

ENCUESTA SOBRE ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) A LA CIUDADANÍA DE GRANADA



Informe realizado por: Francisco Calvo, María del Pilar Astorga, y Juan de Oña.

Grupo de Investigación Transporte y Seguridad (TRYSE).

Departamento de Ingeniería Civil, Universidad de Granada.

Granada, 4 de septiembre de 2024.

ENTREGABLE Nº 2

Esta publicación recoge resultados que son parte del proyecto de I+D+i “DIRECTRICES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES EN CIUDADES DE TAMAÑO MEDIANO Y PEQUEÑO A TRAVÉS DE UN ENFOQUE MULTI-AGENTE Y MULTI-CIUDAD” (LEZIPA), referencia PID2021-127921OB-I00, financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033/ y “FEDER Una manera de hacer Europa”.



ÍNDICE

1.- CONTEXTO DE LA INVESTIGACIÓN	4
2.- DESCRIPCIÓN DE LA ZBE A LA QUE RESPONDIÓ LA CIUDADANÍA	4
3.- RESULTADOS	5
3.1.- Percepción del problema.....	6
3.2.- Aceptación de las medidas restrictivas	7
3.2.1.- Limitación de acceso y circulación	7
3.2.2.- Medidas restrictivas propuestas para vehículos de fuera de la ZBE o no domiciliados en la ciudad	9
3.2.3.- Pago por aparcar en la ZBE	10
3.2.4.- Uso del espacio público	12
3.3.- Confianza en la Administración Pública	14
3.3.1.- Desempeño del Ayuntamiento respecto a la implantación de la ZBE.....	14
3.3.2.- Implementación de medidas compensatorias	14
3.3.3.- Información sobre la ZBE	15
3.3.4.- Participación ciudadana	16
3.4.- Percepción de los efectos globales de la ZBE	16
3.4.1.- Impactos globales de la implantación de la ZBE	16
3.4.2.- Discriminación por renta	19
3.4.3.- Discriminación por género	20
3.4.4.- Discriminación por edad	20
3.5.- Impactos en la movilidad personal	21
3.5.1.- Existencia de modos de transporte alternativos al vehículo privado	21
3.5.2.- Efectos en los desplazamientos habituales	22
3.5.3.- Cambio de vehículo por otro menos contaminante	22
3.5.4.- Cambio de modo de transporte	23



3.6.- Aceptación global de la ZBE	24
3.6.1.- Necesidad de implantación de una ZBE	24
3.6.2.- Necesidad de invertir dinero público en la ZBE	24
3.6.3.- Apoyo a la ZBE en función del lugar de residencia y de realización de las actividades cotidianas	25
4.- CONCLUSIONES	27
5.- DIRECTRICES Y RECOMENDACIONES	29
6.-ANEXO.....	30

1.- CONTEXTO DE LA INVESTIGACIÓN

Este estudio se enmarca dentro del «Proyecto de Generación de Conocimiento», del Programa Estatal para Impulsar la Investigación Científico-Técnica y su Transferencia, del Plan Estatal de Investigación Científica, Técnica y de Innovación 2021-2023. Ministerio de Ciencia e Innovación:

“Directrices para la implementación de Zonas de Bajas Emisiones en ciudades de tamaño mediano y pequeño a través de un enfoque multi-agente y multi-ciudad (LEZIPA)” (ref. PID2021-127921OB-I00).

Desde el 12 de marzo hasta el 14 de abril de 2024 se realizó una consulta online con preguntas estructuradas para la ciudadanía residente en la provincia de Granada sobre aceptación social de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).

2.- DESCRIPCIÓN DE LA ZBE

La ZBE planteada en la encuesta era una ZBE genérica (para un estudio general sobre las ZBE a nivel nacional, y, por lo tanto, no exclusiva de Granada). Así pues, se comenzaba aclarando que algunas de las medidas y cuestiones que se planteaban podían estar previstas para Granada, y otras no. Además, se explicaba que la implantación de la ZBE era una obligación legal para los Ayuntamientos.

A continuación, se incluye la descripción de la ZBE que se planteaba en el estudio y en base a la cual se realizaba la encuesta:

Las ZBE son aquellas zonas de las ciudades en las que se implanta algún tipo de restricción de acceso, circulación y estacionamiento a vehículos (coches, furgonetas, camiones y motos) en función de su nivel de emisiones contaminantes, de cara a mejorar la calidad del aire y reducir otros problemas que el transporte causa en la ciudad (ruido, atascos, accidentes, ocupación de espacio, etc.). Como excepciones, los vehículos que, generalmente, sí pueden acceder a las ZBE son: vehículos de residentes en la ZBE, de comerciantes/profesionales/centros administrativos en la ZBE, de personas con movilidad reducida, mensajería y reparto a domicilio, y para el acceso a aparcamientos públicos y hoteles (acreditándolo).

Como contrapartida, al mismo tiempo que se implantan dichas medidas restrictivas en la ZBE, se suelen implantar medidas compensatorias para garantizar la accesibilidad a la ZBE y la movilidad dentro de la misma, como: mejora de la oferta de transporte público, aparcamientos en las afueras de la



ciudad conectados a la red de transporte público, instalación de puntos de carga para vehículos eléctricos, carriles bici, mejora de las zonas de carga y descarga para los vehículos de mercancías, etc.

3.- RESULTADOS

La encuesta fue contestada por un total de 706 personas. Para llevar a cabo la encuesta se utilizó la plataforma de encuestas *LimeSurvey* y tuvo difusión a través de la Universidad de Granada, así como del Consorcio Metropolitano de Transportes del Área de Granada y del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Granada. De entre todas estas respuestas se han seleccionado las que su duración ha sido mayor de 8 minutos, para tratar de garantizar un mínimo de calidad de las respuestas, ya que, en pruebas previas, la duración de la cumplimentación del cuestionario se situó en torno a los 10 minutos. Teniendo en cuenta lo anterior, quedaron para el análisis 250 respuestas, de las cuales, el 50% fueron completadas por hombres, el 49% por mujeres, y el 1% no indicó su género. Además, el 68% de los encuestados son residentes en Granada, frente al 32% que son residentes de algún municipio de la provincia de Granada.

Por otra parte, el 67% de los encuestados tenía título universitario o superior, mientras que el 33% había completado alguno de los siguientes estudios: Educación secundaria obligatoria, Bachillerato, Formación Profesional Básica, Ciclos Formativos de Grado Medio, Enseñanzas Profesionales de Música y Danza, Grado Medio de Artes Plásticas y Diseño, Grado Medio de Enseñanzas Deportivas. El 49% de los encuestados eran estudiantes, el 42% trabajadores y el 9% restante se distribuye de mayor a menor porcentaje entre jubilados/pensionistas, desempleados, trabajadores del hogar y otros.

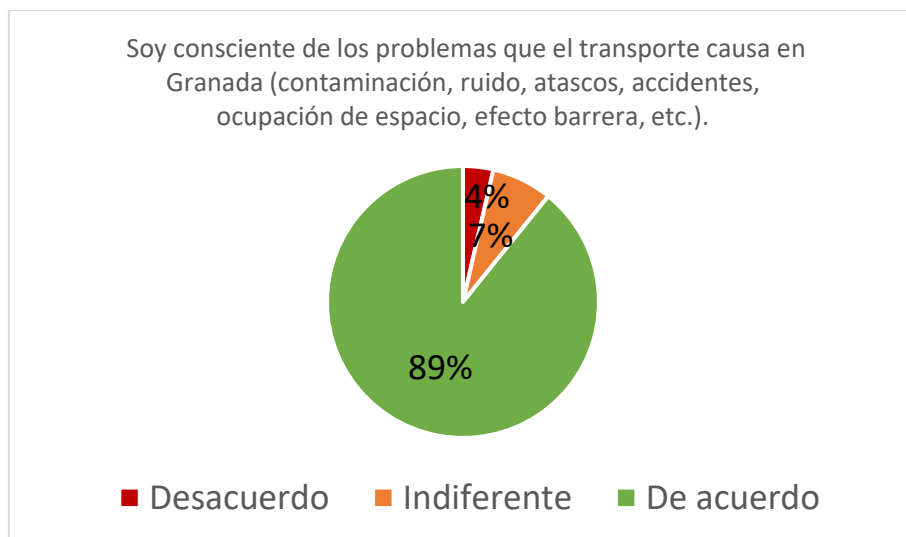
Con respecto a los niveles de renta en los hogares de los encuestados, el 40% tienen unos ingresos de entre 1.000 y 2.500€/mes, y el 33% entre 2.500 y 5.000€/mes. Además, el 80% de los encuestados disponían de carnet de conducir, y aproximadamente la mitad (el 52%) se posicionaban con una orientación política de izquierdas, frente al 11% con orientación política de derechas y el resto, de centro.

Las preguntas de la encuesta se dividían en 7 grupos distintos según una serie de bloques temáticos. La respuesta a las preguntas se recogía en escala Likert de 1 a 5, siendo 1 totalmente en desacuerdo; 2 algo en desacuerdo; 3 indiferente; 4 algo de acuerdo y, 5, totalmente de acuerdo con respecto a la afirmación que se proporcionaba. Para el análisis, las respuestas 1 y 2 se han fusionado en desacuerdo y las 4 y 5 en acuerdo, quedando la respuesta 3 como indiferente.



3.1. PERCEPCIÓN DEL PROBLEMA

Con respecto a la percepción del problema del transporte en Granada, la mayoría de los encuestados (89%) han respondido que **son conscientes** de los problemas que genera el transporte en Granada (Figura 1) y, además, el 77% **se muestran preocupados** por estos problemas (Figura 2).



Nota: en la parte superior de las figuras se incluye la pregunta concreta del cuestionario a la que se refiere.

Figura 1. Percepción de los problemas del transporte

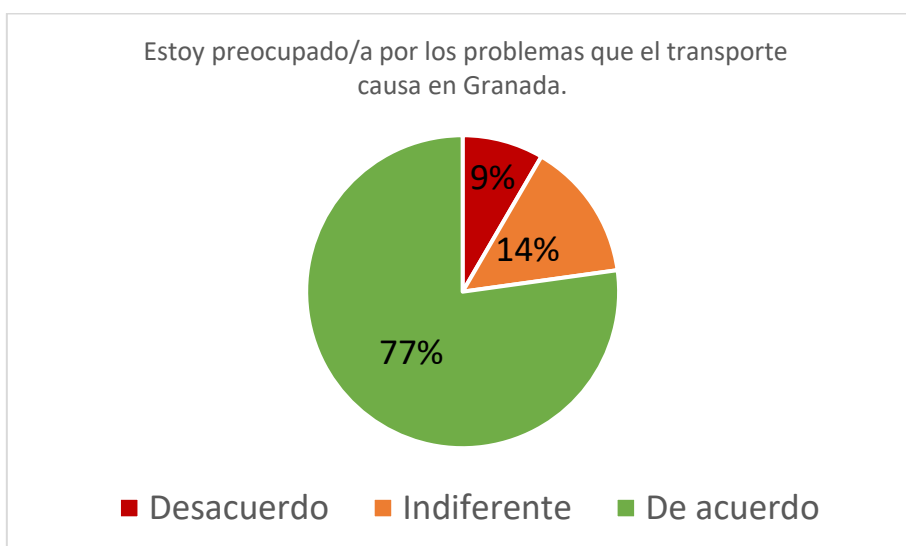


Figura 2. Preocupación por los problemas del transporte

En relación a la ZBE que se está planificando para Granada, el 42% de los encuestados manifiestan **no tener conocimiento** suficiente sobre dicha ZBE (Figura 3).

