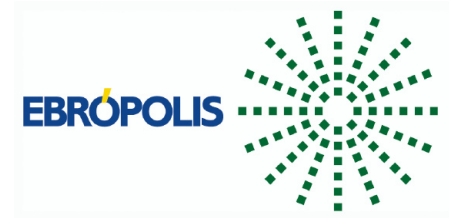


# El entorno de Zaragoza, una visión desde sus municipios

# 2010



Encuesta de opinión  
del indicador A-1 de  
la Agenda 21 local y  
de movilidad en 50  
localidades del entorno  
de Zaragoza.

DICIEMBRE 2010



# Introducción

El presente informe expone los resultados obtenidos tras la realización del estudio en 50 municipios situados en el entorno de Zaragoza con dos objetivos:

- Conocer la opinión de los ciudadanos acerca de diversos aspectos generales que afectan a su calidad de vida (oportunidades de empleo, acceso a la vivienda, calidad de los servicios sociales y de salud, participación ciudadana...) con los que conviven en su día a día. Los items que se investigan son los del indicador Común Europeo A1 de la Agenda 21 Local, que mide la satisfacción de los ciudadanos con su comunidad local. Esta misma parte de la encuesta se realiza en la ciudad de Zaragoza.
- Estudiar la movilidad y el arraigo de los ciudadanos residentes en los 50 municipios del entorno de Zaragoza.

El estudio técnico, realizado por la empresa Ainmer, ha consistido en la realización de un total de 2.500 entrevistas telefónicas a residentes de 50 municipios del entorno de Zaragoza, lo que nos da un error muestral del 2% para los datos del conjunto. Estos municipios han sido agrupados en seis bloques atendiendo a su localización en distintos ejes viarios, estimando que sus problemáticas podrían ser similares. El muestreo, pues, se ha realizado por cuotas de eje viario, edad y sexo entre mayores de 16 años. Con esta muestra aseguramos la representatividad también de los datos a nivel de eje viario. El cuestionario recoge 19 preguntas de carácter cerrado. El trabajo de campo se ha

## INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

Desarrollo económico

Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

realizado del 9 al 21 de diciembre de 2010.

Asimismo se realiza una comparación de los resultados con las opiniones de los estudios realizados en años anteriores: 2004, 2006, 2007 y 2008. Hacemos constar algunas cuestiones metodológicas como el salto de número de municipios estudiados, de los 25 de la primera encuesta a los 50 actuales desde el año 2006, y el desglose de uno de los ejes viarios en dos, separando carretera de Valencia y autovía de Madrid a partir del estudio de 2006. Asimismo, es necesario apuntar que aspectos como la valoración de los medios de transporte pueden verse mediatizados por la agrupación de los municipios por ejes longitudinales y no por proximidad a la capital.

Por último, hay que señalar que a partir la encuesta realizada en diciembre de 2009 se ha desdoblado la pregunta de servicios sociales y de salud en los dos tipos de servicios, por lo que, aunque a nivel indicativo se mantienen los datos históricos conjuntos, hay que tenerlo en cuenta al hacer las comparaciones.

La información se ha estructurado en bloques temáticos en torno a los cuales giran las opiniones de los residentes en los municipios objeto de estudio, atendiendo tanto a los resultados generales como a su desglose por ejes viarios y a su evolución en el tiempo. Los bloques temáticos son:

### 1. Movilidad - arraigo

- Lugar de nacimiento
- Antigüedad de residencia

- Lugar de actividades de ocio
- Lugar para efectuar las compras
- Lugar de trabajo
- Frecuencia en los desplazamientos
- Medio de desplazamiento
- Valoración de la distancia respecto a Zaragoza

### 2. Indicador A1 Agenda 21 local. Satisfacción con el municipio

- Modelo de ciudad – identidad
  - Tamaño adecuado del municipio
  - Satisfacción con el municipio como lugar para vivir
  - Oportunidades de participación ciudadana
  - Nivel de seguridad
  - Modelo de vivienda
- Satisfacción con el desarrollo económico
  - Acceso económico a la vivienda
  - Oportunidades de empleo disponibles
- Satisfacción con los servicios
  - Nivel de los servicios sociales
  - Nivel de los servicios de salud disponibles
  - Calidad de la enseñanza
  - Nivel de los servicios públicos de transporte disponibles
  - Nivel de los servicios de recreo y ocio
- Satisfacción con los aspectos medioambientales
  - Calidad del medioambiente urbano

## INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

Desarrollo económico

Servicios

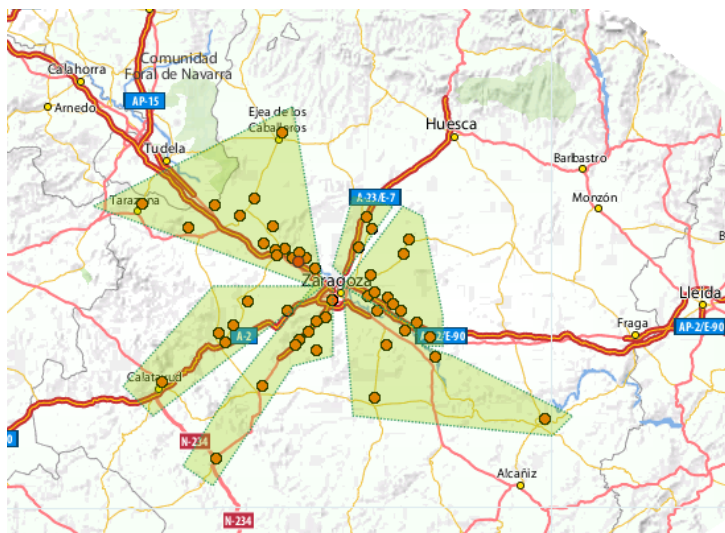
Medio ambiente

CONCLUSIONES

- Cantidad de espacios naturales
- Calidad de los espacios naturales

Más adelante se plantean una serie de conclusiones, tanto generales como por cada uno de los grandes apartados anteriores y por ejes viarios.

## MAPA DE LOCALIDADES SEGÚN LOS EJES VIARIOS



### EJE VIARIO LOGROÑO

Alagón, Borja, Ejea de los Caballeros, Figueruelas, Gallur, Grisén, La Joyosa, Mallén, Pedrola, Pinseque, Remolinos, Sobradiel, Tarazona, Tauste, Torres de Berrellén, Utebo.

### EJE VIARIO VALENCIA

Botorrita, Cadrete, Cariñena, Cuarte de Huerva, Daroca, Jaulín, María de Huerva, Mozota, Muel.

### EJE VIARIO HUESCA

San Mateo de Gállego, Villanueva de Gállego, Zuera.

### EJE VIARIO MADRID

La Almunia de Doña Godina, Calatayud, Calatorao, Épila, La Muela, Ricla.

### EJE VIARIO BARCELONA

Alfajarín, Leciñena, Nuez de Ebro, Osera de Ebro, Pastriz, Perdiguera, Pina de Ebro, La Puebla de Alfindén, Villamayor, Villafranca de Ebro.

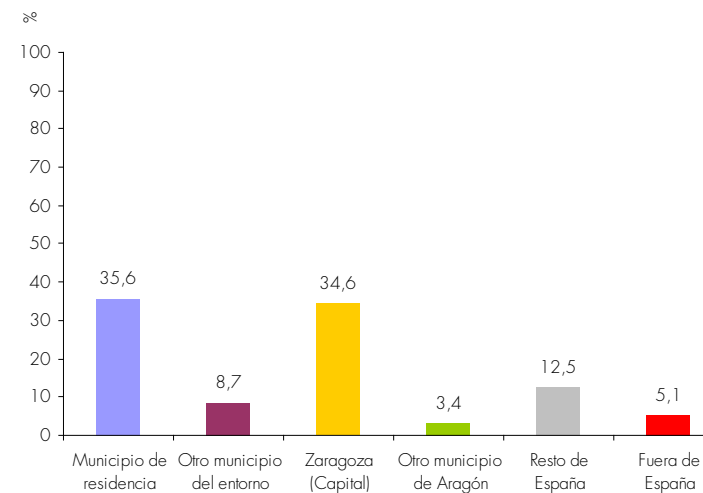
### EJE VIARIO CASTELLÓN

Belchite, El Burgo de Ebro, Caspe, Fuentes de Ebro, Mediana de Aragón, Quinto.

# Movilidad- arraigo

Para realizar el estudio de movilidad de las poblaciones seleccionadas en el entorno del municipio de Zaragoza se han tenido en cuenta los siguientes indicadores, que afectan de manera directa e indirecta a la movilidad existente en dichas localidades:

## LUGAR DE NACIMIENTO



Un año más, los lugares de nacimiento más habituales de la población de la zona objeto de estudio son el propio municipio donde se reside (35,6%) así como Zaragoza capital (34,6%), incrementándose ambos porcentajes respecto a 2009. Ambos siguen estando bastante equilibrados, si bien este año es superior el ítem de los nacidos en su municipio. Si hasta el año pasado se observaba una

# Movilidad - arraigo

INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

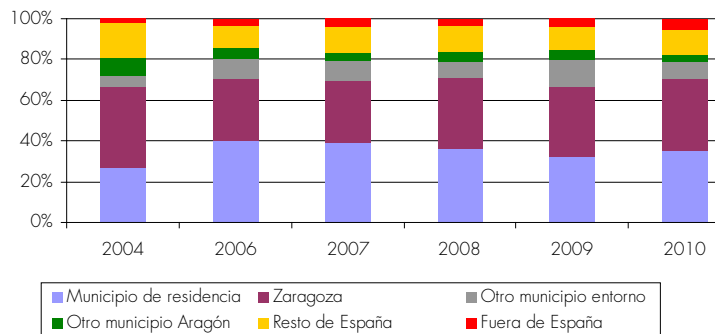
Desarrollo económico

Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

tendencia decreciente en cuanto al número de nacimientos en el propio municipio de residencia, este año se rompe dicha tendencia volviendo a niveles alcanzados en 2008.



En menor medida están los nacidos en el resto de España (12,5%), en otros municipios del entorno (8,7%) y de forma más residual encontramos población nacida fuera de España (4,1%) o en otras localidades de Aragón (3,5%).

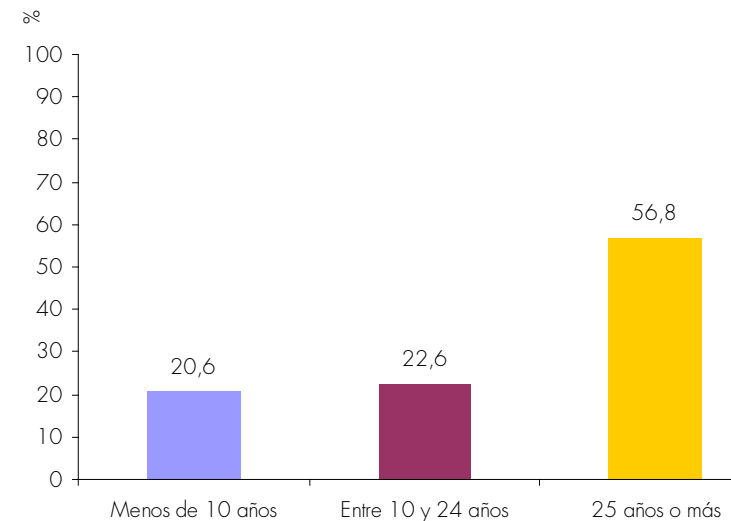
La comparativa histórica muestra unos resultados en 2010 muy similares a los registrados en 2008.

Es en el eje viario de Madrid donde se registra el mayor porcentaje de ciudadanos autóctonos (50,1%), seguido de carretera de Castellón (39,8% y carretera de Logroño (34,5%). Se ha incrementado el peso de los nacidos en Zaragoza capital en casi todos los ejes, siendo especialmente llamativos en los de Barcelona (47,5%), Huesca (45,2%) y Valencia (43,3%).

Por otra parte, los municipios del eje viario de Valencia son los más destacados en nacimientos en el resto de España (17%) y de fuera de España (7,3%).

## ANTIGÜEDAD DE RESIDENCIA

Más de la mitad de los ciudadanos consultados lleva residiendo en su actual municipio 25 o más años. Respecto al año anterior, se ha reducido el porcentaje de personas con larga antigüedad de residencia en su actual municipio en favor de aquellos que han fijado su residencia hace menos de 10 años.



