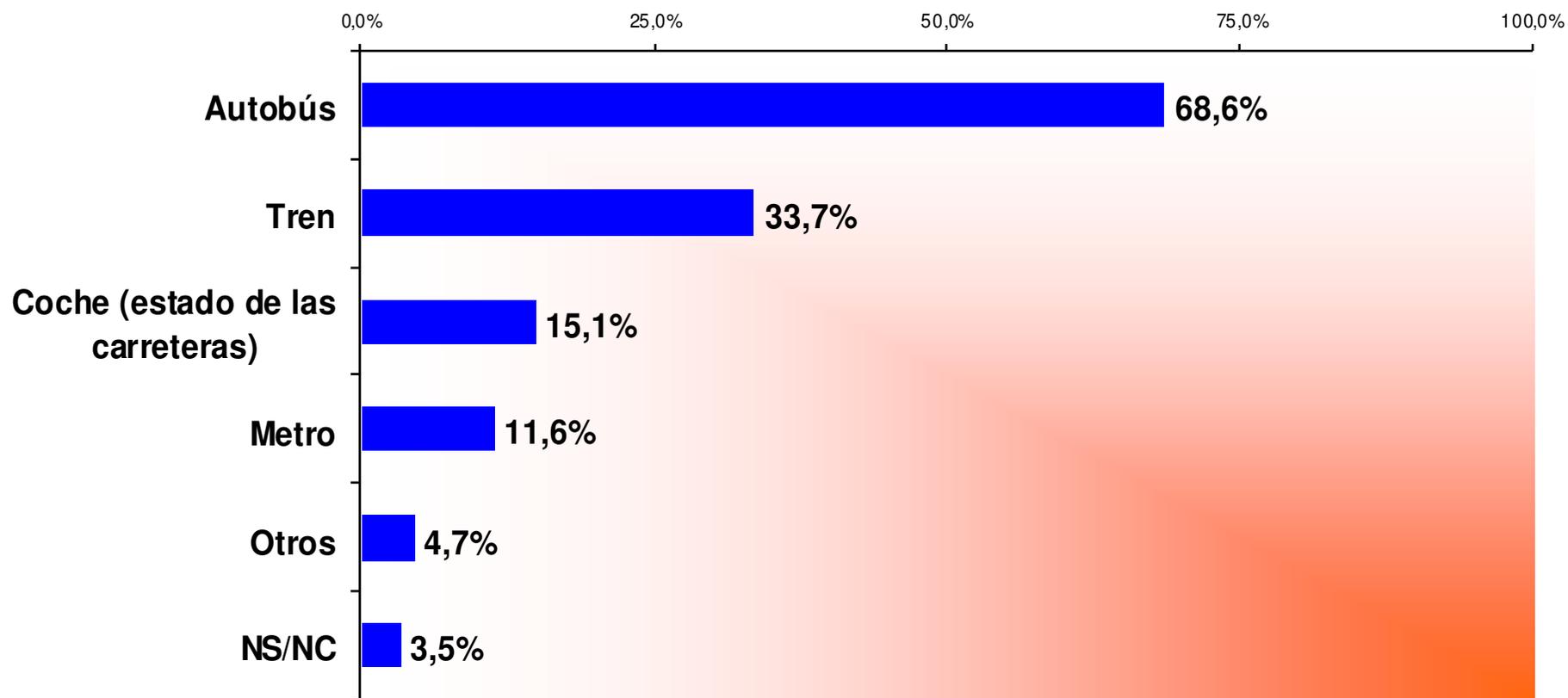


Diferencias estadísticamente significativas con relación al total de entrevistados.



Principal percepción

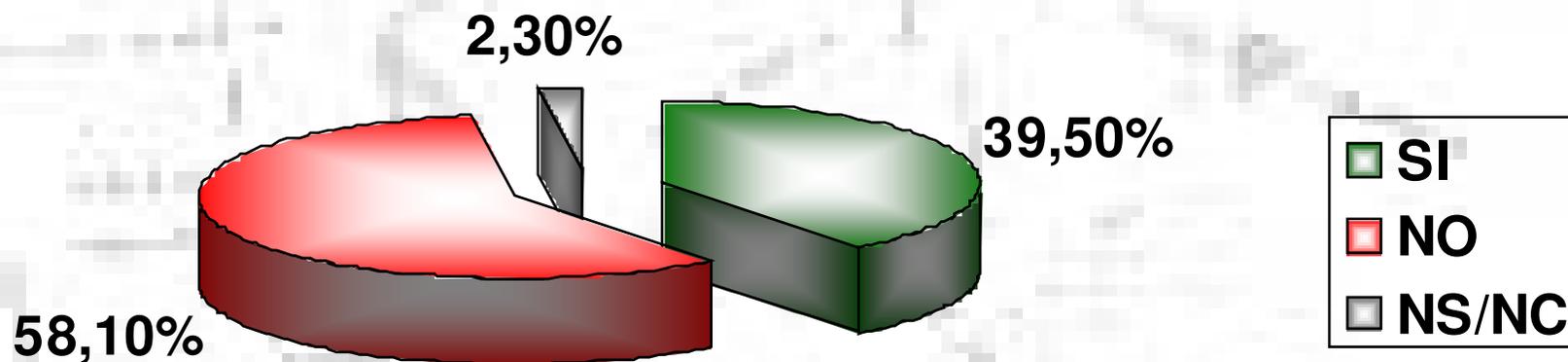
¿De qué medios de transporte no dispone de suficiente información?(P5A).
Base: 86 entrevistados que afirman no disponer de información suficiente.



*Pregunta donde no se sugirió ninguna respuesta. Posibilidad de respuesta múltiple, siendo la suma de porcentajes superior al 100%.

¿Considera usted que cuando sale en coche dispone de suficiente información sobre el estado de las carreteras?(P5B).

Base: 86 entrevistados que afirman no disponer de información suficiente.