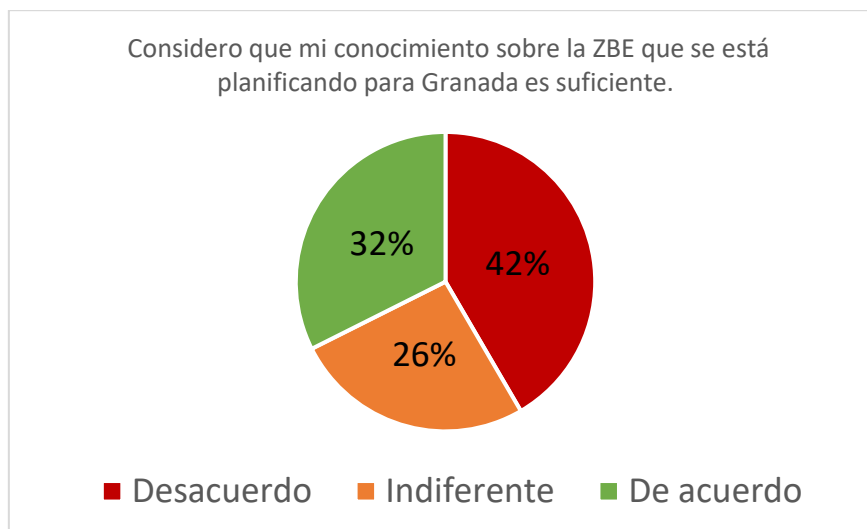


Figura 3. Conocimiento sobre la ZBE planificada

3.2. ACEPTACIÓN DE LAS MEDIDAS RESTRICTIVAS

3.2.1. Limitación de acceso y circulación

Con respecto a la implantación de algún tipo de limitación de acceso y circulación a la ZBE según el nivel de emisiones contaminantes del vehículo, se tiene que más de la mitad de los encuestados (54%) **se muestran de acuerdo** (Figura 4).

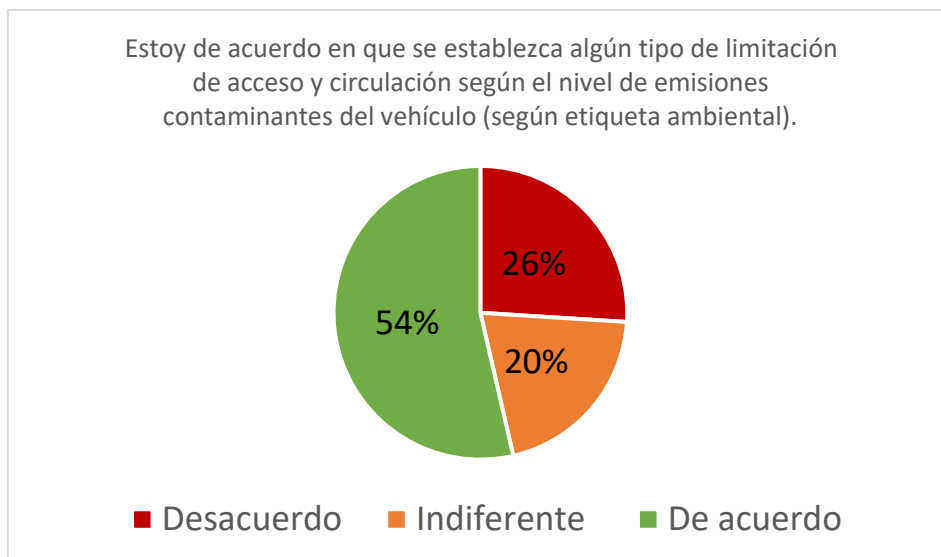


Figura 4. Aceptación de la limitación de acceso y circulación

Además, como se puede observar en la Figura 5, el 57% de los encuestados se posicionan a favor de que esta medida se implante con algún tipo de atenuación para residentes.

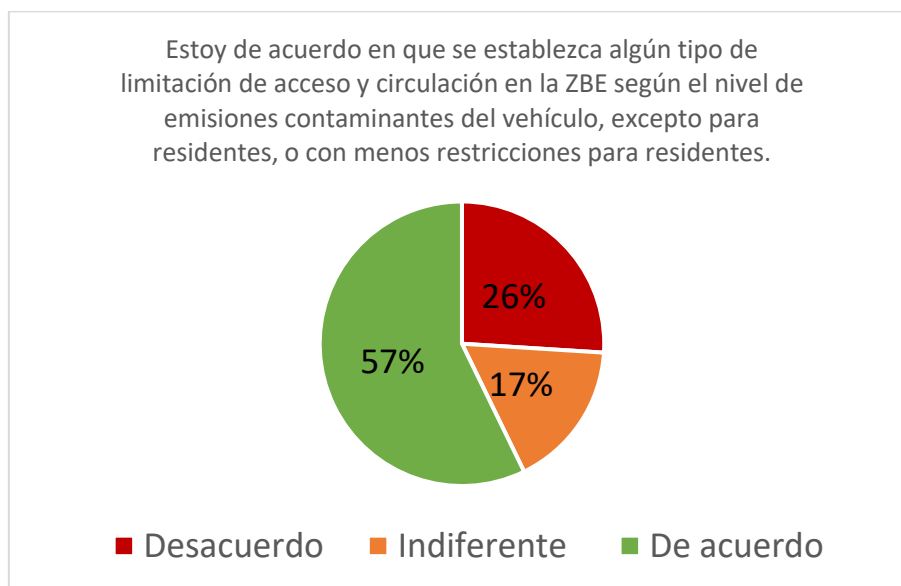


Figura 5. Aceptación de la limitación de acceso y circulación atenuada para residentes

3.2.2. Medidas restrictivas propuestas para vehículos de fuera de la ZBE o no domiciliados en la ciudad

Según la Figura 6, el 51% de los encuestados se muestran en desacuerdo con la restricción de acceso a la ZBE aplicable a los vehículos de fuera de gasolina o de gasoil si no se dispone de una plaza de aparcamiento en la ZBE (propia, o reservada de antemano en aparcamiento público o privado).

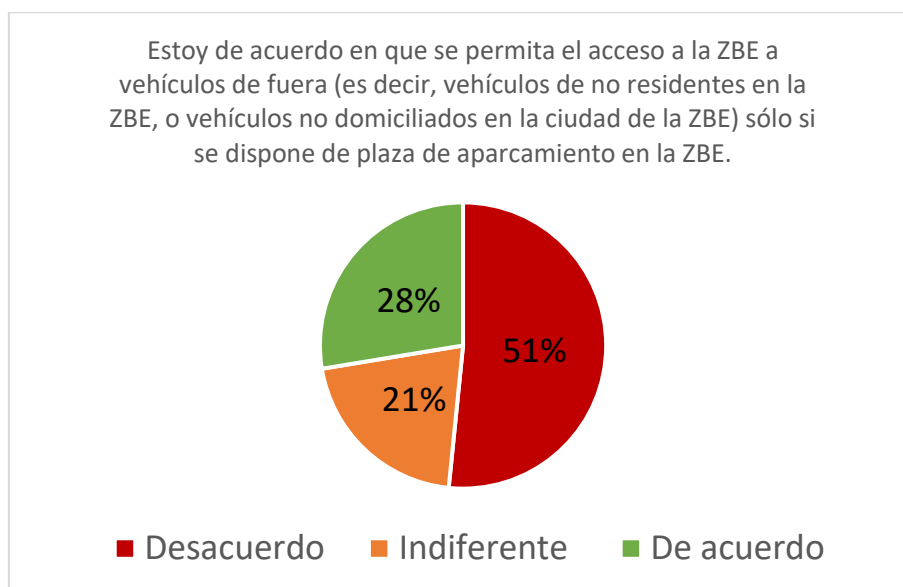


Figura 6. Aceptación de la limitación de acceso para vehículos de fuera

Por otra parte, el 57% de los encuestados (Figura 7) se muestran en desacuerdo con el pago de una tarifa por acceder y/o circular en la ZBE para vehículos de fuera modulando la tarifa según el nivel de emisiones contaminantes del vehículo.

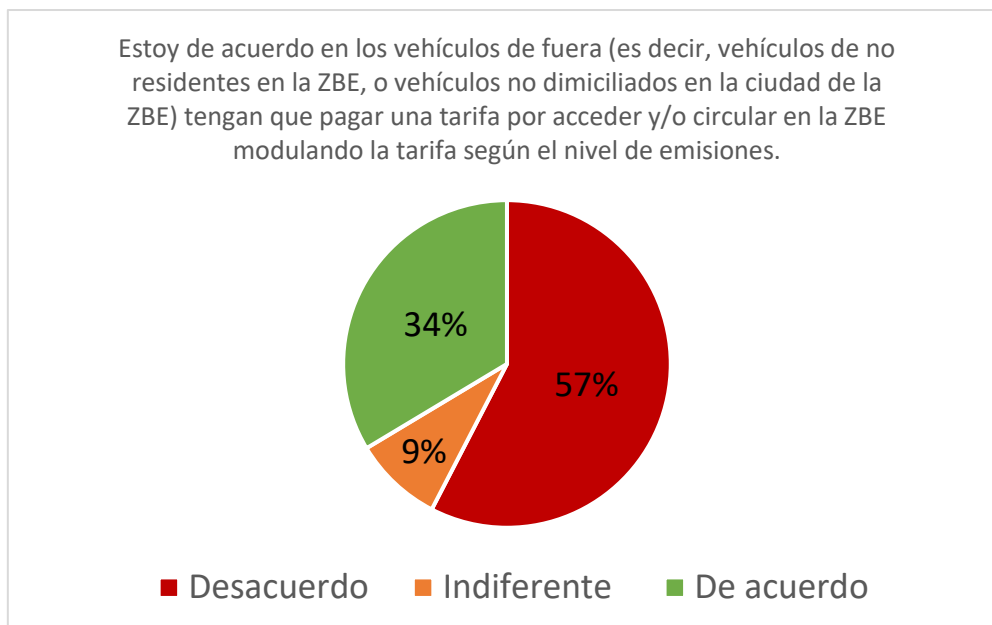


Figura 7. Aceptación del pago para vehículos de fuera

Por lo tanto, se ha obtenido que más de la mitad de los encuestados están en **desacuerdo con las medidas restrictivas propuestas para vehículos de fuera** de la ZBE o no domiciliados en la ciudad (**acceso condicionado por disponibilidad de aparcamiento y pago por acceder a la ZBE**).