Evolutivamente, se observa una ruptura de la discreta ten-

INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

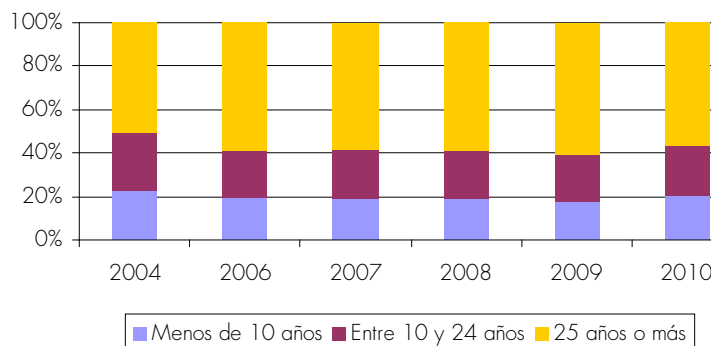
Desarrollo económico

Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

dencia ascendente de la población con mayor antigüedad de residencia en su actual municipio, y un salto significativo en el asentamiento de residentes relativamente recientes.



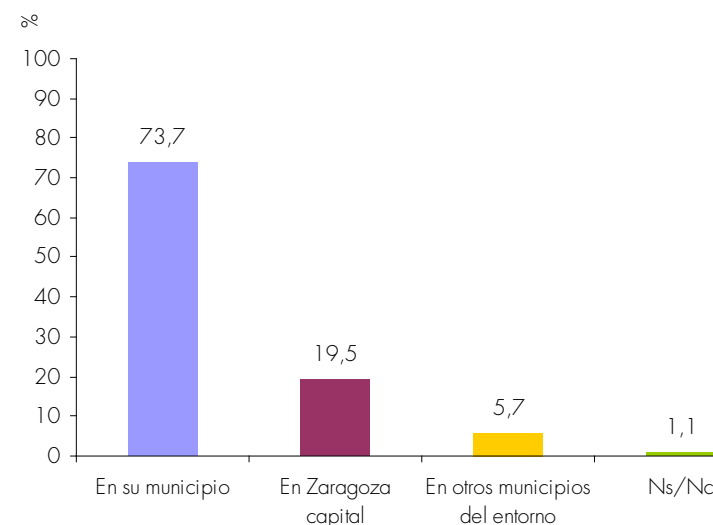
Si bien en general la mayoría de los ciudadanos consultados muestran una antigüedad en su actual municipio de 25 o más años, este hecho es especialmente significativo entre los ciudadanos de los municipios cercanos a los ejes de Castellón (66,6%), Logroño (60,7%) y Madrid (61,3%). Respecto a 2009, se ha reducido ligeramente el porcentaje de ciudadanos que lleva residiendo 25 o más años en su municipio, siendo este descenso mucho más marcado en los municipios de los ejes de Valencia y Barcelona (14,3% y 11,9% menos, respectivamente).

Un año más, las mayores atracciones de residentes en los últimos 10 años se han registrado en los municipios cercanos a los ejes de Barcelona y Valencia con 32,8% y 45,3% respectivamente de habitantes con menos de 10 años en la localidad. Este año se ha producido un impor-

tante incremento en este sentido respecto a 2009 y especialmente llamativo en el caso del eje de Valencia (19% más que un año antes).

## LUGAR DE ACTIVIDADES DE OCIO

En la actualidad, la población entrevistada del entorno de Zaragoza sigue realizando sus actividades de ocio mayoritariamente en su propio municipio (73,7%); un 5,7% se desplaza a otras localidades del entorno, mientras que un 19,5% lo hace a Zaragoza capital. Respecto al año anterior pierden peso las alternativas de ocio de la capital en favor de las realizadas en el propio municipio de residencia.



INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

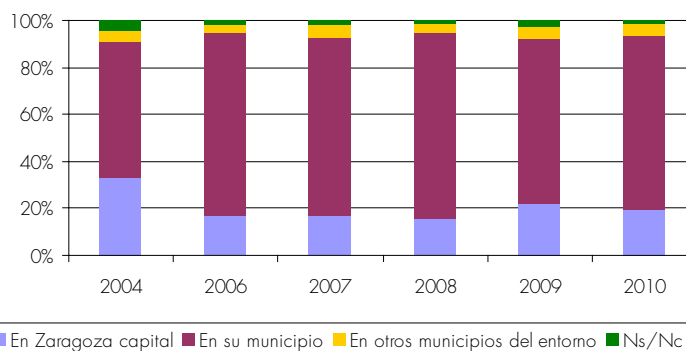
Desarrollo económico

Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

Evolutivamente, se observa la misma tendencia que se inició en 2006 hasta 2008, cuando aumentaba la realización de actividades de ocio en el propio municipio, aunque no se alcanza los niveles de ese año (78,9%).

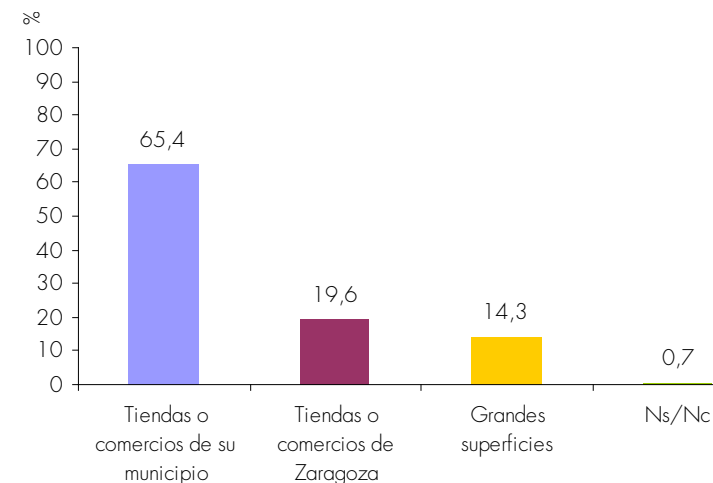


Si bien la realización de actividades de ocio en el municipio donde se reside es mayoritaria en todos los ejes viarios analizados, es especialmente significativa en las localidades cercanas a la carretera de Castellón (81%), así como en la autovía de Madrid (78,6%). Todos los ejes aumentan su peso respecto a 2009 menos el ce carretera de Barcelona que queda prácticamente igual.

Por otra parte, los desplazamientos habituales a la capital para realizar actividades de ocio tienen un mayor peso en los ejes de Valencia (35,4%) y Barcelona (34%), en este último caso en mayor medida que el año anterior.

## LUGAR DONDE SE EFECTÚAN LAS COMPRAS

Alrededor de dos de cada tres ciudadanos consultados realiza habitualmente sus compras en las tiendas o comercios de su municipio, perdiendo protagonismo respecto a 2009 las tiendas o comercios de Zaragoza. Por su parte, se mantiene el porcentaje de personas que efectúan sus compras en grandes superficies.



Por tanto, vuelve a observarse la tendencia de años anteriores caracterizada por un mayor impacto de las tiendas o comercios de los propios municipios de residencia en las decisiones de compra.

Al igual que en 2009, son los ejes de Castellón, Logroño y Madrid los que presentan un mayor porcentaje de ciudadanos que realizan sus compras en sus municipios de



INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

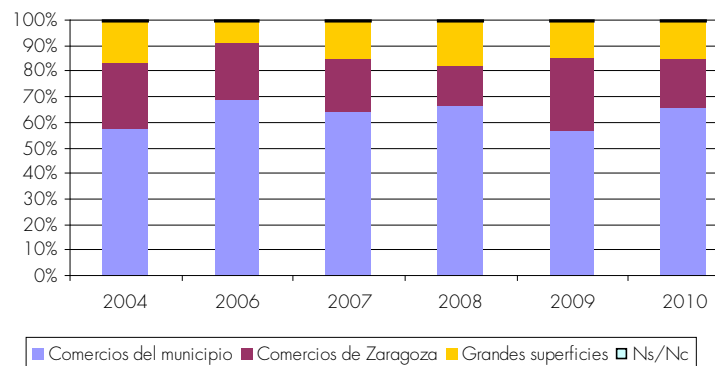
Modelo de municipio

Desarrollo económico

Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES



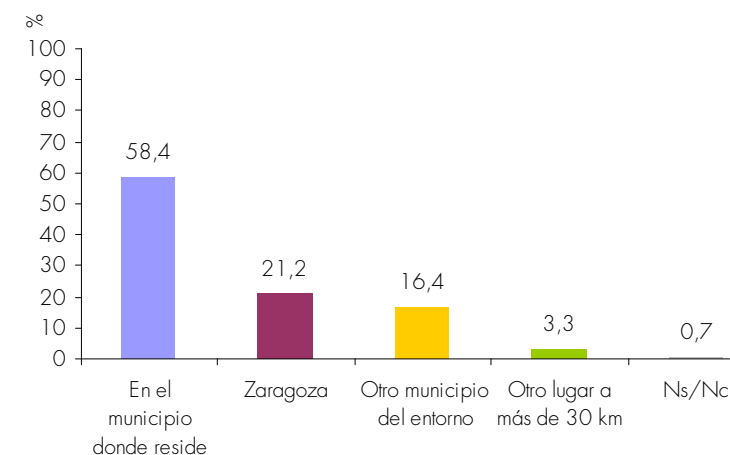
residencia, con porcentajes del 70% o más. Las tiendas o comercios locales han visto incrementar su protagonismo en todos los ejes analizados, aunque especialmente en los municipios cercanos a la carretera de Valencia y la autovía de Madrid (10,3% y 7%, respectivamente).

Por otra parte, son únicamente los ciudadanos de los municipios cercanos a la carretera de Barcelona quienes se decantan en mayor medida por las tiendas o comercios de Zaragoza en vez de las de sus propios municipios de residencia al igual que ya lo hacían en 2006, 2008 y 2009 (aunque con un menor peso que en 2009). También este eje efectúa sus compras en un importante porcentaje en grandes superficies (18,4%).

## LUGAR DE TRABAJO

Prácticamente seis de cada diez ciudadanos consultados tienen su lugar de trabajo en el municipio en el que residen.

El resto se reparten entre los que se desplazan a Zaragoza (21,2%), trabajan en otro municipio del entorno (16,4%) o, la opción más residual, lo hacen en un lugar a más de 30 km de su lugar de residencia (3,3%). Vemos que, si sumamos las personas que trabajan en su municipio y las que lo hacen en otro del entorno, el 74,8% de ciudadanos trabajan en su zona de residencia.



En 2010 se reduce ligeramente respecto a 2009 el porcentaje de personas cuyo centro de trabajo está ubicado en Zaragoza, aunque en años anteriores el porcentaje era menor.

Siguen siendo, con diferencia, los residentes en los ejes de Madrid y Castellón quienes en mayor medida tienen su centro de trabajo en su municipio de residencia, observándose en ambos casos un ligero incremento de este

INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

Desarrollo económico

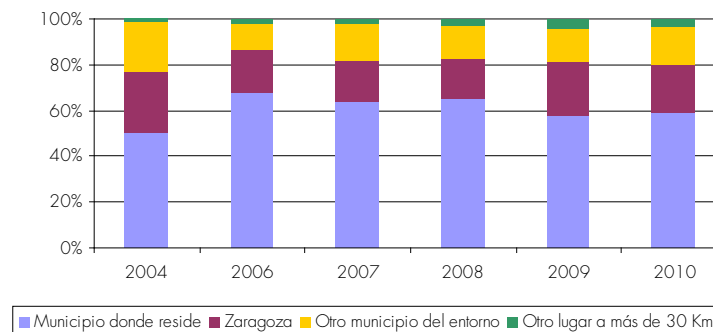
Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

porcentaje respecto al año anterior.

Por su parte, los residentes en los ejes de Barcelona y Valencia acuden en mayor medida a trabajar a Zaragoza y son los que más utilizan sus municipios como "ciudades dormitorio". En el caso del eje de Barcelona, cabe destacar el importante incremento respecto a 2009 del número de personas que se desplazan a la capital para trabajar (+17,9%).

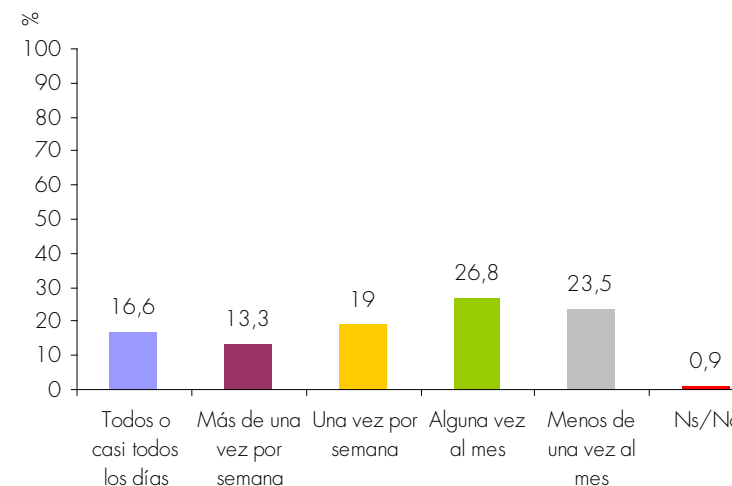


Evolutivamente, se observa como el propio municipio de residencia sigue teniendo un gran protagonismo. Los residentes en el eje de Logroño continúan siendo los que más trabajan en municipios cercanos al suyo.