Disparidad de canales / fuentes de información.



El referente de información es la prensa / folletos.



Referente de información accesible: marquesinas.



Referente de información global: folletos.

“... al principio era un lío, ¿quién se va a leer todo eso?. Pero ahora te das cuenta de su utilidad y lo lees...”

¿Cómo obtiene usted la información de los modos de desplazamiento (horarios, frecuencias, paradas, ...) que hay en su ciudad? (P6)* . Base : total de entrevistados

	Total de entrevistados	Entrevistados de ...			
		Bilbao (n=100)	Vitoria (n=100)	San Sebastián (n=100)	Pamplona (n=100)
Prensa / folletos	41,0%	21,0%	41,0%	23,0%	↑79,0%
Paradas / marquesinas	19,3%	22,0%	4,0%	↑51,0%	-
Teléfono de información municipal	12,5%	↑28,0%	14,0%	4,0%	4,0%
Tfno. de información de cías. de transporte	10,3%	↑19,0%	15,0%	5,0%	2,0%
Preguntar a amigos / familiares	7,5%	5,0%	↑13,0%	9,0%	3,0%
En Internet	2,5%	↑8,0%	2,0%	-	-
Preguntar al chofer	1,0%	3,0%	-	1,0%	-
Callejero / guía azul	0,8%	1,0%	-	2,0%	-
No hay información	3,5%	3,0%	5,0%	1,0%	5,0%
No necesita / ya sabe	2,3%	2,0%	3,0%	2,0%	2,0%

 Principal motivo de elección del autobús.



Diferencias estadísticamente significativas con relación al total de entrevistados.

*Pregunta donde no se sugirió ninguna respuesta. Posibilidad de respuesta múltiple, siendo la suma de porcentajes superior al 100%.

¿Hasta qué punto está de acuerdo o en desacuerdo con cada una de las siguientes frases? (P7)
Base: total de entrevistados

	Desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo
➤ Elijo un modo de transporte en función del tiempo que voy a tardar al destino	15,8%	18,5%	65,0%
➤ El conocimiento que tengo sobre horarios ... de los modos de transporte es algo que tengo en cuenta	20,8%	24,0%	53,8%
➤ Elijo uno u otro en función del coste económico	35,5%	27,8%	36,5%
➤ Las campañas de prevención de accidentes es algo que tengo en cuenta	36,8%	26,7%	36,3%
➤ Elijo uno u otro modo teniendo en cuenta la contaminación atmosférica, acústica	50,5%	22,3%	26,3%



Punto de partida → competencia de metro y vehículo privado por ser quien define el modo de desplazamiento ideal.

El factor ecológico y de persuasión comunicativa tiende a ser rechazado por casi la mitad de los entrevistados.



Punto de partida → hegemonía del vehículo particular como modo de desplazamiento.

... inmediatez



Que sólo parece proporcionar el vehículo particular



Ciudadanía más próxima al concepto de valor en los modos de desplazamiento.

Estado de mayor permeabilidad con relación a nuestra estrategia centrada en valores y/o educación.



Ciudad cercana a la estrategia de “educación”.

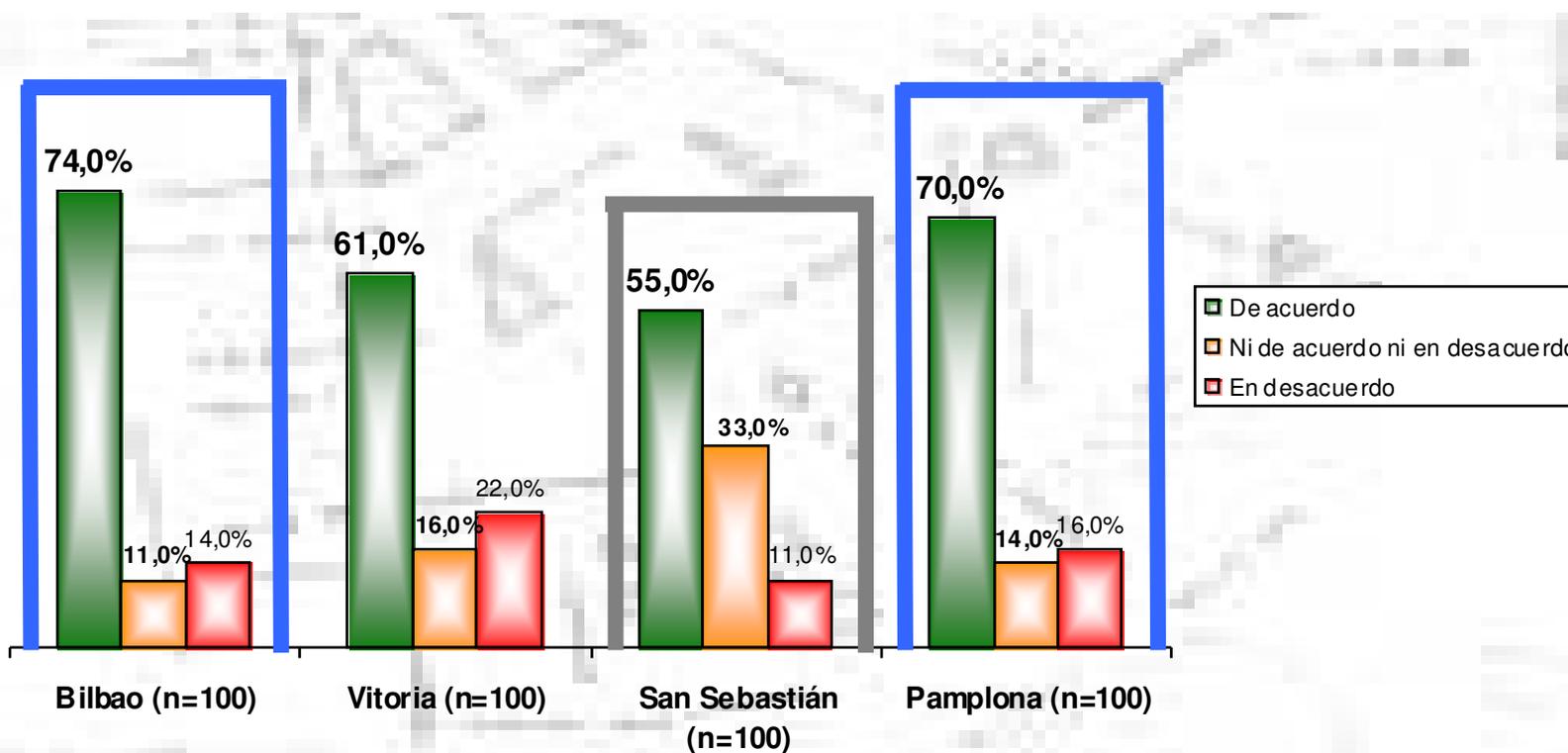
La situación de los ciudadanos de Pamplona sería conveniente que fuese reconocida desde la tendencia al equilibrio de dos lógicas:

Instrumental &
“tecnológica”



Educación &
persuasión

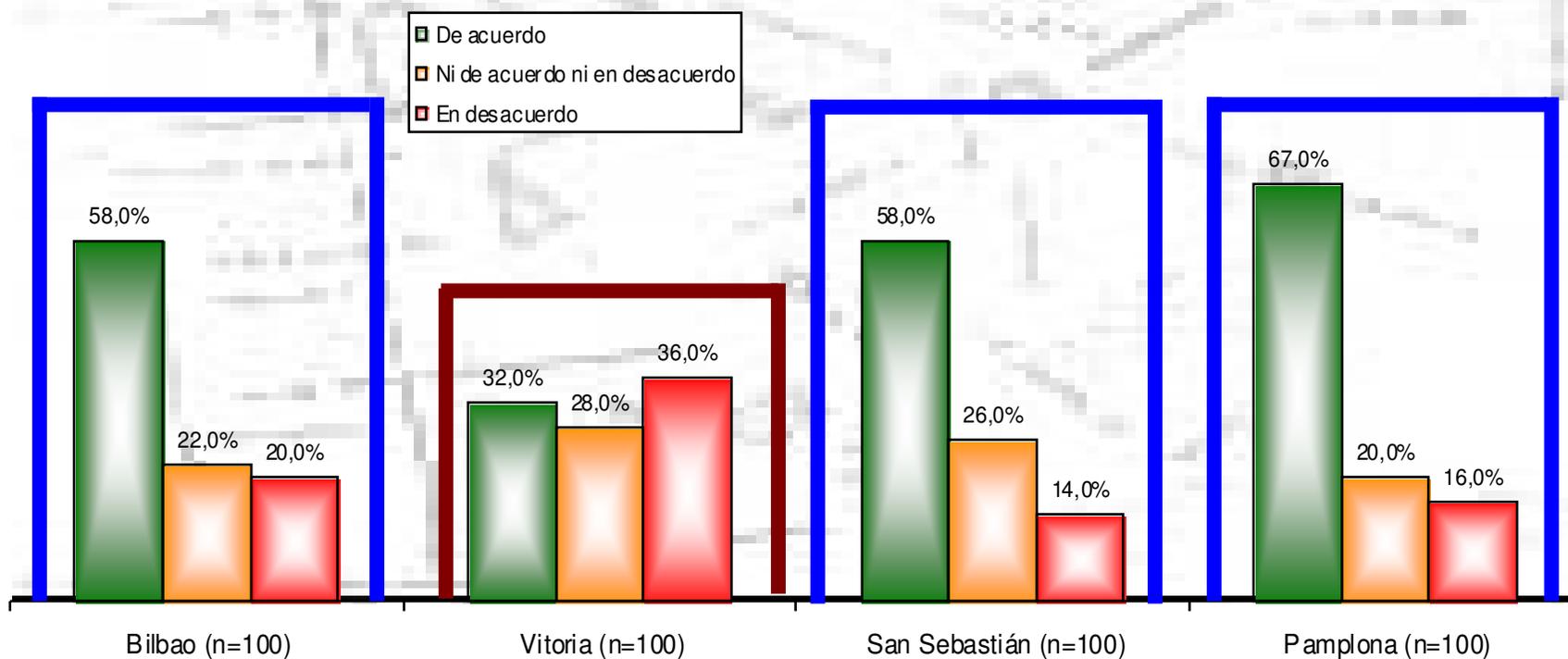
Elijo un modo de desplazamiento en función del tiempo que tarde en llegar al destino (P7/4)
Base: total de entrevistados



Mayor porcentaje de acuerdo

Mayor porcentaje de indiferencia (estadísticamente significativo)