3.2.3. Pago por aparcar en la ZBE

El 54% de los encuestados **no están de acuerdo** en que haya que pagar una tarifa por aparcar en la ZBE (modulando la tarifa según el nivel de emisiones contaminantes del vehículo), mientras que el 36% de los encuestados se posicionan a favor del pago de dicha tarifa (Figura 8).

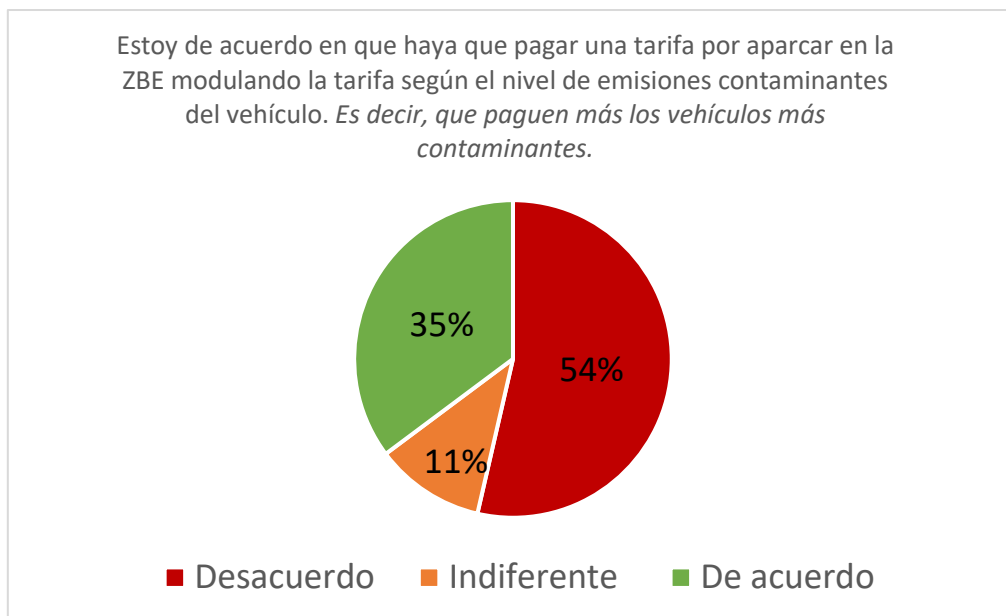


Figura 8. Aceptación del pago por aparcar

Si se considera esta medida con reducción de la tarifa para residentes, el 36% de los encuestados se posicionan de acuerdo mientras que el 54% se posicionan en desacuerdo (Figura 9).

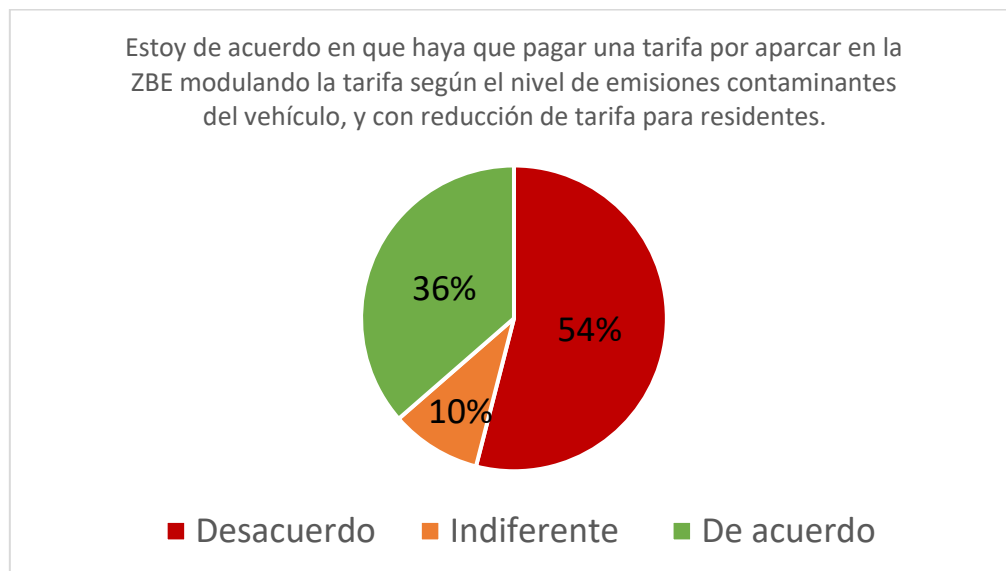


Figura 9. Aceptación del pago por aparcar, con reducción para residentes

3.2.4. Uso del espacio público

Las tres medidas referentes al uso del espacio público propuestas en la encuesta han tenido buena aceptación. En todas ellas, más de la mitad de los encuestados se han posicionado **de acuerdo**. En concreto, el 60% de los encuestados (Figura 10) se han posicionado de acuerdo con medidas relacionadas con la redistribución de uso del espacio público (disminución del espacio para el vehículo privado en las calles para aumentar carriles bus, peatonalizaciones, aceras, carriles bici, y zonas de carga y descarga) mientras que el 26% de los encuestados se han posicionado en desacuerdo.

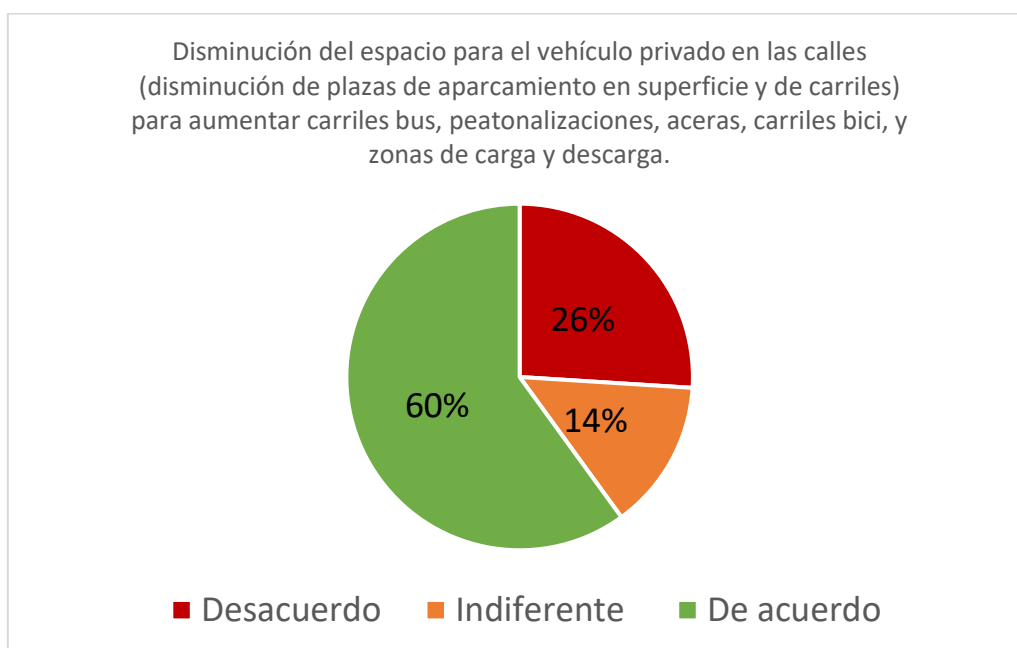


Figura 10. Aceptación de la redistribución del uso del espacio público

Por otra parte, el 52% de los encuestados se han posicionado de acuerdo con la reducción de la velocidad de circulación, frente al 29% que se han posicionado en desacuerdo (Figura 11).

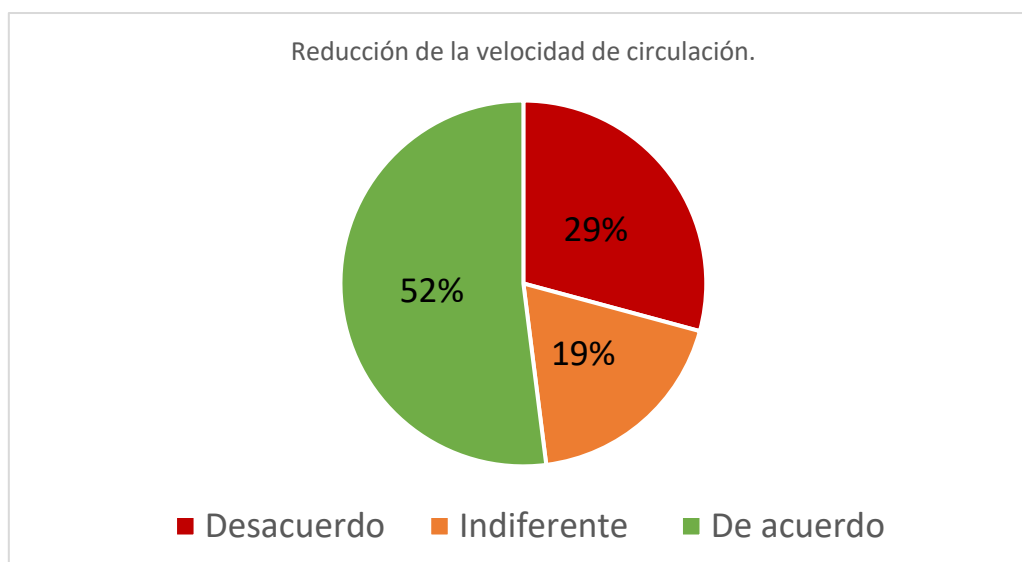


Figura 11. Aceptación de la reducción de la velocidad de circulación

Además, el 57% de los encuestados se han posicionado de acuerdo con la regulación del acceso a vehículos de mercancías ligeros (menos de 3,5 t) durante un determinado horario, mientras que el 26% se ha posicionado indiferente y el 17% en desacuerdo (Figura 12).