## FRECUENCIA EN LOS DESPLAZAMIENTOS

Cuando se pregunta cada cuánto tiempo suele desplazarse a Zaragoza, independientemente de los motivos, un

16% de los residentes afirma acudir a diario; un 13,3% viaja más de una vez por semana; un 19% va una vez a la semana; el 26,8% alguna vez al mes y, por último, el 23,4% afirma que se desplaza a Zaragoza menos de una vez al mes.

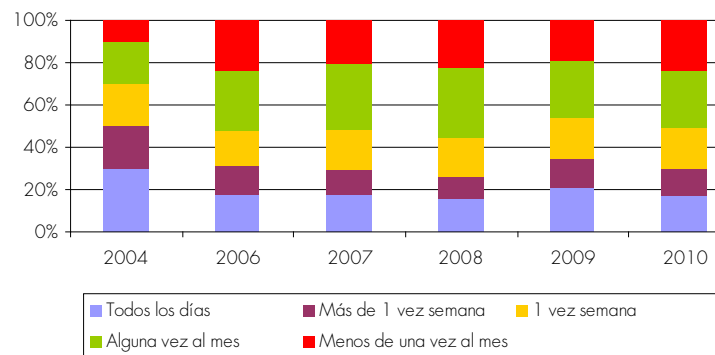


Como consecuencia del mayor protagonismo de los municipios de residencia a la hora de realizar las actividades de ocio y compras, este año los desplazamientos a Zaragoza se realizan con una menor frecuencia (un 4,4% menos de desplazamientos diarios respecto a 2009 y un incremento de 4% de vecinos que se desplazan menos de una vez al mes).

El resto de variables permanece prácticamente igual. Así pues, al igual que en 2008, se ha incrementado el porcen-

taje de ciudadanos que se desplazan a Zaragoza menos de una vez al mes.

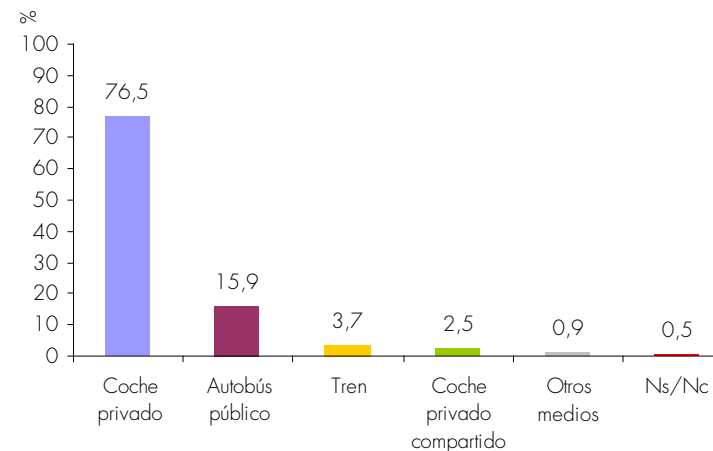
Como en años anteriores, es la población de los ejes viarios de Valencia, Barcelona y Huesca la que se desplaza a la capital zaragozana con una mayor frecuencia por este orden, si bien en el caso del eje de Valencia esta frecuencia es menor que la registrada en 2009. El eje de Madrid (7,2%), seguido de los de Castellón y Logroño (alrededor del 12,5%), es el que lo hacen con menos frecuencia ofreciendo un patrón contrario a los primeros y disminuyendo su desplazamiento diario en los casos de Madrid y Castellón.



Comparando con años anteriores, la frecuencia de desplazamientos a Zaragoza tiende hacia la situación observada en 2006.

## MEDIO DE DESPLAZAMIENTO

El coche privado continúa siendo, un año más, el medio de desplazamiento más utilizado a la hora de acudir a Zaragoza (76,5%), aumentando ligeramente su importancia respecto a 2009 (74,2%). El 15,9% emplea el autobús público, el 3,7% el tren y el 2,5% el coche compartido.



Tanto el tren como el como coche compartido experimentan un descenso volviendo así a los niveles registrados en 2007. El autobús público se mantiene en los niveles del año anterior, si bien con uso ligeramente inferior que otros años.

El coche privado es la alternativa preferida por los ciudadanos consultados independientemente del eje viario analizado. Respecto a 2009, el uso del coche privado para desplazarse a Zaragoza se ha incrementado en todos los

INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

Desarrollo económico

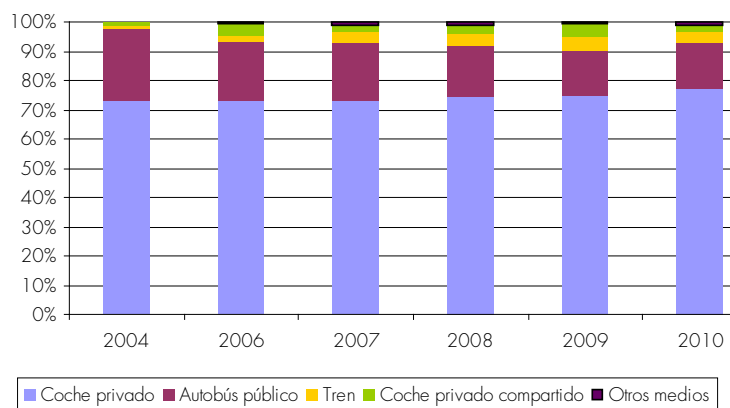
Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

ejes excepto en los municipios cercanos a la carretera de Valencia (8,5% menos que el año anterior).

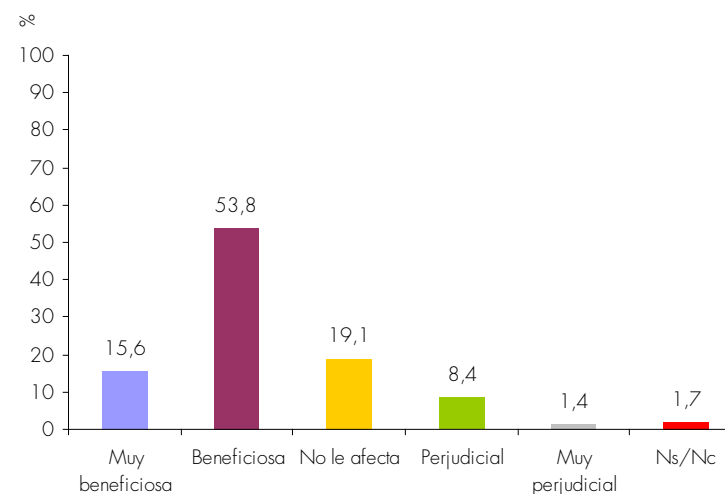
Son los residentes en los municipios cercanos al eje de Huesca quienes utilizan en mayor medida el autobús público para acudir a Zaragoza. No obstante, en la carretera de Valencia se ha incrementado respecto a 2009 el uso de este medio de transporte (+5,9%). Al igual que el año pasado, se observa un mayor uso del tren por parte de los residentes en el eje de Castellón.



En conclusión la comparativa histórica muestra una confirmación de la tendencia ascendente desde 2007 del coche como medio de transporte preferido para ir a Zaragoza, coincidiendo con el descenso progresivo del uso del autobús.

## VALORACIÓN DE LA CERCANÍA A ZARAGOZA

En torno a siete de cada diez ciudadanos consultados consideran beneficiosa o muy beneficiosa la cercanía de su municipio a Zaragoza, cifra cinco puntos inferior a la registrada en 2009. Por contra el 9,8% opina que es perjudicial o muy perjudicial, porcentaje 2,5 puntos superior al año anterior. El 19,1% piensa que la cercanía a la ciudad no le afecta, cifra más alta del histórico.



Son los municipios cercanos a los ejes de Barcelona y Huesca los que consideran en mayor medida beneficiosa la cercanía de sus municipios a Zaragoza (81,4% y 78,7%, respectivamente). Estos municipios también opinaban así en 2008, en cambio en 2009 fueron los ejes de Valencia y Madrid los que mantenían dicha opinión.

## INTRODUCCIÓN

### Movilidad - arraigo

#### Modelo de municipio

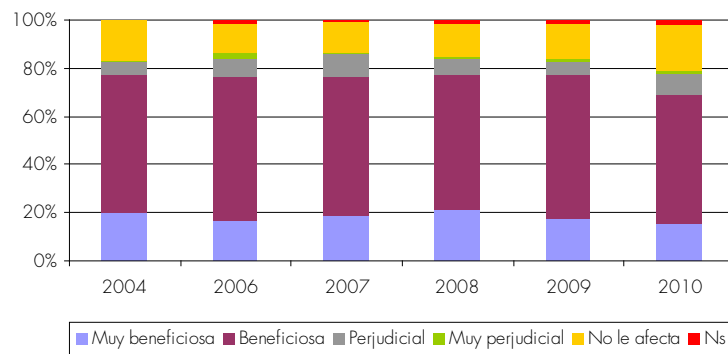
#### Desarrollo económico

#### Servicios

#### Medio ambiente

## CONCLUSIONES

Al igual que en 2009, los residentes en los ejes de Logroño y Castellón, y este año también los de Madrid, son quienes consideran más perjudicial la distancia existente entre sus municipios y la capital, con porcentajes superiores a los registrados en 2009. Por el contrario, los de Castellón y Logroño son los que tienen un porcentaje más alto de personas que piensan que no les afecta.

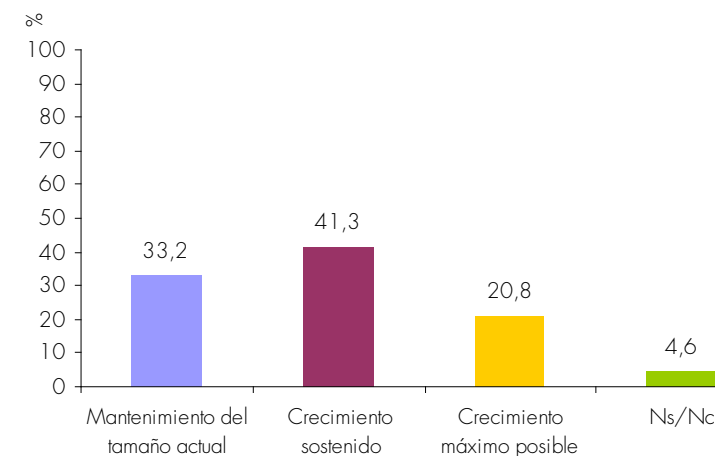


Evolutivamente se observa una ligera tendencia descendente en la percepción de beneficio de la cercanía del municipio de residencia a la capital zaragozana.

# Modelo de municipio

En este segundo bloque temático se presentan los datos en relación a aspectos de modelo de municipio e identidad que tienen los residentes, según los diferentes ejes viarios establecidos. Se utilizan para ello los siguientes indicadores:

## TAMAÑO ADECUADO DEL MUNICIPIO



Existe una opinión mayoritaria entre los ciudadanos consultados que apunta hacia un crecimiento sostenido para su municipio en el horizonte 2010-2015 (41,3%). Por su parte, el mantenimiento del tamaño actual es la segunda opción más valorada con un 33,2%. Si sumamos estas dos opciones vemos que 74,5% de los encuestados están a favor de un crecimiento controlado, frente al cerca del 21% que aboga por el crecimiento máximo posible.

INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

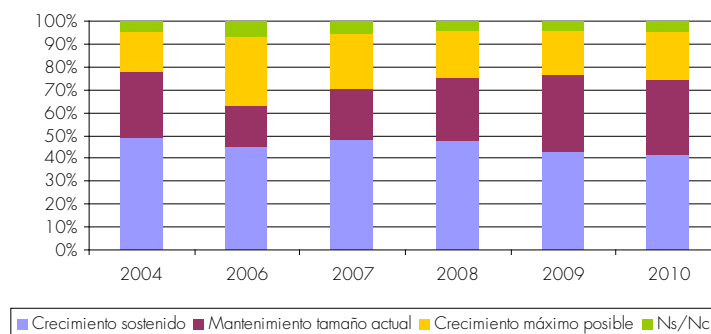
Desarrollo económico

Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

Respecto a 2009, cabe destacar el mantenimiento de los resultados en todas las alternativas de respuesta recogidas. Desde 2007, cada año experimenta un ligero descenso la opinión favorable al crecimiento sostenido (un 7% menos desde 2007), si bien es la opinión mayoritaria. En cuanto a la estrategia del mantenimiento del actual tamaño del municipio, después del bajón en el año 2006, que llega a 18,5%, ha ido cobrando cada vez una mayor fuerza, con un crecimiento del 14,7% en 2009, que se mantiene este último año.