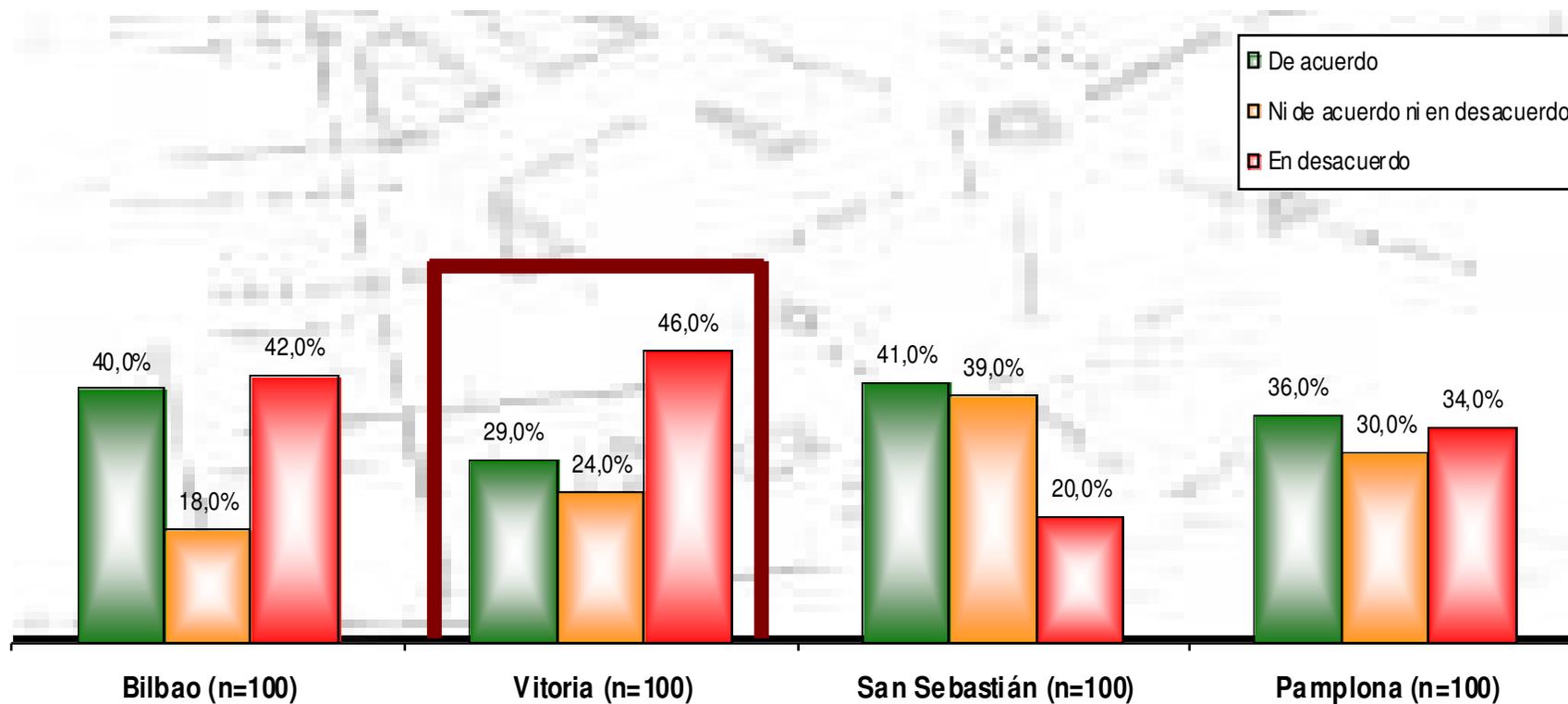
Elijo un modo de desplazamiento en función del conocimiento que tengo sobre el horario, paradas, frecuencia, etc. ... (P7/5)
Base: total de entrevistados



Mayor porcentaje de acuerdo (estadísticamente significativo)

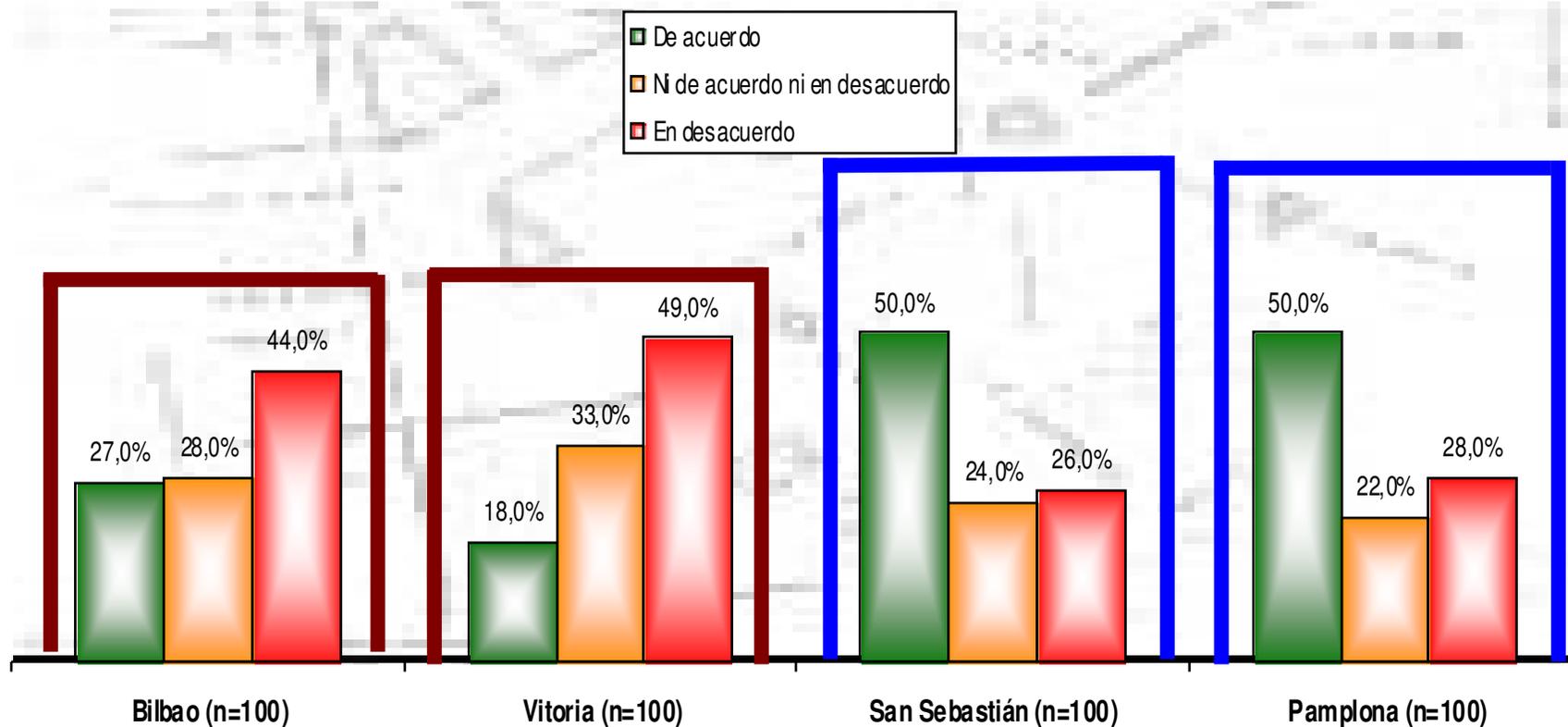
Mayor porcentaje de desacuerdo (estadísticamente significativo)