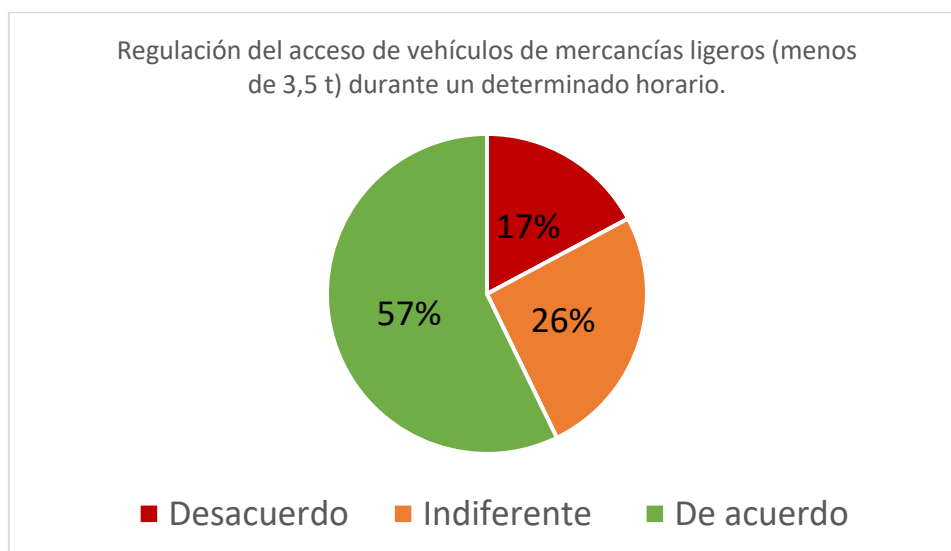


Figura 12. Aceptación de la regulación de los vehículos de mercancías

3.3. CONFIANZA EN LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

3.3.1. Desempeño del Ayuntamiento respecto a la implantación de la ZBE

El 23% de los encuestados confía en que el Ayuntamiento de Granada es capaz de tomar buenas decisiones respecto a la implantación de la ZBE para resolver los problemas del transporte en la ciudad, mientras que el 50% muestra **desconfianza al respecto** (Figura 13).

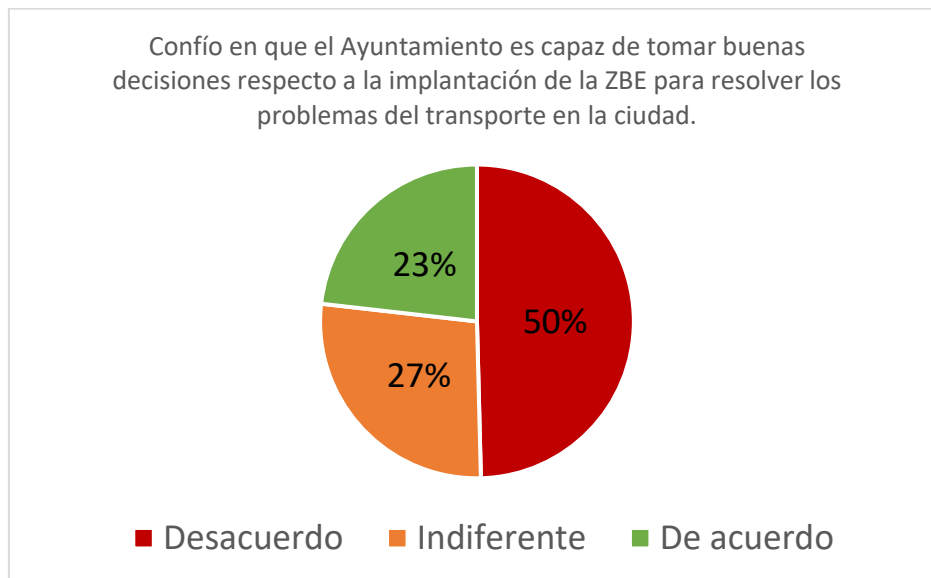


Figura 13. Confianza en el desempeño del Ayuntamiento

3.3.2. Implementación de medidas compensatorias

El 24% de los encuestados confían en que el Ayuntamiento implantará medidas compensatorias para facilitar la movilidad una vez implantada la ZBE como: mejora de la oferta de transporte público, aparcamientos en las afueras de la ciudad conectados a la red de transporte público, instalación de puntos de carga para vehículos eléctricos, carriles bici, mejora de las zonas de carga y descarga para los vehículos de mercancías ligeras, etc., mientras que el 51% muestra desconfianza (Figura 14).

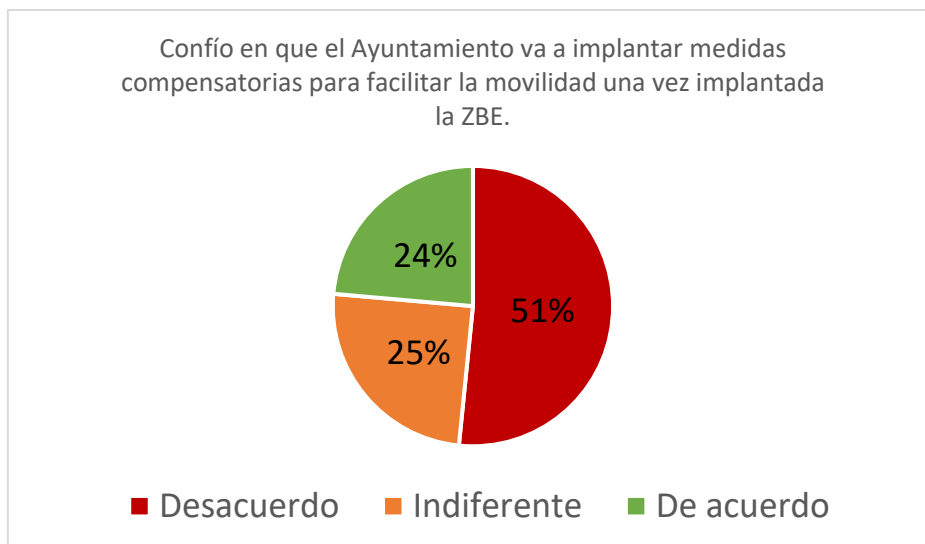


Figura 14. Confianza respecto a la implantación de medidas compensatorias

3.3.3. Información sobre la ZBE

En relación a la información sobre la ZBE en Granada, el 47% de los encuestados muestran desconfianza en que el Ayuntamiento sea capaz de informar y explicar adecuadamente a la ciudadanía las restricciones, medidas compensatorias, y beneficios de la ZBE, mientras que el 30% muestra indiferencia y el 23% confianza (Figura 15).

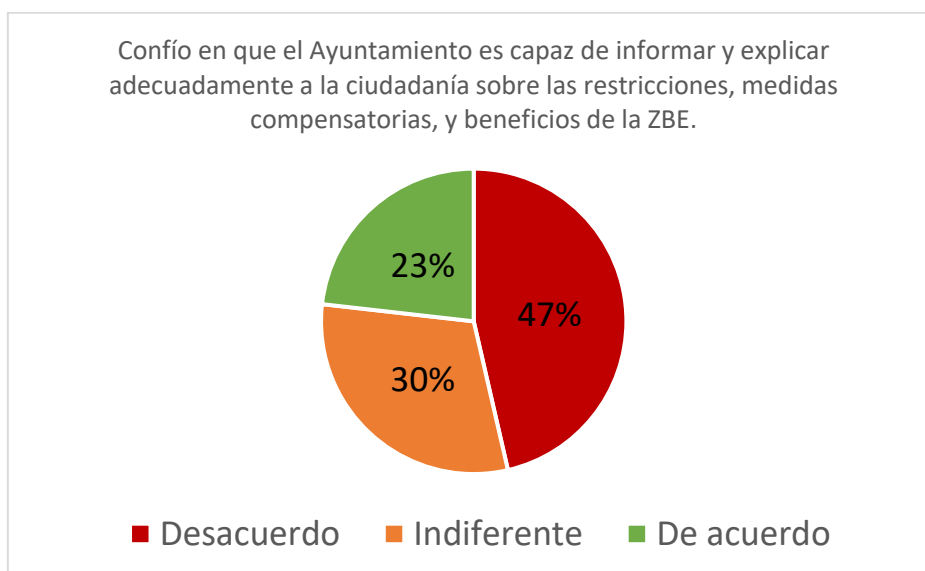


Figura 15. Confianza respecto a la información sobre la ZBE

3.3.4. Participación ciudadana

Más de la mitad de los encuestados (el 58%) no confían en que el Ayuntamiento vaya a tener en cuenta la opinión de la ciudadanía en el proceso de planificación de la ZBE en Granada, mientras que el 26% se muestra indiferente y el 16% muestra confianza en el Ayuntamiento (Figura 16).

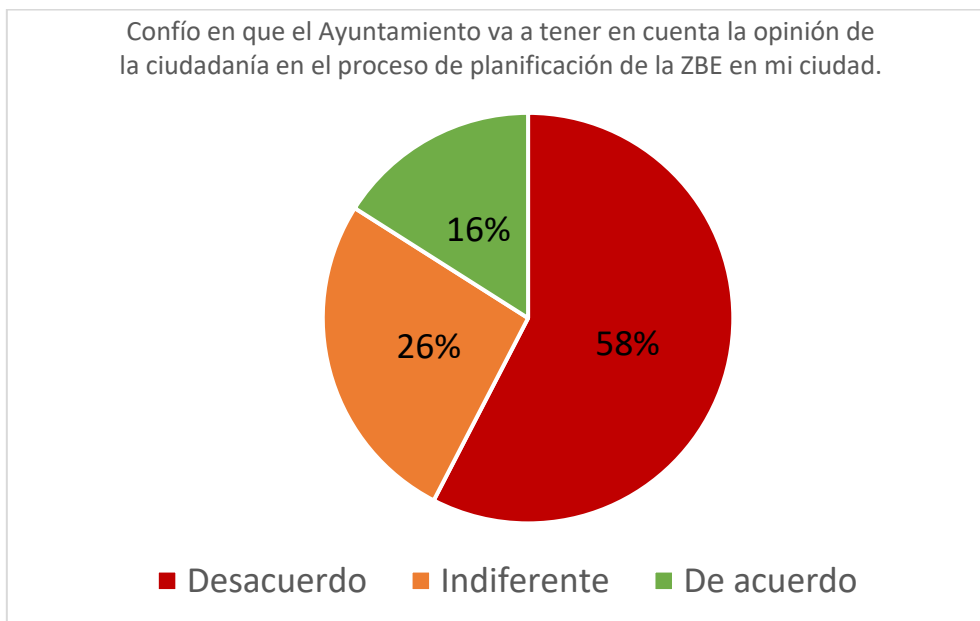


Figura 16. Confianza con respecto a la participación ciudadana

3.4. PERCEPCIÓN DE LOS EFECTOS GLOBALES DE LA ZBE

3.4.1. Impactos globales de la implantación de la ZBE

El 85% de los encuestados consideraron que una ZBE **puede contribuir a mejorar** la calidad del aire (Figura 17), además, la mayoría (el 83%) consideran que puede contribuir a mejorar la salud de sus habitantes (Figura 18), el 79% consideran que puede contribuir a mejorar la calidad de vida (Figura 19), y el 67% que puede contribuir a mejorar la movilidad (Figura 20).