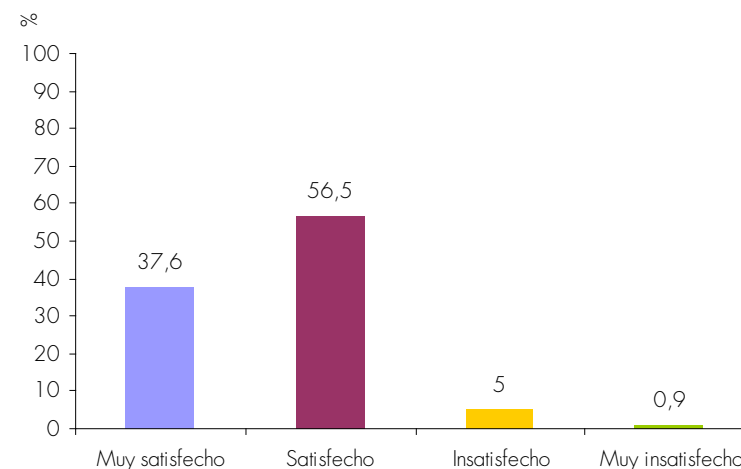


La elección de un crecimiento sostenido es la opinión con valores más altos en todos los ejes. Al igual que en años anteriores, los residentes en los ejes de Barcelona y Castellón apoyan en mayor medida un crecimiento sostenido, con porcentajes similares a los registrados el año anterior.

Por otra parte, son los residentes en los municipios cercanos al eje de Huesca los más partidarios de mantener el tamaño actual de sus municipios. No obstante, se observa respecto a 2009 un descenso en dicha opinión.

Si bien la opinión favorable a un crecimiento máximo de los municipios es la menos apoyada, son los residentes en los ejes de Madrid y Logroño quienes se posicionan en mayor medida en este sentido. A pesar de que este año el porcentaje relativo al mantenimiento de los tamaños actuales permanece estable, en el eje de Logroño se observa un ligero aumento, siendo así el eje que más ha visto incrementar esta opinión desde 2006 (18%).

## GRADO DE SATISFACCIÓN CON EL MUNICIPIO



INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

Desarrollo económico

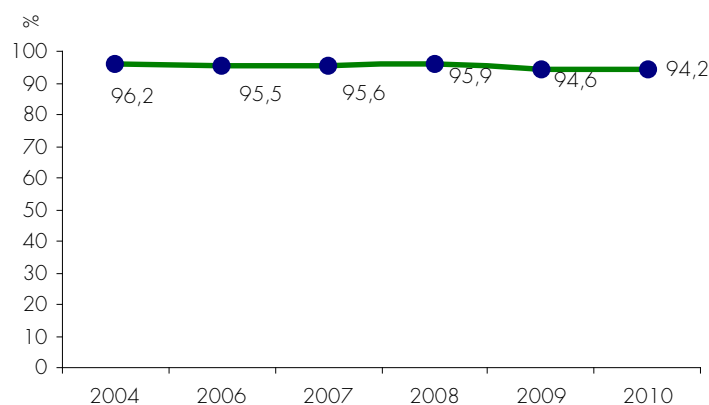
Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

Prácticamente la totalidad de los ciudadanos consultados se sienten satisfechos en su municipio como lugar para vivir, observándose unos niveles de satisfacción similares a los registrados en 2009, año en que se redujo un 9,3% el porcentaje de "muy satisfechos" respecto al 2008.

De manera evolutiva, la satisfacción con el municipio de residencia como lugar para vivir conserva unos porcentajes estables desde 2004, aunque con un ligero descenso desde la primera medición (-1,5% desde 2004).



En cuestiones tan generales como es la valoración global del municipio vemos que hay un grado de adhesión prácticamente unánime, con una alta identificación con la localidad. Cuando se desciende a aspectos más concretos, surgen los matices.

Si bien en todos los casos los porcentajes de satisfacción son muy elevados, son los residentes en el eje de Valencia quienes se muestran más satisfechos con sus municipios (95,9%). Respecto a 2009, se han reducido ligeramente los niveles de satisfacción en todos los ejes analizados excepto en el de Castellón (+2%).

Si hasta el año anterior era el eje viario de Barcelona el que registraba la progresión más notoria desde 2004, este año ha visto reducir sus niveles de satisfacción. Por el contrario, el eje viario de Castellón, que hasta el año pasado registraba el mayor decrecimiento respecto a 2004, es el único que se ha incrementado este año (si bien registra el porcentaje de satisfacción más bajo).

Los ejes de Valencia y Logroño, aunque mantienen la satisfacción en global, ven descender los muy satisfechos para aumentar los satisfechos.

## GRADO DE SATISFACCIÓN CON LAS OPORTUNIDADES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

En torno a dos de cada tres ciudadanos consultados valoran positivamente las oportunidades de participación ciudadana existentes, mejorando levemente este nivel de satisfacción respecto a 2009. Destaca que un 11,8% de los encuestados no contesta a la pregunta, quedando, por tanto, el porcentaje de insatisfechos en el 20,6%.



INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

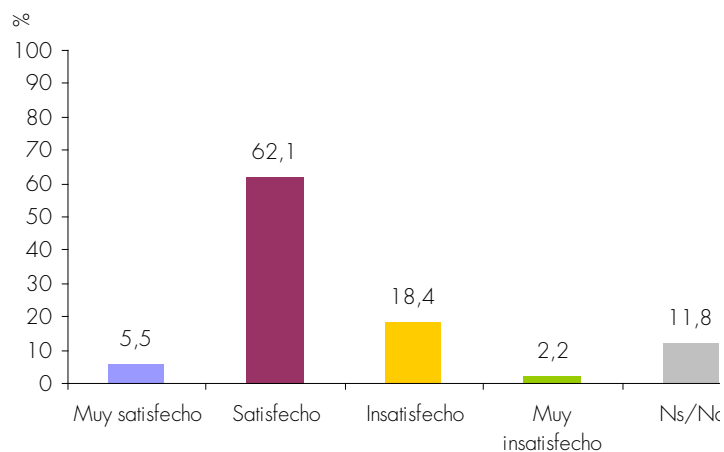
Modelo de municipio

Desarrollo económico

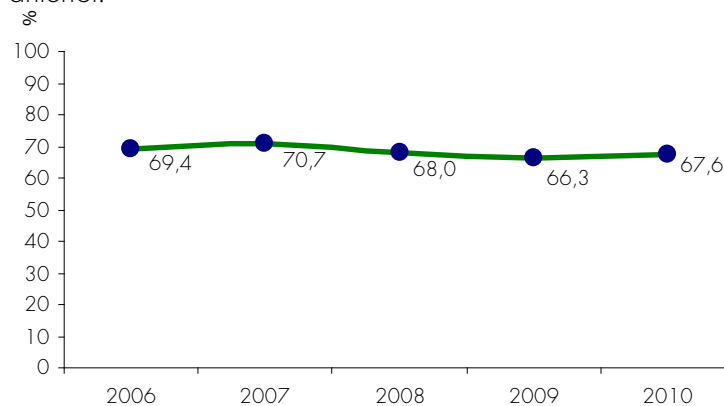
Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES



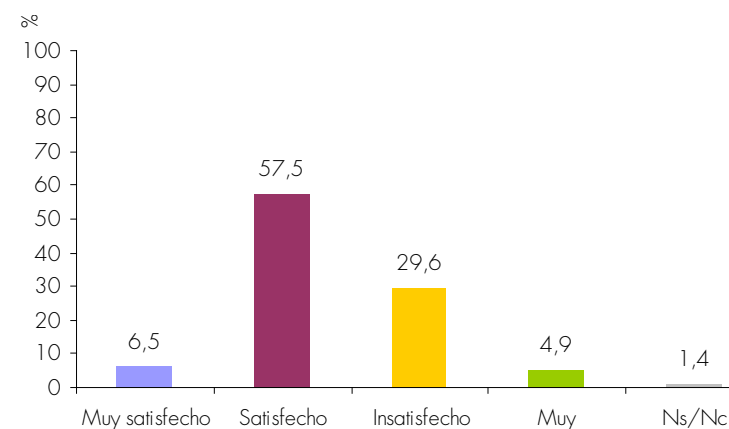
Este año se rompe la tendencia descendente iniciada en 2008 en relación a las oportunidades de participación ciudadana que ofrecen los municipios a sus residentes, si bien con una diferencia de 1,3 puntos respecto al año anterior.



Al igual que en 2009, son los residentes en los municipios cercanos a la carretera de Valencia quienes se muestran más satisfechos con las oportunidades de participación ciudadana (74,3%) seguidos del eje de Barcelona (71,8%). En el caso de la carretera de Valencia, se da un 13,3% de no contestación por lo que la insatisfacción se cifra solamente en 12,4%

Por el contrario, el mayor porcentaje de insatisfechos se alcanza entre los ciudadanos del eje de Madrid, empeorando ligeramente los datos respecto a 2009. Este año se reduce el porcentaje de insatisfechos en todos los ejes viaarios analizados, rompiendo la tendencia de los dos años anteriores.

## GRADO DE SATISFACCIÓN CON EL NIVEL DE SEGURIDAD



INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

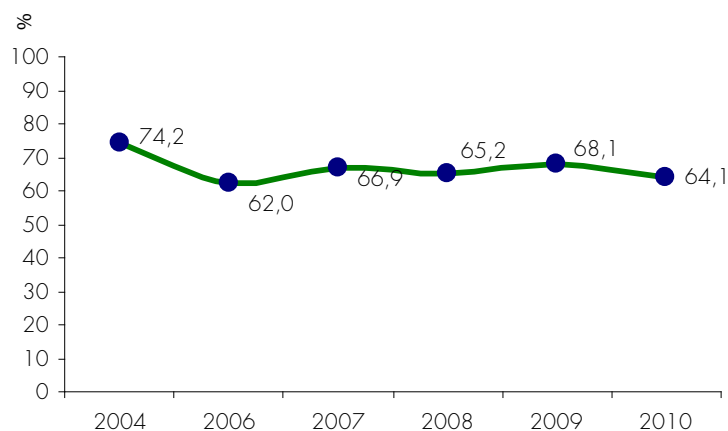
Desarrollo económico

Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

Más de seis de cada diez ciudadanos consultados se muestran satisfechos con el nivel de seguridad existente en sus municipios. Esta satisfacción ha descendido cuatro puntos porcentuales respecto a 2009 acercándose más a los resultados de 2008.



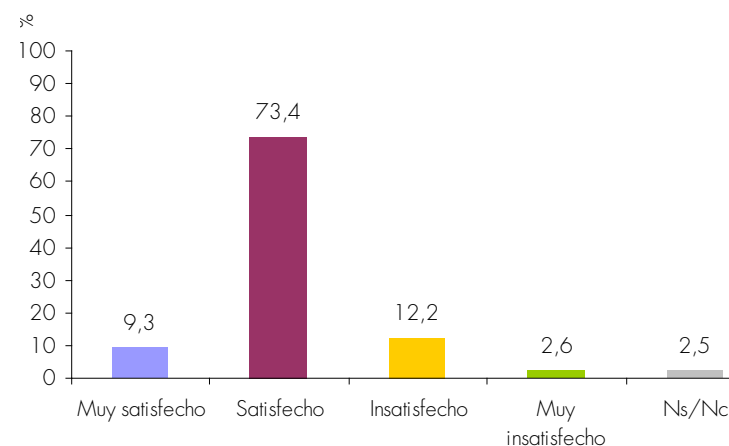
Teniendo en cuenta los resultados de años anteriores, el porcentaje de personas satisfechas con el nivel de seguridad no muestra una tendencia uniforme, exceptuando el del primer año, 2004. Aunque el dato se reduce este año, se sitúa por encima del porcentaje más bajo obtenido en 2006 (62%).

En 2010, son los habitantes de los municipios cercanos a la carretera de Barcelona los que se muestran más satisfechos con el nivel de seguridad (74%), siendo además el único eje que mejora sus niveles de satisfacción respecto al

año anterior. En el lado contrario, repiten como más insatisfechos los residentes en el eje de Castellón (52%).

Se da el caso que se polarizan tres ejes con un 70% o más de satisfacción con la seguridad – Barcelona, Logroño y Valencia – y otros tres que van del 46,3% de Castellón, a cerca de 60% de Huesca, pasando por 55% de Madrid. Cabe destacar el importante incremento del porcentaje de insatisfechos registrado en el eje de Huesca (+16,2% respecto al año anterior), dado que en 2009 lideraba el nivel de satisfacción.