Elijo uno u otro modo de desplazamiento en función del coste económico que supone el desplazamiento (P7/3)
Base: total de entrevistados



Mayor porcentaje de desacuerdo (estadísticamente significativo)

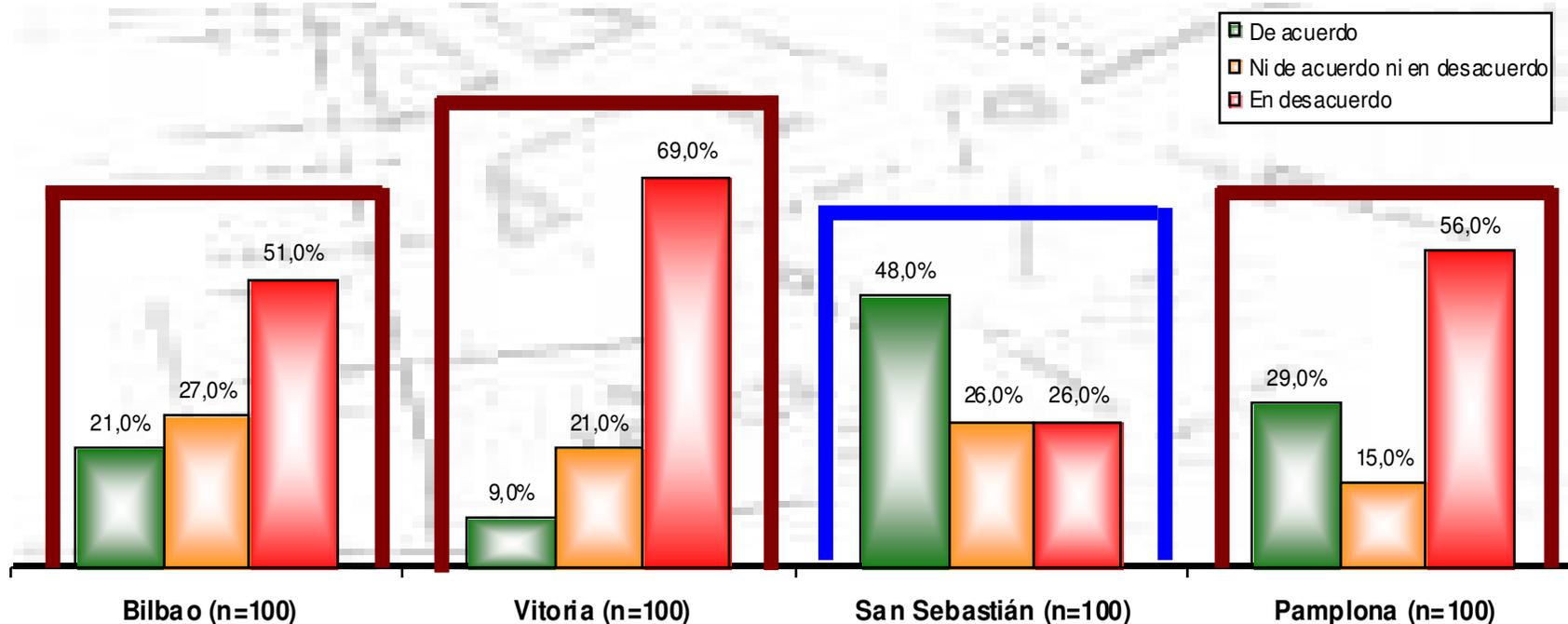
Las campañas de prevención de accidentes es algo que tengo en cuenta, que me influyen a la hora de elegir mi medio de transporte (P7/1)
Base: total de entrevistados



Mayor porcentaje de acuerdo (estadísticamente significativo)

Mayor porcentaje de desacuerdo (estadísticamente significativo)

**Elijo uno u otro modo de desplazamiento teniendo en cuenta la contaminación atmosférica,
acústica que provoca ese modo (P7/2)**
Base: total de entrevistados



Mayor porcentaje de acuerdo (estadísticamente significativo)

Mayor porcentaje de desacuerdo (estadísticamente significativo)

¿Cómo valoraría el comportamiento del conductor de un automóvil ante los peatones? (P9/1)
Base: total de entrevistados

		Nada o poco agresivo(1)	Algo agresivo	Muy o bastante agresivo(1)
Total de entrevistados		20,0%	43,8%	36,0%
Entrevistados de ...	 BILBAO UDALA AYUNTAMIENTO (n=100)	20,0%	↑ 58,0%	↓ 22,0%
	 (n=100)	↑ 29,0%	39,0%	31,0%
	 (n=100)	23,0%	38,0%	39,0%
	 (n=100)	↓ 8,0%	40,0%	↑ 52,0%



Percepción/es mayoritaria/s.



Diferencias estadísticamente significativas con relación al total de entrevistados.

(1) En este caso las puntuaciones de la escala a las que hace referencia el color verde son: 1,2,3,4/el rojo:7,8,9,10

¿Cómo valoraría el comportamiento del conductor de un automóvil ante los peatones? (P9/2)
 Base: total de entrevistados

		Nada o poco respetuoso	Algo respetuoso	Muy o bastante respetuoso
Total de entrevistados		42,5%	38,8%	18,5%
Entrevistados de ...	 BILBAO EDALIA AYUNTAMIENTO (n=100)	40,0%	43,3%	17,0%
	 (n=100)	54,0%	31,0%	15,0%
	 (n=100)	38,0%	40,0%	21,0%
	 (n=100)	38,0%	41,0%	21,0%



Percepción/es mayoritaria/s.