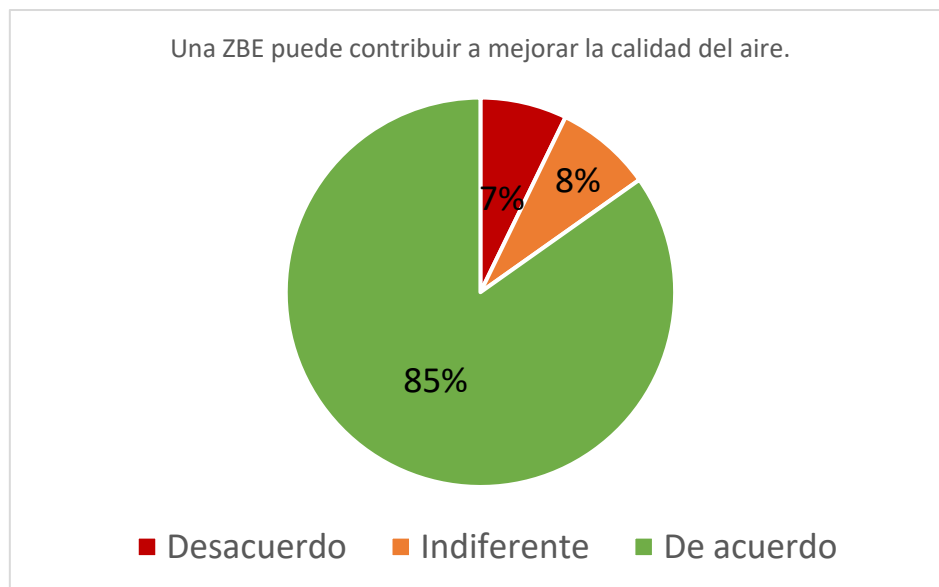


Figura 17. Percepción de efectos sobre la calidad del aire

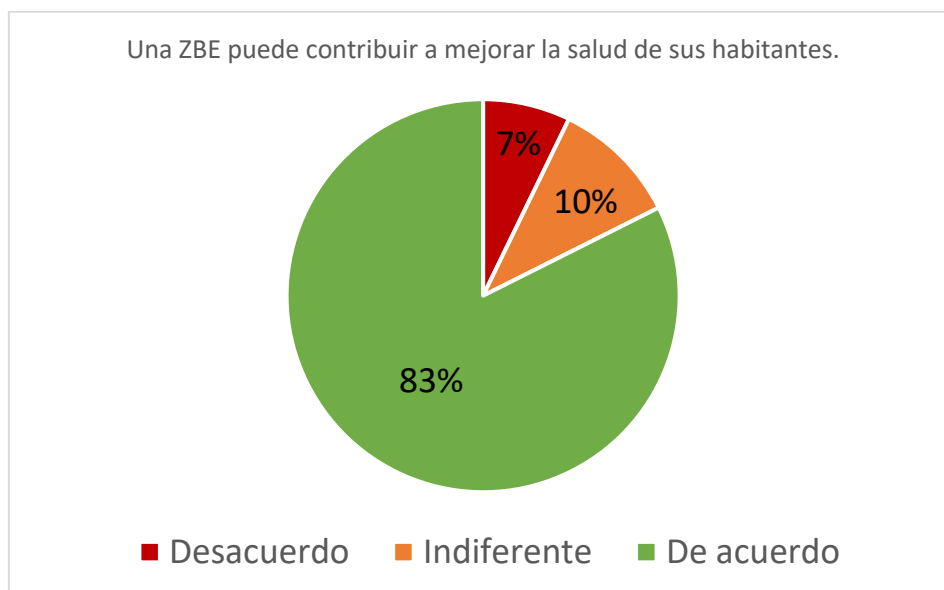


Figura 18. Percepción de efectos sobre la salud

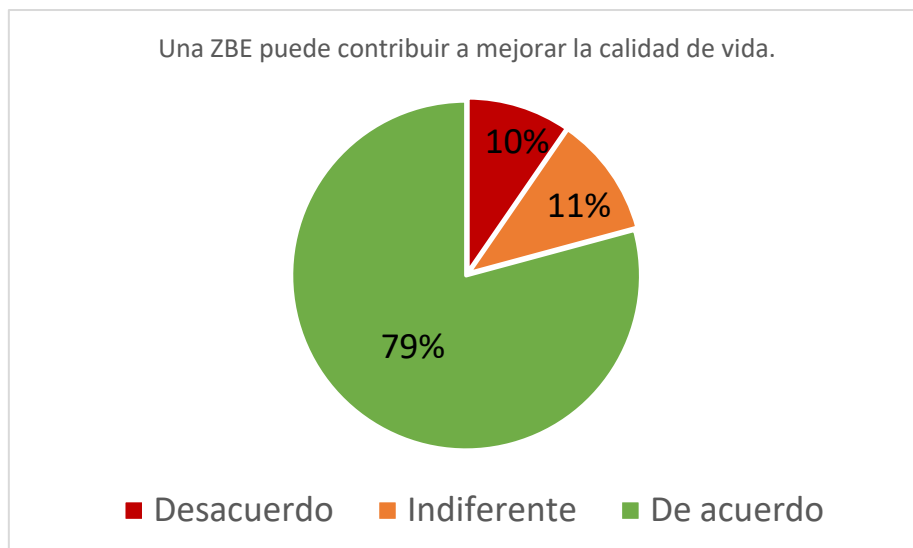


Figura 19. Percepción de efectos sobre la calidad de vida

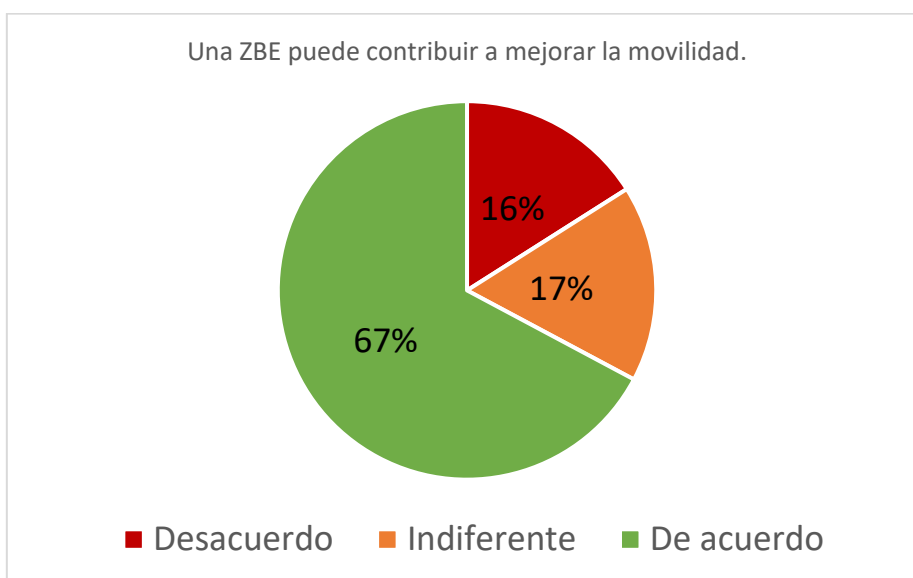


Figura 20. Percepción de efectos sobre la movilidad

Con respecto a la afirmación de que una ZBE puede contribuir a mejorar las actividades económicas (actividades de comercio, negocios, ocio, turismo) en la zona donde se implante, se ha encontrado diversidad de opiniones (Figura 21): el 37% de los encuestados se muestran de acuerdo y el 28% en desacuerdo, mientras que el 35% se posicionan indiferente.

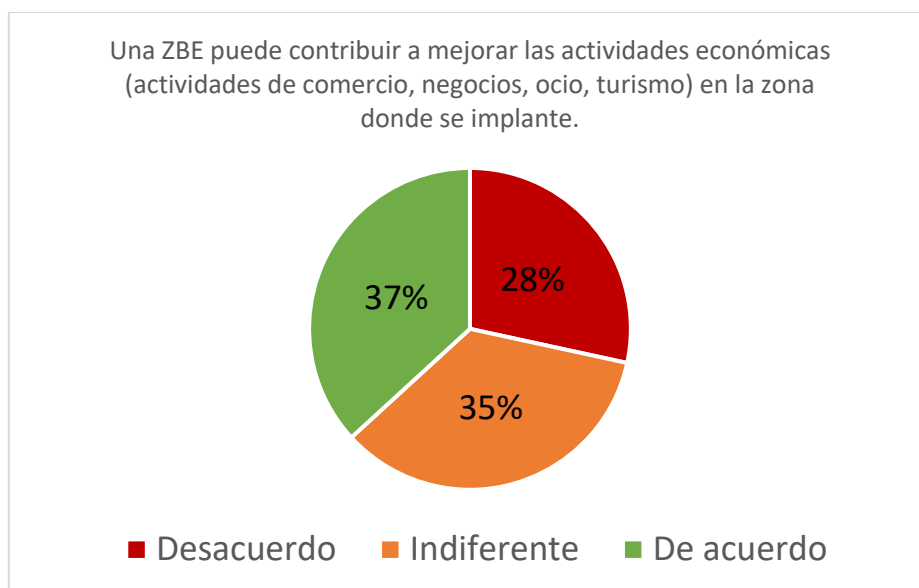


Figura 21. Percepción de efectos sobre las actividades económicas

3.4.2. Discriminación por renta

Más de la mitad de los encuestados (63%) piensan que la ZBE es una medida injusta que puede discriminar a las personas de rentas bajas (Figura 22).

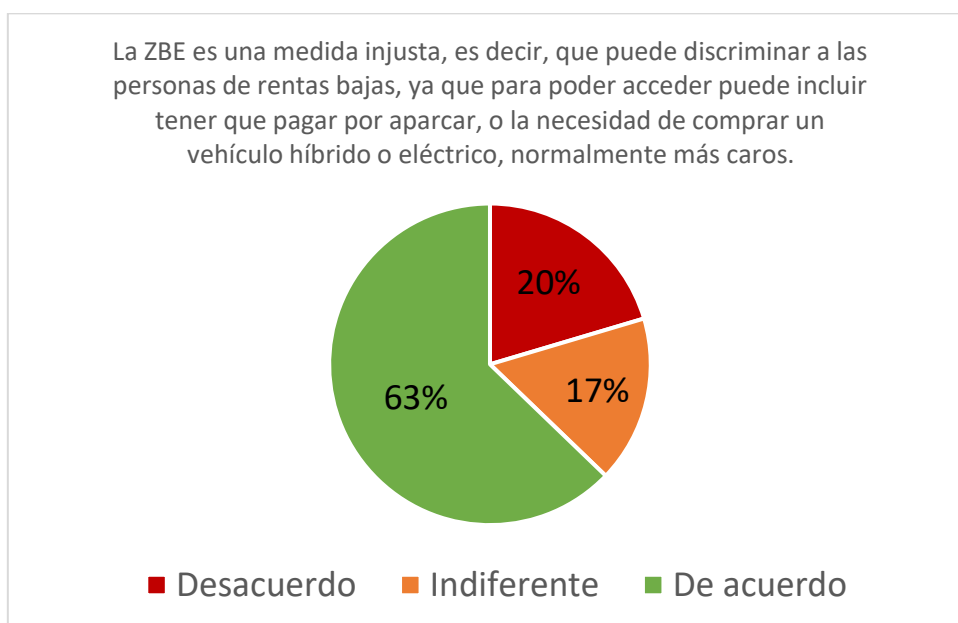


Figura 22. Percepción de posible discriminación económica por renta

3.4.3. Discriminación por género

En cuanto a que la ZBE podría dar lugar a una posible discriminación por género, la mayoría de los encuestados (el 76%) considera que la ZBE no afectará más negativamente a mujeres que a hombres (Figura 23).