## GRADO DE SATISFACCIÓN CON EL MODELO DE VIVIENDA



Más de ocho de cada diez ciudadanos consultados se



INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

Desarrollo económico

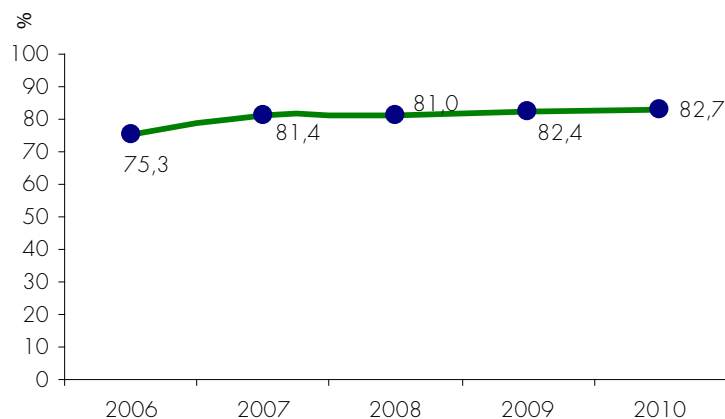
Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

muestran satisfechos con el modelo de vivienda en su municipio, observándose niveles de satisfacción prácticamente similares a los registrados en 2009.

al eje de Castellón se muestran más críticos con el modelo de vivienda existente en sus municipios, con un 19,5% de insatisfechos (8,3% más que en 2009).



En los últimos cuatro años, la tendencia de satisfacción con el modelo de vivienda se ha mantenido estable, con porcentajes superiores al 81%, y mejorando levemente año a año. El salto se dio en 2007 en el que aumentó seis puntos respecto a 2006.

Son los residentes en el eje viario de Barcelona quienes se muestran más satisfechos con el modelo de vivienda de sus municipios (85,3%), seguidos de la autovía de Huesca (84%). No obstante, cabe destacar el aumento en los niveles de satisfacción experimentado en el eje de Madrid (5% respecto a 2009), que de esta manera alcanza el 79% de satisfacción.

Por el contrario, los residentes en los municipios cercanos

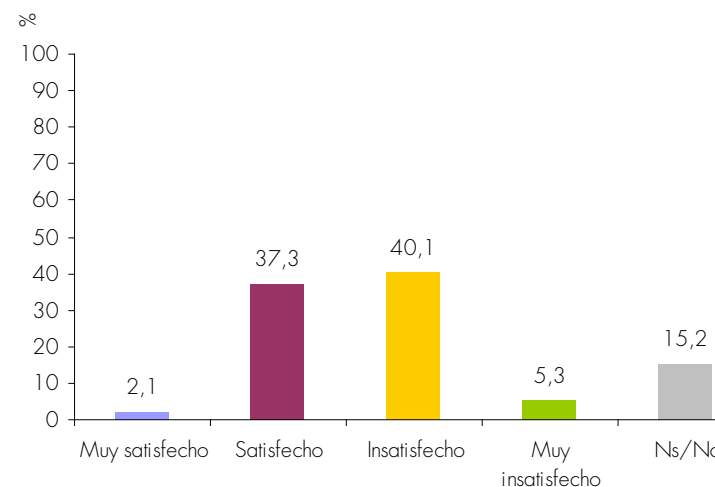
# Desarrollo económico



En este tercer bloque temático se presentan los datos en relación al desarrollo económico del municipio, según los diferentes ejes viarios establecidos. Se utilizan para ello los siguientes indicadores:

## ACCESO ECONÓMICO A LA VIVIENDA

Este año, se consolida la tendencia hacia el equilibrio entre los que afirman estar insatisfechos y los que se muestran satisfechos con el acceso económico a la vivienda en su municipio. Así, se obtienen unos resultados similares a los registrados en 2009, que fue cuando se dio el cambio con un importante incremento de satisfacción.



INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

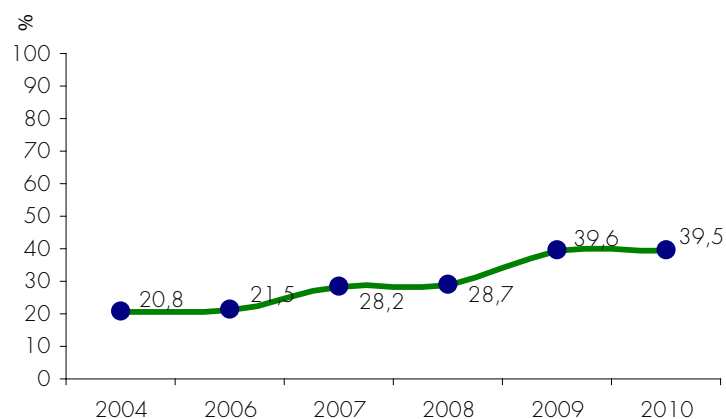
Desarrollo económico

Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

Desde el año 2004, el porcentaje de ciudadanos insatisfechos se ha reducido notablemente mientras que los satisfechos representan un 18,6% más. Se ha incrementado levemente el porcentaje de no sabe, no contesta, que es bastante alto, el 15,2%.

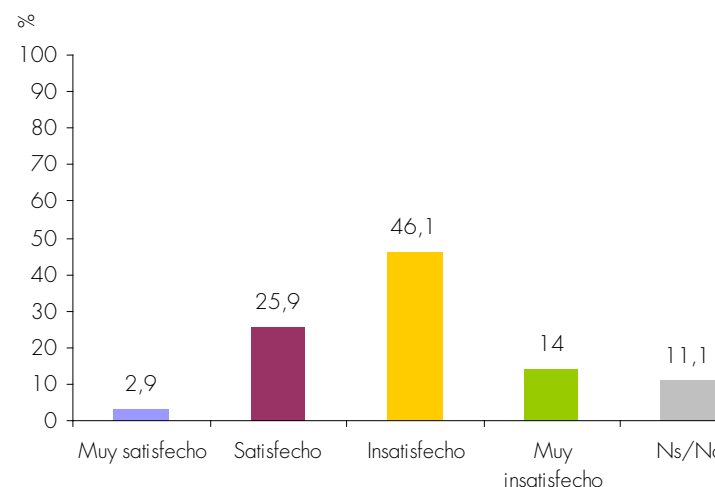


Son los residentes en los municipios cercanos al eje de Barcelona (49,1%) y Valencia (47,3%) quienes muestran un mayor nivel de satisfacción con el acceso económico a la vivienda de sus municipios, observándose un importante crecimiento en este sentido respecto a 2009 en el caso de Barcelona (10%). Por el contrario, son los residentes en los ejes viarios de Logroño, Huesca y Madrid los más críticos con las posibilidades de adquirir vivienda desde el punto de vista económico. Destaca el caso de Huesca, que en 2009 experimentó una importante mejora en la satisfac-

ción liderando los ejes más satisfechos y que en 2010 baja ocho puntos.

Si bien el porcentaje de insatisfechos sigue superando al de satisfechos, desde 2004 se observa un progresivo descenso de los ciudadanos insatisfechos.

## GRADO DE SATISFACCIÓN CON LAS OPORTUNIDADES DE EMPLEO DISPONIBLES



Menos de tres de cada diez ciudadanos consultados se encuentran satisfechos con las oportunidades de empleo disponibles, registrándose un descenso del 3,6% respecto a 2009. Por el contrario el 60% se declara insatisfecho

INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

Desarrollo económico

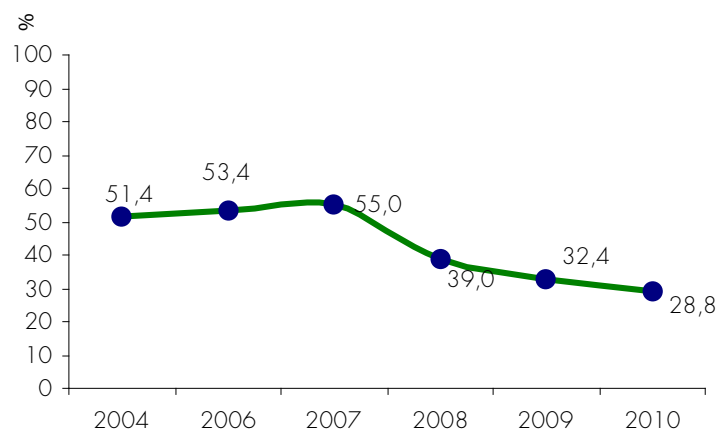
Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

y el 11% no sabe, no contesta.

En el año analizado continúa la evolución decreciente de la satisfacción iniciada en 2008, en el que la satisfacción bajó 16 puntos respecto a 2007, año en el que se da la satisfacción máxima del periodo analizado. Así, desde 2007 el nivel de satisfacción ha decrecido un 27%.



El mayor nivel de satisfacción con las oportunidades de empleo disponibles se observa entre los residentes en los municipios cercanos al eje de Barcelona (40,2%), que, junto con el eje de Valencia, es el único que incrementa respecto a 2009 el porcentaje de individuos satisfechos. Por el contrario, es en el eje de Madrid donde se registra el nivel de insatisfacción más elevado (68,6%), detectándose el mayor empeoramiento de la satisfacción con las oportunidades de empleo respecto al año anterior (-9,9%).

Asimismo, en el eje de Castellón la insatisfacción es muy alta (casi 65%)

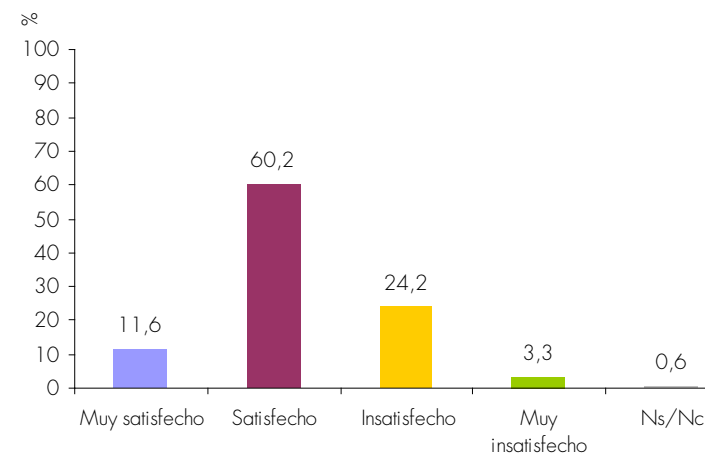
En conclusión, el descenso en la satisfacción con el empleo es generalizado en todos los ejes analizados. Desde el 2004, es en el eje de Valencia donde se da un decrecimiento mayor (-38,7%).

# Servicios

En este bloque temático se presentan los datos en relación al grado de satisfacción de los residentes de los municipios respecto a los distintos servicios:

## GRADO DE SATISFACCIÓN CON EL NIVEL DE SERVICIOS DE SALUD DISPONIBLES

Los ciudadanos consultados se muestran altamente satisfechos con el nivel de servicios sanitarios disponibles en sus localidades con casi el 72% de satisfacción, incrementándose el porcentaje de satisfechos un 5,6% respecto a 2009.



En esta pregunta los datos de los años 2009 y 2010 no son totalmente comparables con los anteriores, ya que hasta esa fecha se valoraban conjuntamente los servicios so-

INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

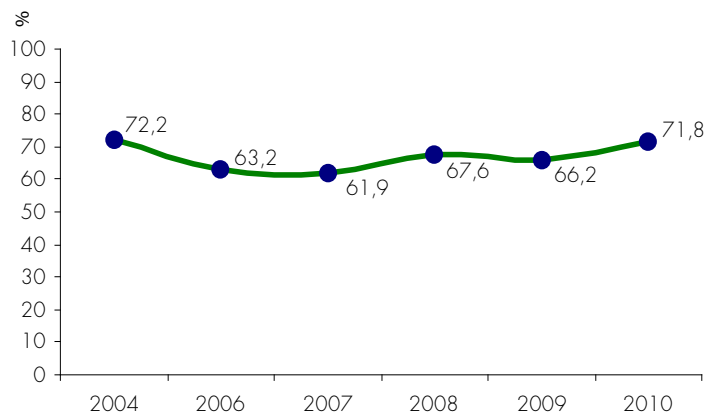
Desarrollo económico

Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

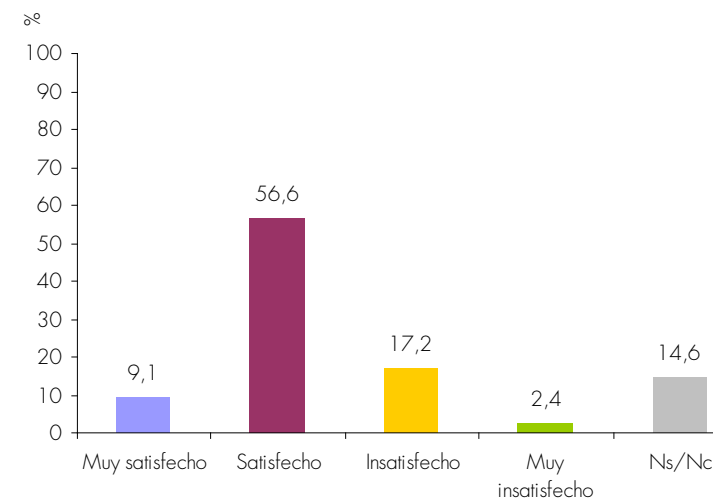
ciales y los servicios de salud disponibles, mientras que a partir de 2009 se evalúan por separado. No obstante, a pesar del ligero descenso en el porcentaje de satisfechos registrado el año 2009, evolutivamente se observa una tendencia positiva en la valoración de los servicios sanitarios que ofrecen los municipios del entorno. Se alcanza en 2010 los niveles de 2004, que son el máximo histórico.