¿Cómo valoraría el comportamiento de los peatones ante los coches? (P10)
Base: total de entrevistados

		Nada o poco prudente	Algo prudente	Muy o bastante prudente
Total de entrevistados		54,4%	31,0%	14,5%
Entrevistados de ...	 BILBAO EDALIA AYUNTAMIENTO (n=100)	57,0%	32,0%	11,0%
	 (n=100)	55,0%	31,0%	14,0%
	 (n=100)	41,0%	37,0%	↑ 22,0%
	 (n=100)	65,0%	24,0%	11,0%



Percepción/es mayoritaria/s.



Diferencia, estadísticamente significativa, mayor en comparación con el total de entrevistados.

¿Cómo calificaría usted el comportamiento del conductor de un automóvil ante las bicicletas y motos? (P11)

Base: total de entrevistados

		Con poca o ninguna precaución	Con alguna precaución	Con mucha o bastante precaución
Total de entrevistados		46,3%	31,0%	21,7%
Entrevistados de ...	 (n=100)	57,0%	27,0%	15,0%
	 (n=100)	49,0%	32,0%	17,0%
	 (n=100)	37,0%	38,0%	24,0%
	 (n=100)	42,0%	27,0%	↑ 31,0%

 Percepción/es mayoritaria/s.

 Diferencia, estadísticamente significativa, mayor en comparación con el total de entrevistados.

¿Cómo calificaría el comportamiento del conductor de un automóvil ante los conductores de otros automóviles? (P12)
Base: total de entrevistados

		poco o nada amable	Algo amable	Muy o bastante amable
Total de entrevistados		46,3%	44,7%	8,8%
Entrevistados de ...	 BILBAO UDALA AYUNTAMIENTO (n=100)	46,0%	46,0%	8,0%
	 (n=100)	43,0%	50,0%	4,0%
	 (n=100)	49,0%	38,0%	13,0%
	 (n=100)	47,0%	45,0%	8,0%

 Percepción/es mayoritaria/s.

¿Cómo valoraría usted el comportamiento de las motos y bicis ante el resto de vehículos? (P13/1)
Base: total de entrevistados

		Poco o nada agresivo(1)	Algo agresivo	Muy o bastante agresivo(1)
Total de entrevistados		27,3%	37,5%	33,8%
Entrevistados de ...	 BILBAO UDALA AYUNTAMIENTO (n=100)	26,0%	39,0%	35,0%
	 (n=100)	↑ 39,0%	36,0%	25,0%
	 (n=100)	18,0%	36,0%	41,0%
	 (n=100)	26,0%	39,0%	34,0%

 Percepción/es mayoritaria/s.

(1) En este caso las puntuaciones de la escala a las que hace referencia el color verde son: 1,2,3,4/el rojo:7,8,9,10

¿Cómo valoraría usted el comportamiento de las motos y bicis ante el resto de vehículos? (P13/2)

Base: total de entrevistados

		Con poca o ninguna precaución	Con alguna precaución	Con mucha o bastante precaución
Total de entrevistados		61,0%	26,3%	11,8%
Entrevistados de ...	 (n=100)	53,0%	29,0%	18,0%
	 (n=100)	↑ 77,0%	16,0%	7,0%
	 (n=100)	47,0%	↑ 40,0%	9,0%
	 (n=100)	67,0%	20,0%	13,0%

 Percepción/es mayoritaria/s.