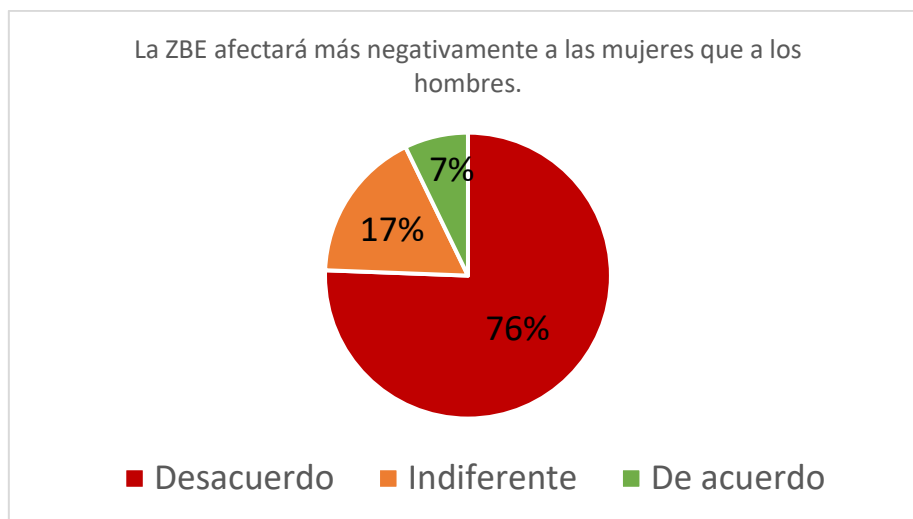


Figura 23. Percepción de posible discriminación por género

3.4.4. Discriminación por edad

En cuanto a la discriminación negativa hacia las personas mayores de 65 años que podría generar la implantación de una ZBE, aproximadamente la mitad de los encuestados (el 51%) se posicionan en desacuerdo, mientras que el 25% consideran que la ZBE afectará más negativamente a las personas mayores de 65 años (Figura 24).

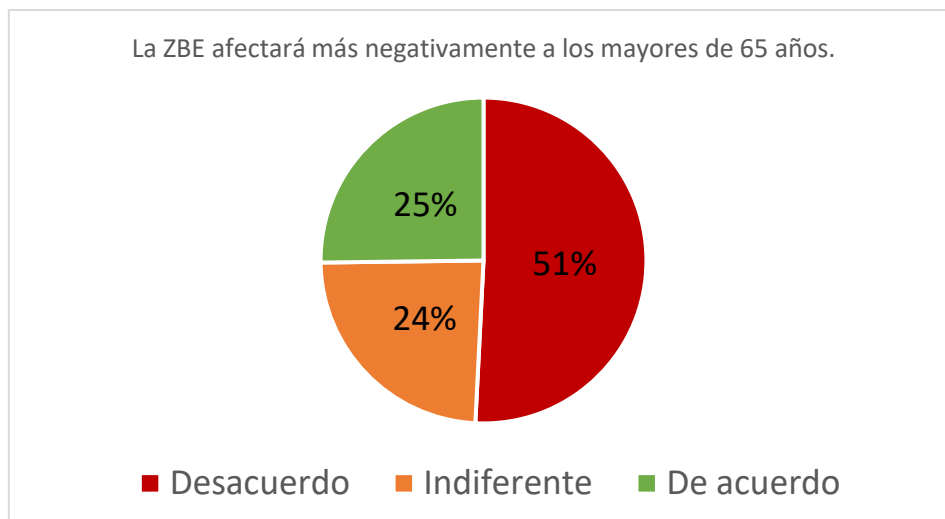


Figura 24. Percepción de posible discriminación por edad

3.5. IMPACTOS DE LA ZBE EN LA MOVILIDAD PERSONAL

3.5.1. Existencia de modos de transporte alternativos al vehículo privado

El 42% de los encuestados consideran que en Granada existe una **oferta suficiente de modos de transporte alternativos** al vehículo privado como para dejar de usarlo en sus desplazamientos cotidianos, mientras que el 36% no considera que exista dicha oferta de transporte (Figura 25).

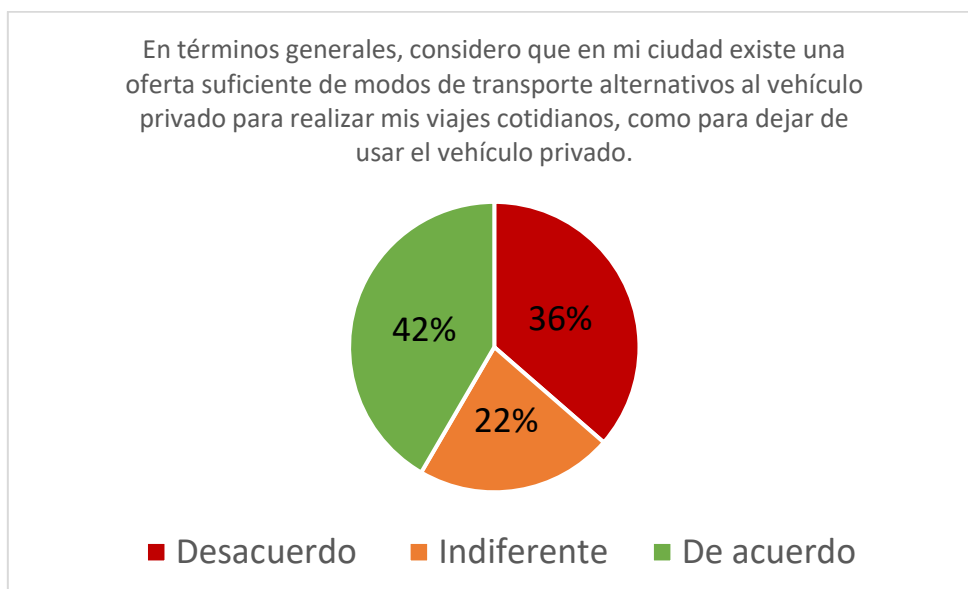


Figura 25. Existencia de modos de transporte alternativos al vehículo privado

3.5.2. Efectos en los desplazamientos habituales

En cuanto a los efectos de la ZBE en los desplazamientos habituales, el 46% de los encuestados consideran que una ZBE puede contribuir a **mejorar sus desplazamientos habituales** teniendo en cuenta las medidas que puede incluir (Figura 26).

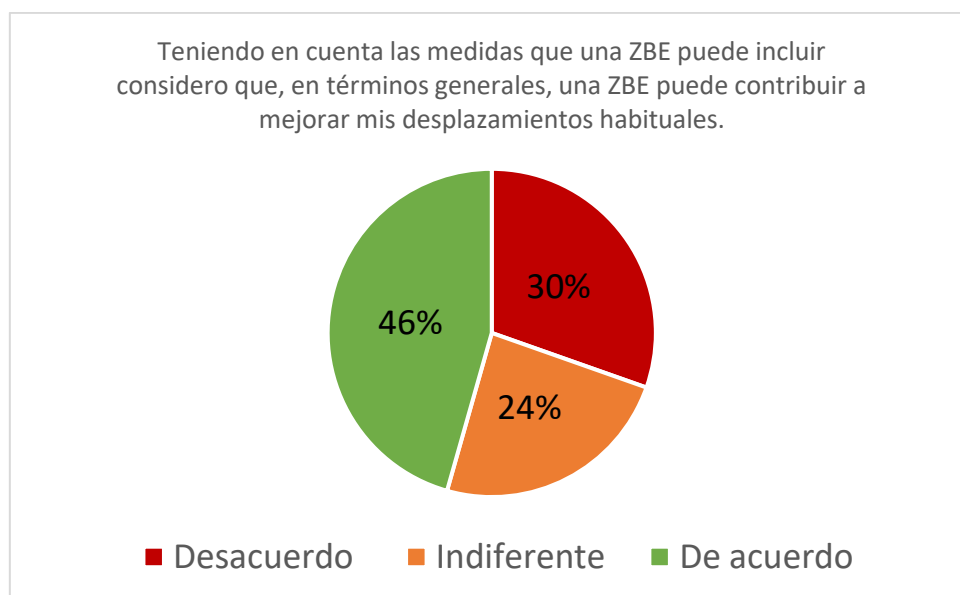


Figura 26. Efectos en los desplazamientos habituales

3.5.3. Cambio de vehículo por otro menos contaminante

Con respecto a la disposición a cambiar de vehículo, 69% de los **encuestados no están dispuestos a cambiar su vehículo privado de gasolina o diésel a vehículo eléctrico o híbrido** para acceder a la zona donde se va a implementar la ZBE (Figura 27).

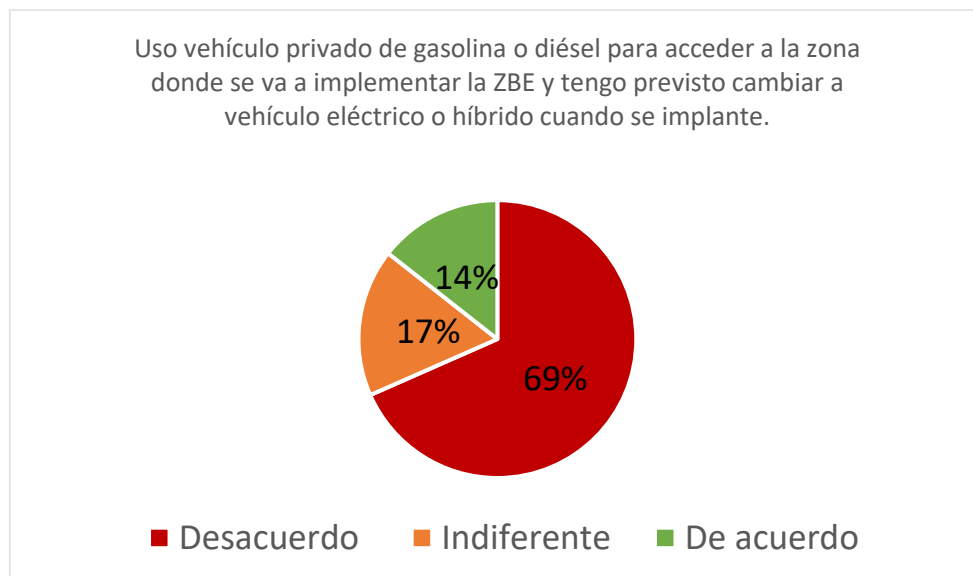


Figura 27. Disposición a cambiar el vehículo de diésel o gasolina a uno eléctrico o híbrido

3.5.4. Cambio de modo de transporte

Más de la mitad de los encuestados (el 59%) **están dispuestos a cambiar su vehículo privado por un modo de transporte más sostenible** como transporte público, bicicleta, caminar, vehículo de movilidad personal eléctrico, etc., cuando se implante la ZBE (Figura 28).