Los ejes donde se registra un mayor porcentaje de ciudadanos satisfechos con los servicios sanitarios son, principalmente, los de la carretera de Valencia y Logroño (74,5% y 73,1%, respectivamente). Cabe destacar el importante incremento respecto a 2009 de ciudadanos satisfechos en el eje viario de Valencia (+11,5%). Por el contrario, son los residentes en los municipios cercanos al eje de Castellón los más críticos con los servicios sanitarios (34% de ciudadanos insatisfechos).

Hay que resaltar que todos los ejes viarios, aunque sea levemente, mejoran su satisfacción en 2010.

## GRADO DE SATISFACCIÓN CON EL NIVEL DE SERVICIOS SOCIALES DISPONIBLES



El grado de satisfacción con el nivel de servicios sociales disponibles se mantiene en los niveles alcanzados el año pasado, representando el 65,7% de ciudadanos satisfechos. Hay que matizar que la insatisfacción es 3,5% menor que el año anterior, alcanzando alrededor del 20%. En cambio aumenta el porcentaje de no sabe no contesta, que sube hasta el 14,6%.



INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

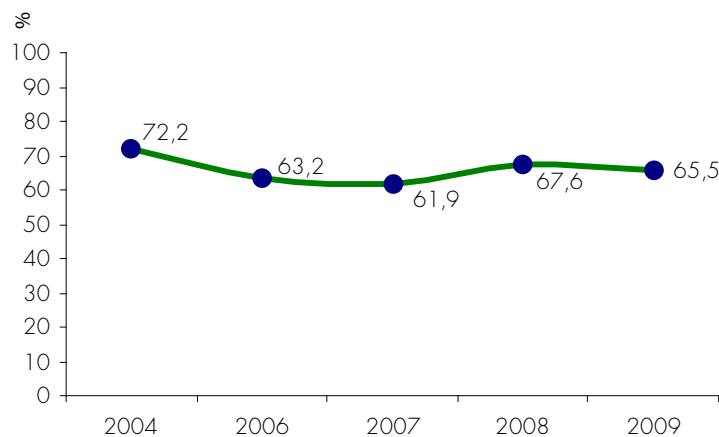
Desarrollo económico

Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

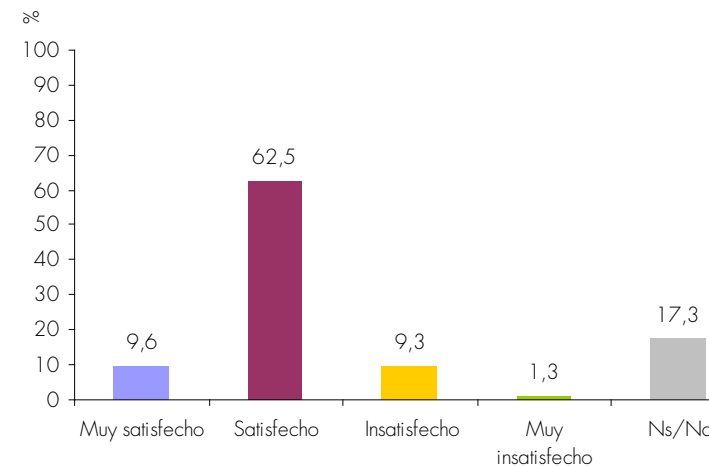
Como hemos comentado en la pregunta anterior, esta cuestión procede del desdoblamiento en 2009 de la consulta conjunta sobre la satisfacción con los "servicios sociales y de salud", por lo que la comparación histórica tiene un carácter orientativo. Sin embargo, hay que tener en cuenta que, al separar los dos tipos de servicio, se observa un mayor desconocimiento de los servicios sociales, lo que se traduce en un significativo aumento de la no contestación a la pregunta, que alcanza el 11,2% en 2009 y el 14,6% en 2010. Si se valora el grado de insatisfacción (23,2% en 2009 y 19,7% en 2010) éste es mucho menor que el registrado en 2008 (30,5%)



Evolutivamente, se observa, por tanto, una clara tendencia descendente en los niveles de insatisfacción con los servicios sociales de los municipios.

Son los residentes en los municipios cercanos a la carretera de Logroño quienes se muestran más satisfechos con los servicios sociales disponibles (69,9%), siendo además este eje el que presenta una mayor progresión respecto a 2009 (+7,1%). Por el contrario, los mayores niveles de insatisfacción se detectan en los ejes de Castellón y Barcelona, al igual que en 2009 (24,9% y 24,7%, respectivamente).

## GRADO DE SATISFACCIÓN CON LA CALIDAD DE LA ENSEÑANZA



Más de siete de cada diez ciudadanos consultados afirman estar satisfechos con la calidad de la enseñanza en sus municipios de residencia, observándose una ligera mejora respecto al año pasado. Hay que señalar que el gra-

INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

Desarrollo económico

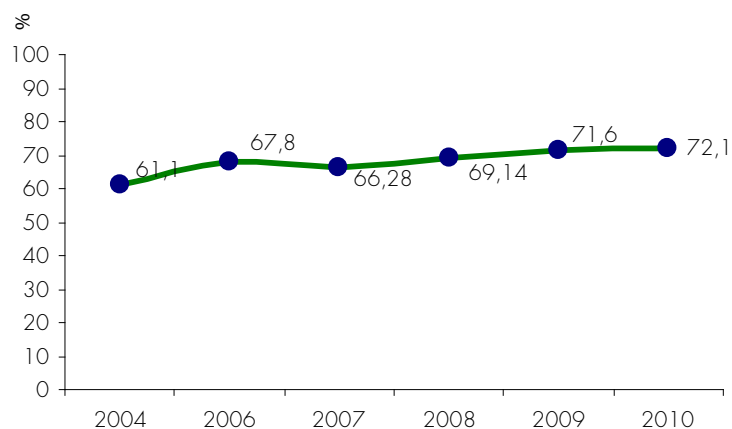
Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

do de insatisfacción es solo del 10,6%, dado que se da un elevado porcentaje de encuestados que no se posicionan al respecto (17,3%).

El análisis histórico muestra una tendencia ascendente en los niveles de satisfacción con la calidad de la enseñanza. Como se ve el dato del presente año se alza como el más positivo de todo el análisis evolutivo, con una diferencia positiva de 11 puntos.

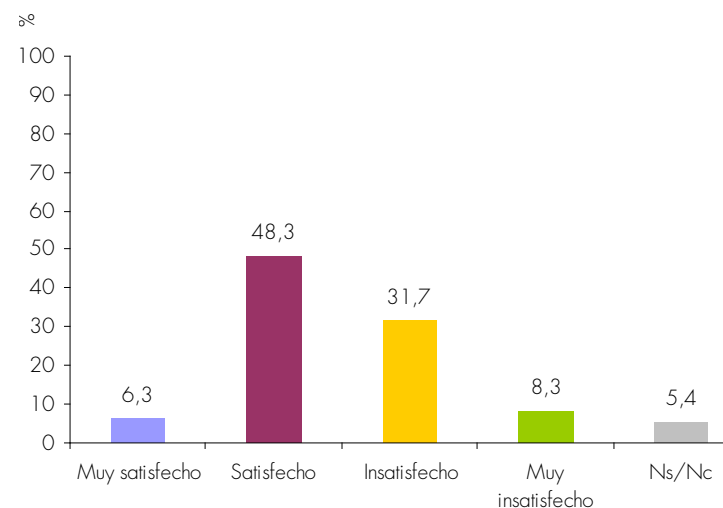


El nivel de satisfacción con la calidad de la enseñanza más elevado se obtiene en el eje de Logroño (76,7%), con una mejora del 3,2% respecto a 2009, seguido de los de Barcelona y Madrid, que superan el 70%. Por el contrario, son los residentes en los municipios cercanos al eje de Castellón los más insatisfechos al respecto (13,5%), aunque el nivel de satisfacción aún es menor en el eje de Valencia

dado que tiene un índice de no contestación del 27,4%.

Curiosamente, si tenemos en cuenta el análisis de todo el periodo se observa que es la carretera de Valencia donde se ha dado una evolución positiva más evidente, sobre todo respecto a los años 2006 y 2007 en los que se registraban porcentajes de personas satisfechas de 53,3% y 46,4% respectivamente, sobre todo frente al 67,9% de 2009 (en 2010 ha descendido a 62,5%).

## GRADO DE SATISFACCIÓN CON EL NIVEL DE SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE



INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

Desarrollo económico

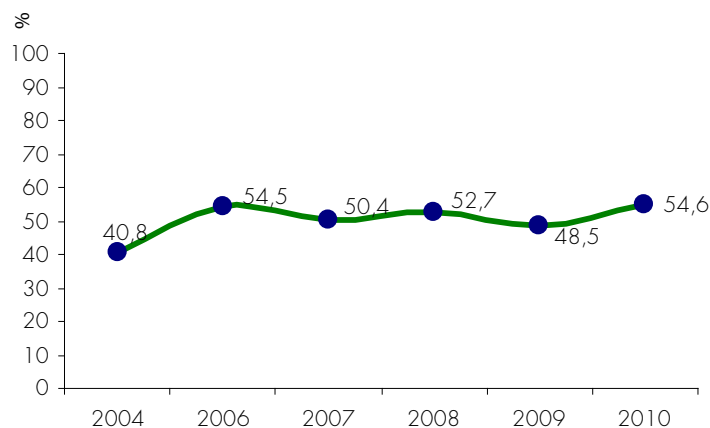
Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

Más de la mitad de los ciudadanos consultados se muestran satisfechos con el transporte público de sus municipios, lo que supone una mejora respecto a 2009 de 6,1 puntos porcentuales. El 40% se declara insatisfecho y el 5,4% no sabe no contesta.

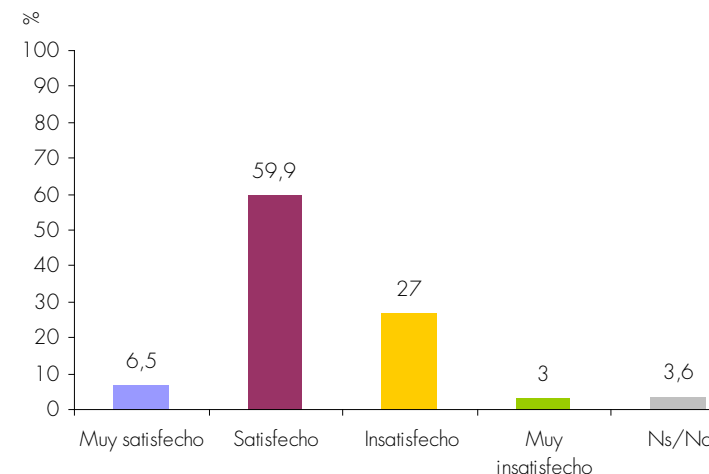
Tras el ligero descenso registrado el año pasado, el nivel de satisfacción vuelve a situarse en los niveles alcanzados en 2006.



En los municipios cercanos a la autovía de Huesca se registra un mayor grado de satisfacción con los servicios públicos de transporte disponibles (64,7%), habiéndose producido un espectacular incremento respecto a 2009 (+28,4%). Le siguen de cerca, con el 63,1% y el 62,5% respectivamente, los ejes de Castellón y de Madrid. También en ambos casos se dan mejoras en la satisfacción respecto al año anterior, en el que había descendido.

El eje de Barcelona es un año más el más crítico en lo que a servicios públicos de transporte se refiere, si bien registra un descenso de 7,7 puntos porcentuales en el porcentaje de ciudadanos insatisfechos.

## GRADO DE SATISFACCIÓN CON EL NIVEL DE SERVICIOS DE RECREO Y OCIO



En cuanto a los servicios de recreo y ocio de sus municipios, se percibe un nivel aceptable de satisfacción por parte de los ciudadanos entrevistados. Dos tercios de la población consultada se muestran satisfechos, aumentando ligeramente el nivel de satisfacción respecto a 2009.

INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

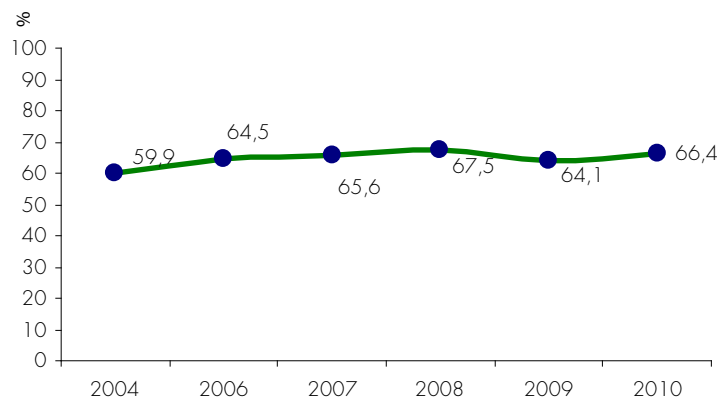
Desarrollo económico

Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

Comparando con años anteriores, se obtiene el segundo mejor resultado en satisfacción de los últimos seis años, por detrás del alcanzado en 2008.



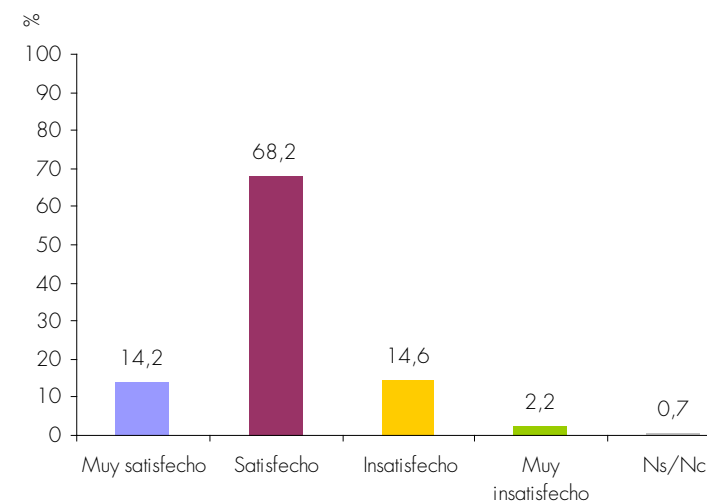
Los residentes cercanos a las carreteras de Valencia y Logroño se muestran en mayor medida satisfechos con el nivel de servicios de recreo y ocio, alcanzando en ambos casos el 70% el porcentaje de personas satisfechas. Este nivel de satisfacción es un 3,7% y un 4% respectivamente superior al 2009.

En el lado opuesto se sitúan los residentes en los municipios de la autovía de Madrid, con un 35,9% de ciudadanos insatisfechos con los servicios de recreo y ocio.

# Medio ambiente

## GRADO DE SATISFACCIÓN CON LA CALIDAD DEL MEDIO AMBIENTE URBANO

La calidad del medio ambiente urbano es un aspecto que genera una alta satisfacción en los municipios del entorno de Zaragoza, superando, al igual que el año pasado, el 80% de satisfacción.



A pesar del ligero descenso registrado este año, los resultados superan ampliamente a los alcanzados en 2007 y 2008. En los dos últimos años se vuelve a un nivel de satisfacción parecido al alcanzado en el año 2004, el más alto del histórico, en el que se llegó al 84,7%.

INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

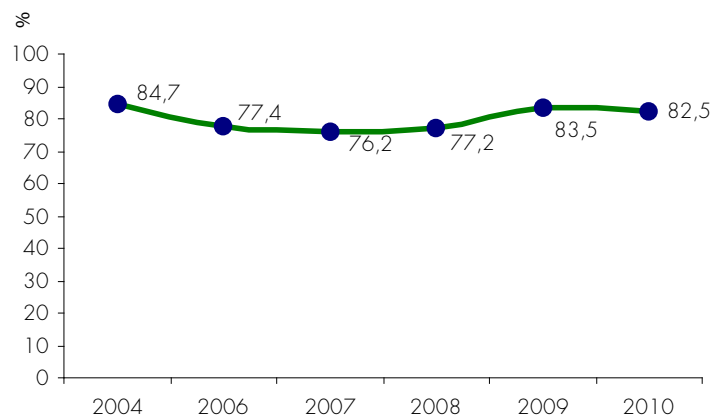
Modelo de municipio

Desarrollo económico

Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES



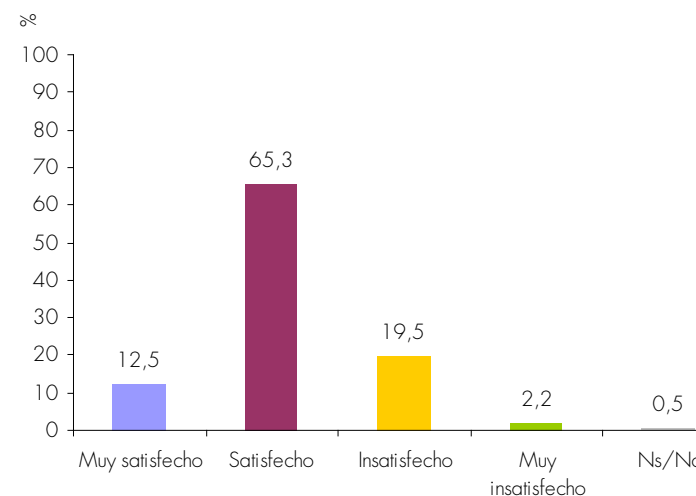
El análisis por eje viario muestra que los ciudadanos consultados más satisfechos con la calidad del medio ambiente urbano son los que están ubicados cerca de los ejes de Valencia, Huesca y Logroño, superando en todos los casos el 86%, y el de Barcelona, que alcanza el 84%.

El mayor nivel de insatisfacción se percibe entre los ciudadanos del eje de Castellón (27,8%), aumentando este dato un 5,2% respecto al año anterior, seguido del de la autovía de Madrid, con el 22,7% de insatisfacción.

Es la población del eje viario de Valencia la que presenta, históricamente, mayores porcentajes de población satisfecha, alcanzando este año su mayor índice de satisfacción en los seis años analizados.

## GRADO DE SATISFACCIÓN CON LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS NATURALES

En cuanto a la calidad de los espacios naturales, el índice de satisfacción alcanzado es muy satisfactorio (77,8%), registrándose un ligero incremento respecto a 2009.



Un año más, se confirma la tendencia ascendente, con un incremento del porcentaje de población satisfecha del 8,1% respecto a 2007.

Son los residentes en los municipios cercanos a la carretera de Valencia quienes otorgan las mejores valoraciones a la calidad de los espacios naturales (84,6%), incrementándose ocho puntos porcentuales respecto a 2009 el porcentaje de ciudadanos satisfechos. Le sigue el eje de Logroño con un 81,8% de satisfacción y un incremento de cuatro

INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

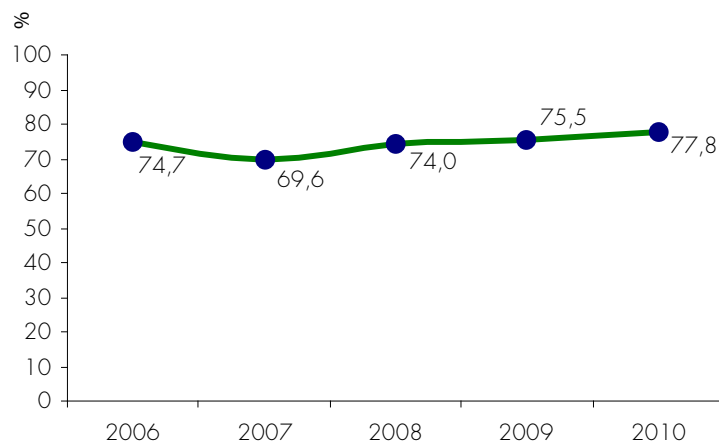
Modelo de municipio

Desarrollo económico

Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES



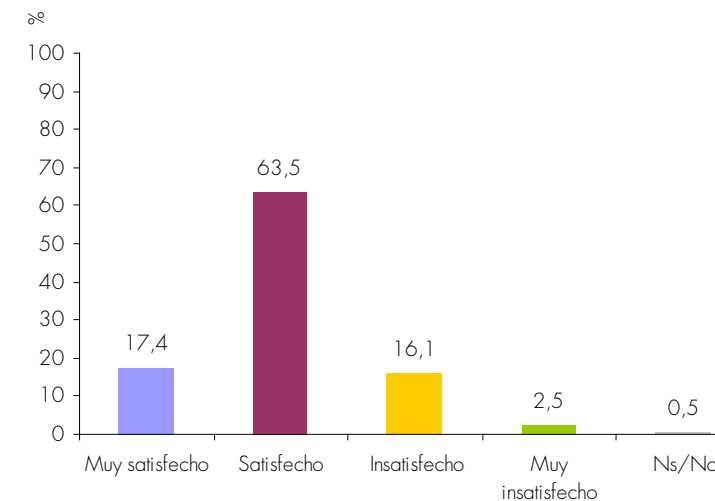
puntos. De nuevo, es en el eje de Castellón donde se obtiene el porcentaje de insatisfacción más elevado (33,9%), aumentando este porcentaje un 6,3% respecto al año anterior.

En 2010, se obtienen los porcentajes de satisfacción con la calidad de los espacios naturales más elevados de los últimos seis años, con la excepción del eje de la carretera de Castellón, en el que aumenta 6,3% la insatisfacción.

### GRADO DE SATISFACCIÓN CON LA CANTIDAD DE ESPACIOS NATURALES

En torno a ocho de cada diez ciudadanos consultados se muestran satisfechos con la cantidad de espacios naturales

existentes en sus municipios, manteniéndose los resultados prácticamente invariables respecto al año anterior.



Evolutivamente, continúa la tendencia ascendente del nivel de satisfacción de la población consultada respecto al número de zonas verdes de sus municipios.

La cantidad de espacios naturales es un aspecto que genera satisfacción principalmente entre los residentes de los municipios del eje de Valencia (84,8%). Este nivel de satisfacción es un 5,4% superior al 2009. También tienen una alta satisfacción que en todos los casos supera el 80% las vías de Barcelona, Huesca y Logroño.

Por el contrario, el mayor nivel de insatisfacción se registra en el eje de Castellón (21,5%) seguido por el de la autovía

INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

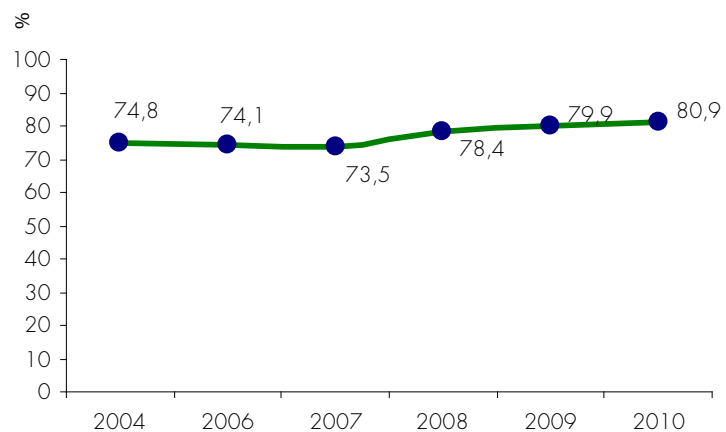
Desarrollo económico

Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

de Madrid (19,9%) si bien en los dos últimos años este eje ha venido reduciendo su insatisfacción.



Después del descenso en los distintos ejes que se dio en el año 2007, se observa una progresión positiva en los tres últimos años en todos los ejes excepto el eje viario de Huesca, que disminuye en seis puntos su satisfacción.



# Conclusiones

## MOVILIDAD-ARRAIGO

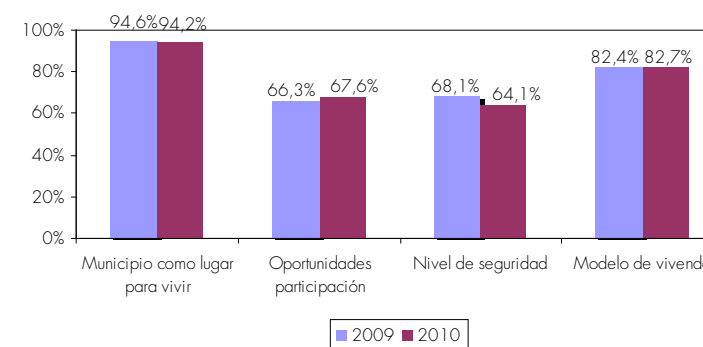
- Se da un equilibrio entre los nacidos en el municipio de residencia y los que lo han hecho en Zaragoza capital, incrementándose ambos porcentajes respecto a 2009, si bien este año gana el ítem de los nacidos en su municipio. Si hasta el año pasado se observaba una tendencia decreciente en cuanto al número de nacimientos en el propio municipio de residencia, este año se rompe dicha tendencia y se vuelve a niveles alcanzados en 2008. La comparativa histórica muestra unos resultados en 2010 muy similares a los registrados en 2008. En cuanto a la antigüedad en la residencia, más de la mitad de los ciudadanos consultados lleva residiendo en su actual municipio 25 o más años. Sin embargo, respecto al año anterior, se ha reducido el porcentaje de personas con larga antigüedad de residencia en su actual municipio en favor de aquellos que han fijado su residencia hace menos de 10 años.
- En 2010, los residentes en los 50 municipios del entorno de Zaragoza evidencian una menor dependencia hacia la capital zaragozana para la realización de sus actividades cotidianas. Prueba de ello es el cada vez mayor protagonismo de los municipios de residencia a la hora de disfrutar del tiempo de ocio y hacer compras. Además, disminuye (aunque levemente) el porcentaje de ciudadanos que acuden a trabajar a Zaragoza, por lo que finalmente, se registra una menor frecuencia de desplazamientos a

Zaragoza. Así se observa en este año una vuelta a la tendencia iniciada en el año 2006, después de un año, 2009, en el que se dio un aumento de los desplazamientos a Zaragoza en las distintas variables analizadas.