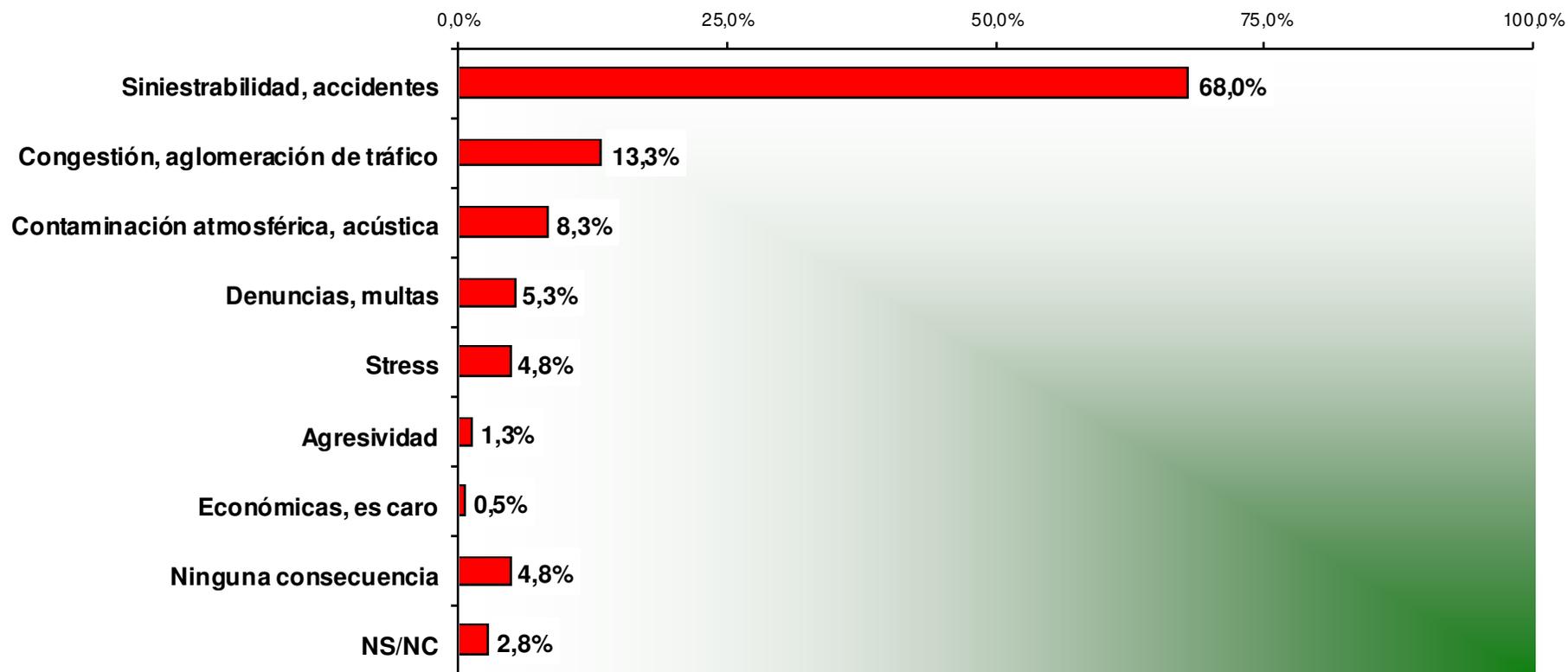


Diferencias, estadísticamente significativas, mayor / menor con relación al total de entrevistados.

La representación gráfica del estado real de los modos de desplazamiento.



**¿Cuáles cree usted que son las consecuencias que en mayor medida se producen hoy en día por conducir un coche?(P14)*.
Base: total de entrevistados.**

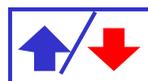


*Pregunta donde no se sugirió ninguna respuesta. Posibilidad de respuesta múltiple, siendo la suma de porcentajes superior al 100%.

¿Cuáles cree usted que son las consecuencias que en mayor medida se producen hoy en día por conducir un coche? (P14)* . Base : total de entrevistados

	Entrevistados de ...				
	Total de entrevistados	Bilbao (n=100)	Vitoria (n=100)	San Sebastián (n=100)	Pamplona (n=100)
➤ Siniestrabilidad, accidentes	68,0%	58,0%	61,0%	77,0%	76,0%
➤ Congestión, aglomeración de tráfico	13,3%	↓ 6,0%	↑ 32,0%	9,0%	↓ 6,0%
➤ Congestión atmosférica, acústica	8,3%	↓ 2,0%	↑ 16,0%	7,0%	8,0%
➤ Denuncias, multas	5,3%	6,0%	5,0%	1,0%	9,0%
➤ Stress	4,8%	↑ 13,0%	1,0%	4,0%	1,0%
➤ Agresividad	1,3%	↑ 4,0%	-	1,0%	-
➤ Económicas, es caro	0,5%	1,0%	-	1,0%	-
➤ Ninguna consecuencia	4,8%	↑ 12,0%	1,0%	-	5,0%

 Principales consecuencias.



Diferencia, estadísticamente significativa, mayor/menor con relación al total de entrevistados.

*Pregunta donde no se sugirió ninguna respuesta. Posibilidad de respuesta múltiple, siendo la suma de porcentajes superior al 100%.

Grado de acuerdo o desacuerdo con determinadas medidas a implementar para mejorar la conducción, la circulación en nuestras carreteras (P15)
Base: total de entrevistados

	En desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo	
➤ Mejorar la gestión en cuanto a tráfico de la Administración Pública competente.	3,5%	20,3%	73,8%	Principales acciones a implementar que cuentan con mayor apoyo social.
➤ Impartir formación sobre educación vial.	6,5%	18,3%	73,3%	
➤ Mejorar la coordinación entre las distintas Administraciones Públicas (Gobierno Vasco, Diputaciones, Ayuntamientos, ...).	5,3%	22,5%	69,3%	
➤ Edición y reparto de material educativo.	10,8%	18,0%	68,5%	
➤ Que la multa sea una combinación de sanción económica y educación vial a los infractores.	15,3%	25,5%	56,8%	
➤ Sustituir las multas por formación en educación vial a los infractores.	19,0%	23,5%	54,5%	
➤ Incrementar la cuantía de las multas.	56,0%	20,3%	21,5%	

Medida a implementar que cuenta con un gran rechazo social.

▶ **Medidas a implementar de dos tipos: de estructuración y de educación.**

▶ **Una única preocupación: descongestionar el tráfico.**

▶ **La educación vial como referente de las medidas a implementar.**

**Grado de acuerdo con determinadas medidas a implementar para mejorar la conducción, la circulación en nuestras carreteras (P15).
Base: total de entrevistados.**

	Bilbao (n=100)	Vitoria (n=100)	San Sebastián (n=100)	Pamplona (n=100)
➤ Mejorar la gestión en cuanto a tráfico de la Administración Pública competente.	80,0%	76,0%	71,0%	68,0%
➤ Impartir formación sobre educación vial.	80,0%	54,0%	81,0%	78,0%
➤ Mejorar la coordinación entre las distintas Admones. Públicas.	80,0%	66,0%	71,0%	60,0%
➤ Edición y reparto de material educativo.	66,0%	64,0%	74,0%	70,0%
➤ Que la multa sea una combinación de sanción económica y educación.	62,0%	45,0%	61,0%	59,0%
➤ Sustituir las multas por formación en educación vial a los infractores.	64,0%	39,0%	64,0%	51,0%
➤ Incrementar la cuantía económica de las multas.	31,0%	17,0%	21,0%	17,0%

 Mayores porcentajes de acuerdo.

 Porcentajes, estadísticamente significativos, superiores.

Capacidad de impulso de este tipo de medidas a nivel espontáneo.

¿Qué organismos podrían impulsar o introducir este tipo de medidas?(P16A)*.
Base: total de entrevistados.



*Pregunta donde no se sugirió ninguna respuesta. Posibilidad de respuesta múltiple, siendo la suma de porcentajes superior al 100%.