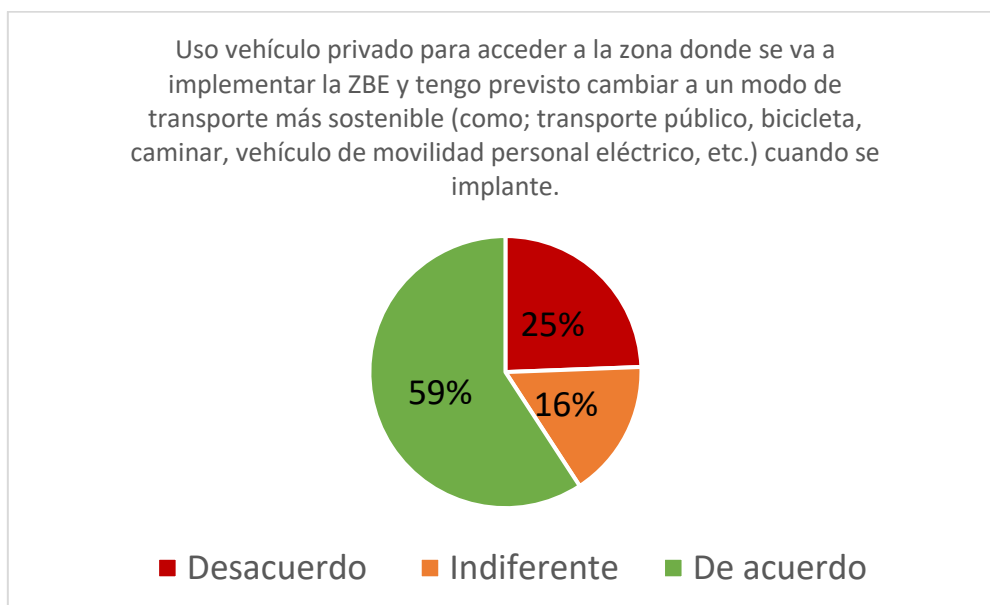


Figura 28. Disposición a cambiar a un modo de transporte más sostenible

3.6. ACEPTACIÓN GLOBAL DE LA ZBE

3.6.1. Necesidad de implantación de una ZBE

Teniendo en cuenta las medidas expuestas durante la encuesta (tanto restrictivas, como compensatorias de la movilidad), más de la mitad de los encuestados (el 67%) consideran **necesaria la implantación de una ZBE en Granada** (Figura 29).

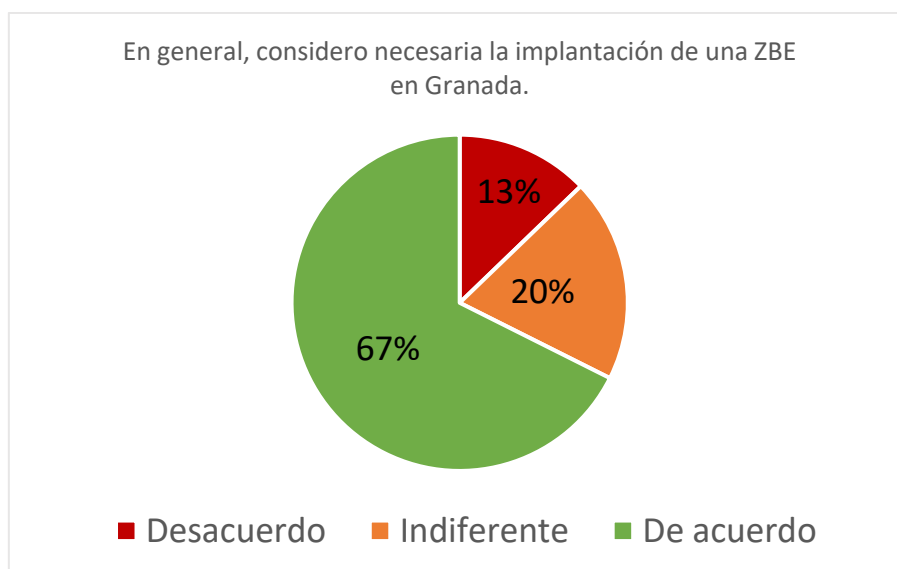


Figura 29. Necesidad de la ZBE

3.6.2. Necesidad de invertir dinero público en la ZBE

El 70% de los encuestados se posiciona de **acuerdo en que se invierta dinero público** para la implementación de la ZBE (Figura 30).

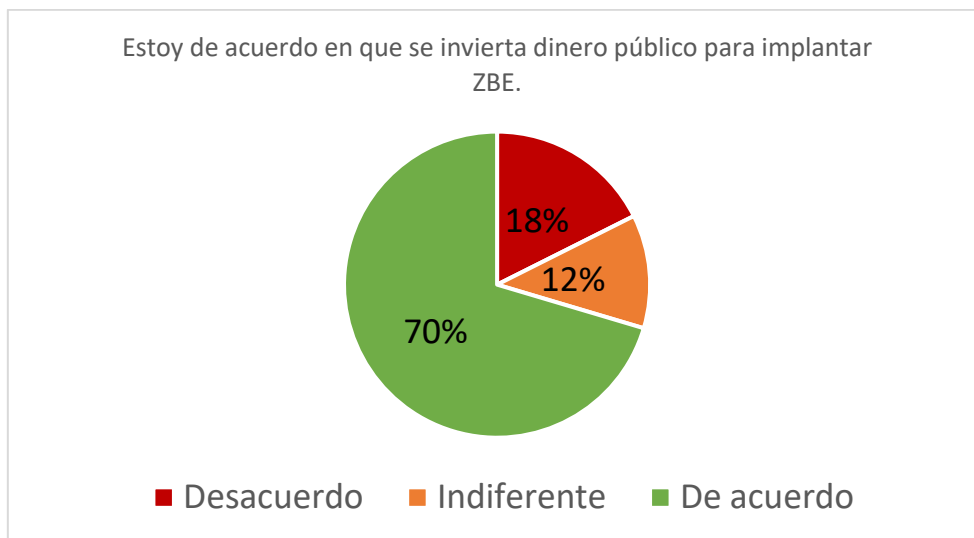


Figura 30. Necesidad de la inversión de dinero público para la ZBE

3.6.3. Apoyo a la ZBE dependiendo el lugar de residencia y de realización de las actividades cotidianas

Con respecto al apoyo de la implantación de una ZBE dependiendo del lugar de residencia y de la realización de las actividades cotidianas, la mitad de los encuestados la apoyarían si no residieran ni realizaran su principal actividad cotidiana en la zona donde se implante la ZBE (Figura 31).

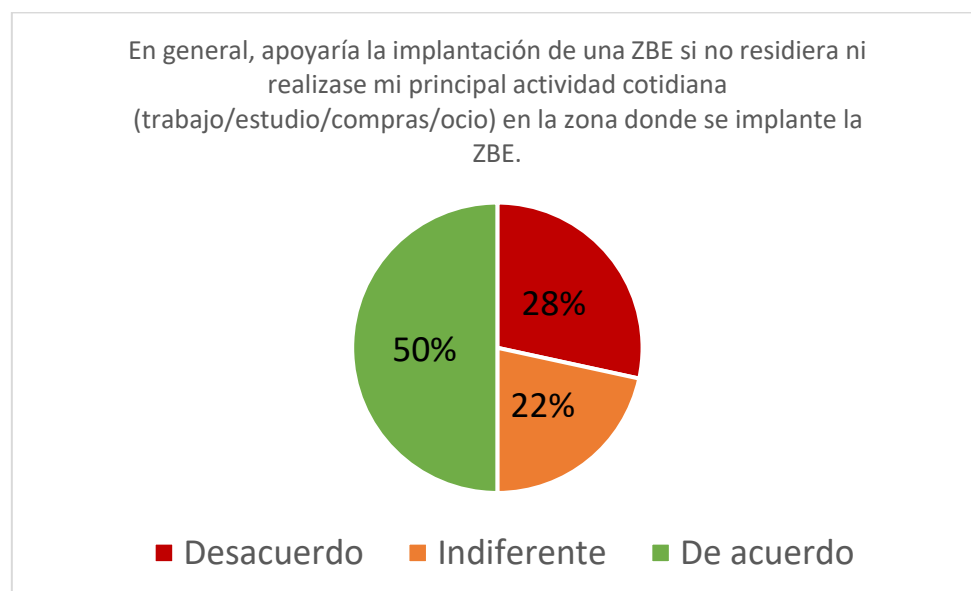


Figura 31. Apoyo si no reside ni realiza su principal actividad cotidiana en la ZBE

El 63% de los encuestados la apoyarían la implantación de una ZBE aunque residieran en la zona donde se implante (Figura 32).

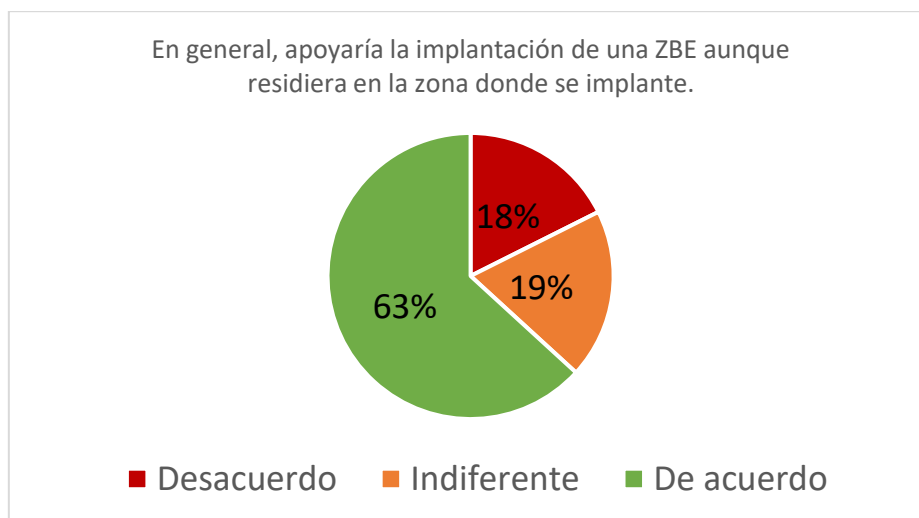


Figura 32. Apoyo si reside en la ZBE

Por otra parte, el 63% de encuestados apoyarían la implantación de una ZBE aunque se implantase en la zona donde realizan sus actividades cotidianas (Figura 33).

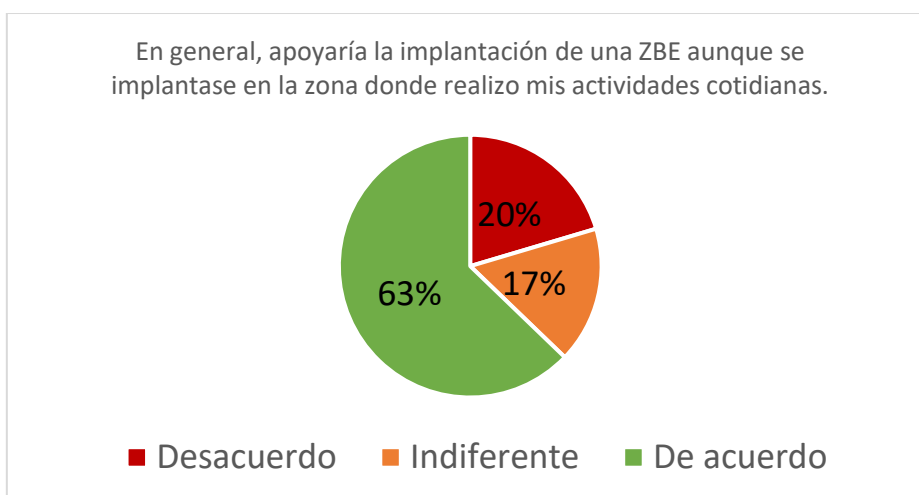


Figura 33. Apoyo si realiza sus actividades cotidianas en la ZBE

Por lo tanto, en general, **ente el 50 y el 60% de los encuestados apoyaría la implantación de una ZBE en Granada.**

4.- CONCLUSIONES

- Los resultados muestran conocimiento y preocupación por los problemas que el transporte genera en Granada para la mayoría de los encuestados.
- Considerando las medidas restrictivas, hay buena aceptación (más de la mitad de los encuestados están de acuerdo) con respecto a que se establezca algún tipo de limitación de acceso y circulación en la zona donde se implante la ZBE según el nivel de emisiones contaminantes del vehículo.
- Las posibles medidas restrictivas planteadas para vehículos de fuera de la ciudad (permiso de acceso condicionado a disponer de aparcamiento de antemano y pago de una tarifa por acceder) no tienen una buena aceptación (más de la mitad de los encuestados no están de acuerdo), como tampoco la tiene el pago por aparcar en la ZBE.
- Las medidas propuestas en la encuesta referentes a la redistribución del uso del espacio público como la disminución del espacio para el vehículo privado en las calles para aumentar carriles bus, peatonalizaciones, aceras carriles bici, y zonas de carga y descarga, la reducción de la velocidad de circulación y la regulación de acceso de vehículos de mercancías ligeros durante un determinado horario, en general, tienen una buena aceptación (con un apoyo de más de la mitad de los encuestados).
- En relación a la ZBE que se está planificando para Granada, casi la mitad de los encuestados manifiestan no tener conocimiento sobre ella. Por otro lado, en torno a la mitad de los encuestados muestran desconfianza respecto a desempeño del Ayuntamiento de Granada en relación al proceso de implantación de la ZBE.
- Con respecto a los efectos globales que puede generar la implantación de una ZBE, la mayoría de los encuestados los perciben como positivos para la calidad del aire, la mejora de la salud pública, la calidad de vida y la movilidad. Respecto al impacto sobre las actividades económicas, se han recogido opiniones diversas.
- En cuanto al impacto social que podría provocar la implementación de una ZBE, más de la mitad de los encuestados consideran que podría afectar injustamente a las personas de rentas bajas. Por otro lado, la mayoría de los encuestados estima que no supondría una discriminación negativa hacia las mujeres. Respecto a la discriminación por edad, hay una mayor diversidad de opiniones en lo referente a su afección a los mayores de 65 años, aunque predomina la opinión de que no sería discriminatoria.



- Respecto a los posibles impactos de la ZBE sobre la movilidad personal, casi la mitad de los encuestados residentes en Granada consideran que una ZBE puede contribuir a mejorar sus desplazamientos habituales. Por otra parte, aproximadamente la mitad de los no residentes encuestados consideran que la implantación de una ZBE no ayudaría a mejorar sus desplazamientos habituales.
- La mayoría de los encuestados están dispuestos a cambiar su vehículo privado a un modo de transporte más sostenible como transporte público, bicicleta, caminar, vehículo de movilidad personal eléctrico, etc., para acceder a la ZBE, pero no están dispuestos a cambiar su vehículo de gasolina o diésel por un vehículo eléctrico o híbrido para poder acceder a la ZBE.
- En general, se observa una buena aceptación global (en torno al 60%) respecto a la implantación de una ZBE en Granada, así como respecto a la inversión de dinero público en la misma, independientemente de donde se resida o se realice la principal actividad cotidiana.



5.- DIRECTRICES Y RECOMENDACIONES

Tras el análisis de la encuesta sobre ZBE que se ha realizado a la población de Granada, pueden plantearse las siguientes recomendaciones:

- Puesto que una parte significativa de la población encuestada manifiesta no tener el conocimiento necesario acerca de la ZBE que se está planificando para Granada, en primer lugar, se recomienda una campaña informativa sobre la ZBE, explicando tanto las medidas restrictivas, como las compensatorias, y los efectos que puede tener para la ciudad. También puede valorarse el establecer algún proceso de participación ciudadana. Todo esto ayudaría a mejorar la confianza en el Ayuntamiento en relación a la implantación de la ZBE.
- En función de cómo evolucionen en el futuro los problemas derivados del excesivo uso del vehículo privado en Granada (tráfico, contaminación atmosférica, etc.), y en teniendo en cuenta la buena aceptación social que ha obtenido esta medida en la encuesta, se podría plantear la implantación de alguna restricción de acceso y circulación en una ZBE que abarcara la zona con más problemas. Además, esta restricción podría modularse en función del nivel de emisiones contaminantes del vehículo. Se recomienda también atenuar esta restricción para residentes en la ZBE.
- Teniendo en cuenta la buena aceptación social que han obtenido en la encuesta, se recomiendan las siguientes medidas relacionadas con el uso del espacio público: disminución del espacio para el vehículo privado en las calles para aumentar carriles bus, peatonalizaciones, aceras, carriles bici, y zonas de carga y descarga.
- Puesto que los ciudadanos piensan que la implantación de la ZBE podría afectar injustamente a las personas de rentas más bajas, se podría promover la implantación de un bono social relativo al transporte público para personas de rentas bajas que puedan verse afectadas por las posibles medidas restrictivas implementadas con la ZBE.

6.- ANEXO

La Tabla 1 muestra, en porcentajes, las respuestas a todas y cada una de las cuestiones planteadas en la encuesta. Para complementar la interpretación de los resultados, la columna de la derecha ilustra sobre el grado de acuerdo global para cada una de las cuestiones que se plantean. Este grado de acuerdo global se ha definido como la diferencia entre el porcentaje de acuerdo y el de desacuerdo. Así pues, el grado de acuerdo global varía entre +100 (grado de acuerdo máximo) y -100 (grado de acuerdo mínimo), pasando por “neutro” (grado de acuerdo en torno a 0).

Cuestión	(A) En desacuerdo	(B) Indiferente	(C) De acuerdo	(C) – (A) Grado de acuerdo global
Soy consciente de los problemas que el transporte causa en Granada.	4%	7%	89%	85
Estoy preocupado por los problemas que el transporte causa en Granada.	9%	14%	77%	68
Mi conocimiento sobre la ZBE que se está planificando para Granada es suficiente.	42%	26%	32%	-10
Estoy de acuerdo en que se establezca algún tipo de limitación de acceso y circulación según el nivel de emisiones contaminantes del vehículo.	26%	20%	54%	28
Estoy de acuerdo en que se permita el acceso a la ZBE a vehículos de fuera sólo si se dispone de plaza de aparcamiento en la ZBE.	51%	28%	21%	-30
Estoy de acuerdo en los vehículos de fuera tengan que pagar una tarifa por acceder y/o circular en la ZBE modulando la tarifa según el nivel de emisiones.	57%	9%	34%	-23
Estoy de acuerdo en que haya que pagar una tarifa por aparcar en la ZBE modulando la tarifa según el nivel de emisiones contaminantes del vehículo.	54%	11%	35%	-19
Disminución del espacio para el vehículo privado en las calles para aumentar carriles bus, peatonalizaciones, aceras, carriles bici, y zonas de carga y descarga.	26%	14%	60%	34
Reducción de la velocidad de circulación.	29%	19%	52%	23
Regulación del acceso de vehículos de mercancías ligeros (menos de 3,5 t) durante un determinado horario.	17%	26%	57%	30
Una ZBE puede contribuir a mejorar la calidad del aire.	7%	8%	85%	78
Una ZBE puede contribuir a mejorar la salud de sus habitantes.	7%	10%	83%	76

ENCUESTA SOBRE ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) A LA CIUDADANÍA DE GRANADA

Una ZBE puede contribuir a mejorar la calidad de vida.	10%	11%	79%	69
Una ZBE puede contribuir a mejorar la movilidad.	16%	17%	67%	51
Una ZBE puede contribuir a mejorar las actividades económicas en la zona donde se implante.	28%	35%	37%	9
La ZBE es una medida injusta que puede discriminar a las personas de rentas bajas.	20%	17%	63%	43
La ZBE afectará más negativamente a las mujeres que a los hombres.	76%	17%	7%	-69
La ZBE afectará más negativamente a los mayores de 65 años.	51%	25%	24%	-27
En mi ciudad existe una oferta suficiente de modos de transporte alternativos al vehículo privado para realizar mis viajes cotidianos, como para dejar de usar el vehículo privado.	36%	22%	42%	6
Una ZBE puede contribuir a mejorar mis desplazamientos habituales.	30%	24%	46%	16
Tengo previsto cambiar a vehículo eléctrico o híbrido cuando se implante la ZBE.	69%	17%	14%	-55
Uso vehículo privado y tengo previsto cambiar a un modo de transporte más sostenible cuando se implante la ZBE.	25%	16%	59%	34
Considero necesaria la implantación de una ZBE en Granada.	13%	20%	67%	54
Estoy de acuerdo en que se invierta dinero público para implantar ZBE.	18%	12%	70%	54
Apoyaría la implantación de una ZBE si no residiera ni realizase mi principal actividad cotidiana en la zona donde se implante la ZBE.	28%	22%	50%	22
Apoyaría la implantación de una ZBE aunque residiera en la zona donde se implante.	18%	19%	63%	45
Apoyaría la implantación de una ZBE aunque se implantase en la zona donde realizo mis actividades cotidianas.	20%	17%	63%	43

Tabla 1. Resultados generales de la encuesta

Fuente: Elaboración propia