¿Qué organismos podrían impulsar o introducir este tipo de medidas? (P16A)*.
Base: total de entrevistados

	Entrevistados de ...				
	Total de entrevistados	Bilbao (n=100)	Vitoria (n=100)	San Sebastián (n=100)	Pamplona (n=100)
Los Ayuntamientos	41,3%	41,0%	↑63,0%	↓20,0%	41,0%
Departamento de Tráfico de Gobiernos Autónomos	23,8%	↑50,0%	22,0%	↓11,0%	↓12,0%
La Administración	15,0%	↓6,0%	11,0%	↑28,0%	15,0%
Departamento de Tráfico del Gobierno Central	10,5%	6,0%	8,0%	5,0%	↑23,0%
Diputaciones	6,8%	9,0%	6,0%	4,0%	8,0%
Escuelas/Centros educativos	2,0%	↑5,0%	1,0%	1,0%	1,0%
Las compañías de seguros	1,8%	3,0%	-	1,0%	3,0%
R.A.C.VN.	0,8%	-	-	1,0%	2,0%
Otros	0,5%	2,0%	-	-	-
NS/NC	10,5%	2,0%	4,0%	↑30,0%	6,0%



Principales agentes con responsabilidad.

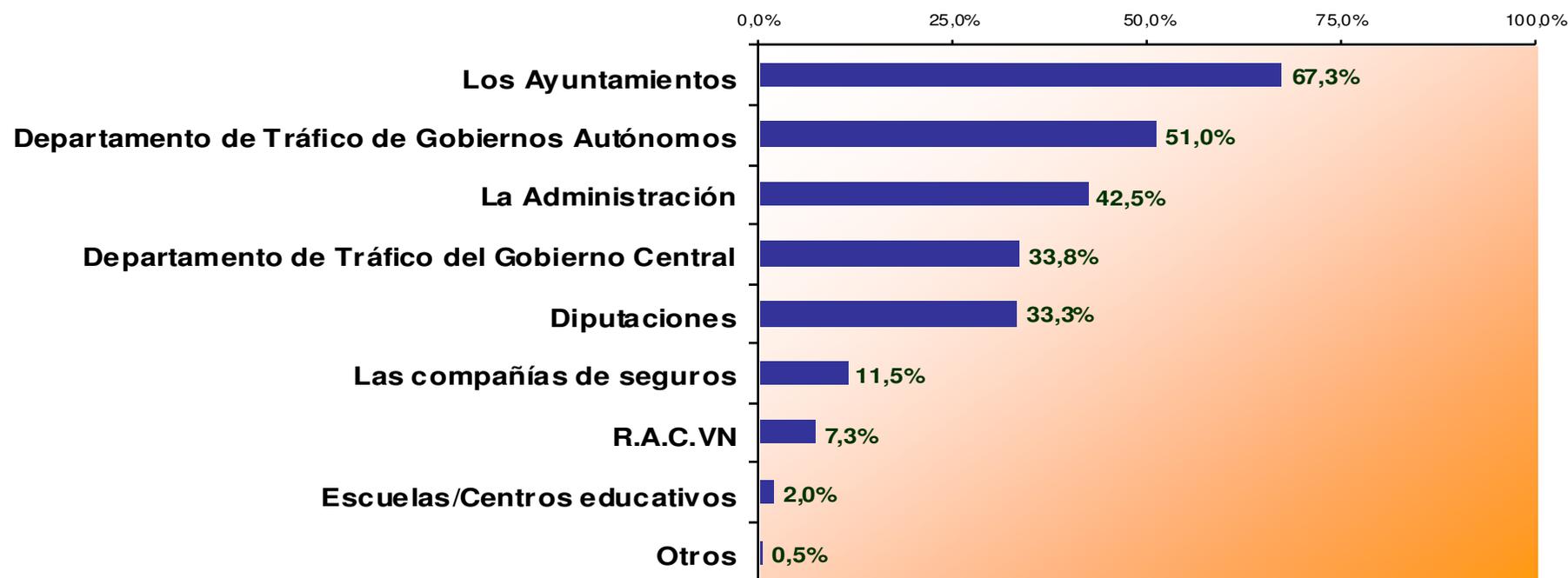


Diferencia, estadísticamente significativa, mayor/menor con relación al total de entrevistados.

*Pregunta donde no se sugirió ninguna respuesta.
 Posibilidad de respuesta múltiple, siendo la suma de porcentajes superior al 100%.

Capacidad de impulsar este tipo de medidas a nivel total.

¿Cuáles cree usted que podrían impulsar o introducir medidas?(P16C)*.
Base: total de entrevistados.



*Pregunta donde se recoge para cada agente la suma de su porcentaje en espontáneo mas su porcentaje en sugerido.

¿Cuáles cree usted que podrían impulsar o introducir este tipo de medidas? (P16C)*.
Base: total de entrevistados

	Total de entrevistados	Entrevistados de ...			
		Bilbao (n=100)	Vitoria (n=100)	San Sebastián (n=100)	Pamplona (n=100)
Los Ayuntamientos	67,3%	82,0%	78,0%	44,0%	65,0%
Departamento de Tráfico de Gobiernos Autónomos	51,0%	92,0%	54,0%	24,0%	34,0%
La Administración	42,3%	57,0%	22,0%	44,0%	47,0%
Departamento de Tráfico del Gobierno Central	33,8%	50,0%	24,0%	11,0%	50,0%
Diputaciones	33,3%	56,0%	15,0%	25,0%	37,0%
Las compañías de seguros	11,5%	31,0%	2,0%	6,0%	7,0%
R.A.C.VN.	7,3%	13,0%	2,0%	5,0%	9,0%
NS/NC	6,5%	-	4,0%	22,0%	-

 Principales agentes con responsabilidad.

*Pregunta donde no se sugirió ninguna respuesta. Posibilidad de respuesta múltiple, siendo la suma de porcentajes superior al 100%.