- Este año sigue observándose en los ejes de Valencia y Barcelona una mayor movilidad a la capital que en el resto de los ejes analizados y son también los principales focos de atracción de la población de Zaragoza. Por tanto, se trata de "localidades dormitorio", en las que un importante porcentaje de residentes llevan a cabo sus actividades de ocio, compras y trabajo en la capital zaragozana.
- Por el contrario, un año más los residentes en los ejes de Madrid y, principalmente, de Castellón presentan un mayor arraigo en sus municipios de residencia, ya que tienen mayor porcentaje de población autóctona, más antigüedad y menor movilidad y en mayor medida desarrollan ahí sus actividades laborales, de compras, sociales y culturales.
- El coche particular continúa siendo el principal medio de desplazamiento a la hora de acudir a Zaragoza, independientemente del eje viario analizado. Además, se incrementa la importancia del coche privado en detrimento del resto de medios de transporte. Tanto el tren como el como coche compartido experimentan un descenso, volviendo así a los niveles registrados en 2007. El autobús público se

mantiene en los niveles del año anterior si bien con uso ligeramente inferior que otros años..

## MODELO DE MUNICIPIO. IDENTIDAD



- Los residentes manifiestan una muy alta satisfacción con su municipio como lugar de residencia ya que prácticamente la totalidad de los encuestados se encuentra satisfecha. Se mantiene esta satisfacción a lo largo del periodo analizado, con un leve descenso desde 2004. Asimismo se da un alto porcentaje de satisfechos con el modelo de vivienda que existe en ellos, porcentaje que se ha ido manteniendo estable a partir de 2007 con ligeros incrementos.
- El grupo más amplio de los encuestados, más del 40%, apuesta por un crecimiento sostenido de sus municipios. Si sumamos los que consideran que su munici-

## INTRODUCCIÓN

### Movilidad - arraigo

### Modelo de municipio

### Desarrollo económico

### Servicios

### Medio ambiente

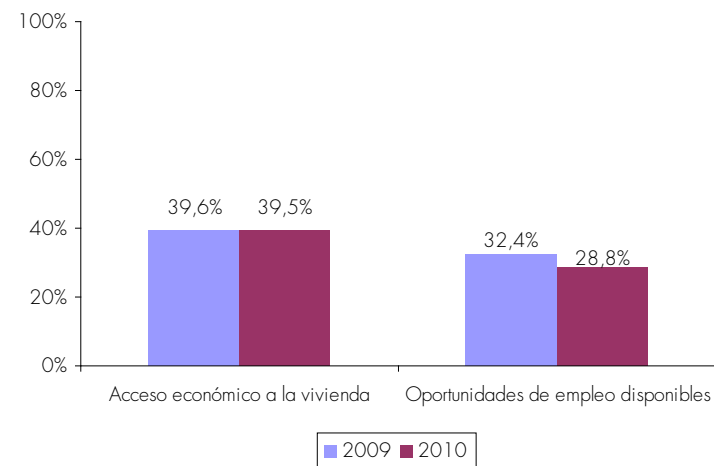
## CONCLUSIONES

pio debe mantenerse en el mismo tamaño, alcanzamos el 74,5% de personas que opinan que deben ponerse límites al crecimiento. Baja levemente respecto al año anterior, en el que ya había descendido menos de 2 puntos el apoyo al crecimiento sostenido y sigue igual el referido al mantenimiento del tamaño actual. Podemos concluir que aún estancándose en este año, las opciones más sostenibles ganan terreno frente a la de máximo crecimiento posible.

- En lo que se refiere al nivel de seguridad de los municipios se obtiene una buena valoración con más de 6 de cada 10 ciudadanos satisfechos. Sin embargo se observa una clara preocupación entre los residentes cercanos a la carretera de Castellón y autovía de Madrid. Cabe mencionar también la caída en la satisfacción del eje de Huesca.
- En lo que tiene que ver con la opinión respecto a las posibilidades de participación ciudadana, se aprecia un buen nivel de satisfacción, rompiéndose la leve tendencia descendente registrada desde 2008.
- Curiosamente los ejes en los que hay un mayor arraigo, como el de la carretera de Castellón, son los que tienen una menor satisfacción en los ítems analizados en este apartado identitario. En cambio municipios que tienen un sentido de municipio dormitorio como Valencia o Barcelona tienen un mayor grado de satisfacción. Prácticamente la totalidad de los residentes encuestados se encuentra satisfecha con su

municipio como lugar de residencia, aunque este año se ha moderado el dato de los "muy satisfechos" y ha aumentado el de los "satisfechos". Asimismo se da un alto porcentaje de satisfechos con el modelo de vivienda que existe en ellos.

## SATISFACCIÓN CON ASPECTOS DE DESARROLLO ECONÓMICO



- Estos indicadores son los que generan mayor insatisfacción, quedando tanto las oportunidades de empleo como el acceso económico a la vivienda por debajo del umbral de satisfacción. Según el Observa-

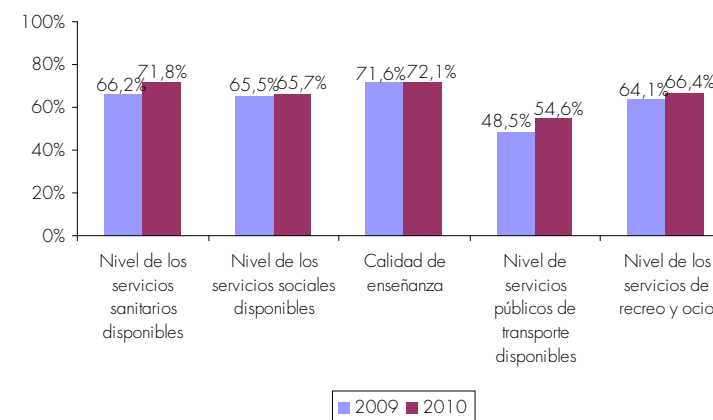
torio Permanente de Indicadores de EBRÓPOLIS, este umbral de satisfacción se sitúa en el 60%.

- Las oportunidades de empleo disponibles se presentan como el principal foco de insatisfacción relacionado con el desarrollo de los municipios, continuando así con la caída de los niveles de satisfacción iniciada en 2008. Es en las localidades del eje viario de Madrid donde se percibe una peor situación en relación a las posibilidades de empleo.
- Respecto al acceso económico a la vivienda, se presentan unas valoraciones bastante críticas y prácticamente invariables respecto al año anterior, 2009, que fue cuando se dio un cambio con un importante incremento de satisfacción. Se consolida la tendencia hacia el equilibrio entre los que afirman estar insatisfechos y los que se muestran satisfechos con el acceso económico a la vivienda en su municipio. Los más satisfechos son los ejes de Barcelona y Valencia.

## SATISFACCIÓN CON LOS SERVICIOS DISPONIBLES

- En general todos los servicios disponibles en los municipios analizados rondan o superan el 65% de satisfacción, excepto el de transporte público.
- Cabe destacar el grado de insatisfacción de los residentes consultados con los servicios de transporte público, especialmente llamativo entre los ciudadanos

del eje de Barcelona y, en menor medida, de Logroño. Este servicio es el que concita menor grado de satisfacción de todos los analizados.



- La calidad de la enseñanza sigue registrando satisfactorias valoraciones, mejorando ligeramente los resultados obtenidos el año anterior. Es el servicio mejor valorado por todos los ejes analizados, especialmente en los de Barcelona y Huesca.
- Los servicios sociales y de salud, cuya valoración se separó en el año 2009, en el que alcanzaron niveles de satisfacción similares, ven cómo se mantiene los servicios sociales y se incrementa la valoración de los servicios sanitarios. Hay que precisar que los servicios sociales tienen un nivel de insatisfacción de alrededor del 20%, más de siete puntos menor que el sanitario (mayor porcentaje de no sabe, no contesta).

INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

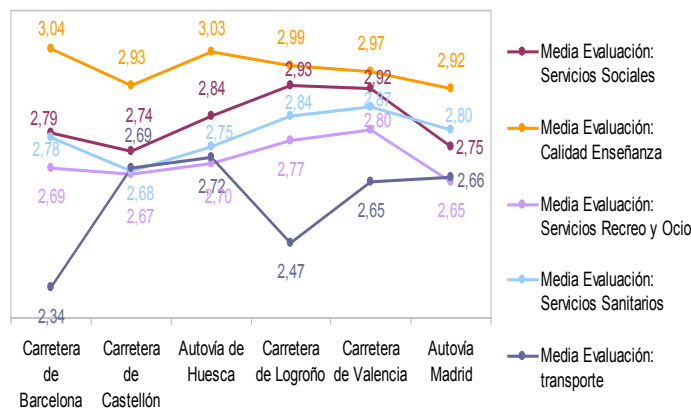
Modelo de municipio

Desarrollo económico

Servicios

Medio ambiente

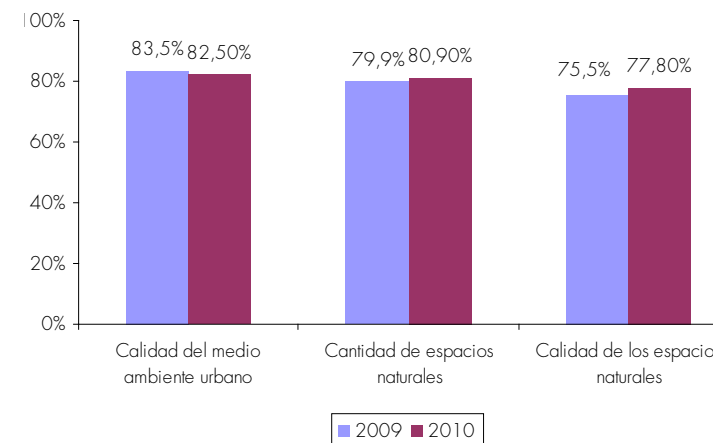
CONCLUSIONES



## SATISFACCIÓN CON LOS ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES

- Los indicadores medioambientales son los mejor valorados por los ciudadanos encuestados, a excepción de la valoración del municipio como lugar para vivir y el modelo de vivienda (temas también vinculados a aspectos territoriales)
- El medio ambiente urbano es un indicador que genera un alto nivel de satisfacción, que alcanza el 82,5%. Destacan los ejes de Valencia, Huesca y Logroño, superando en todos los casos el 86%, y el de Barcelona, que alcanza el 84%.

- Los espacios naturales en su conjunto, tanto en calidad como en cantidad, son percibidos muy satisfactoriamente con valores que superan el 75% en el caso de la calidad y el 80% en la valoración de su cantidad. Los mayores niveles de insatisfacción se dan en la vía de Castellón y los de satisfacción, en la de Valencia.



- De los tres indicadores analizados en este bloque, es la cantidad de espacios naturales el que alcanza las valoraciones más elevadas, excepto en el eje de Logroño donde la calidad del medio ambiente urbano obtiene la mejor valoración.
- En el eje de Castellón donde se registran los ma-

INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

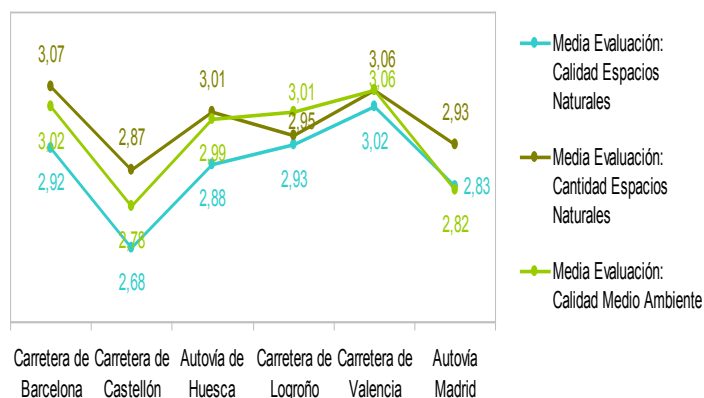
Desarrollo económico

Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

yores niveles de insatisfacción, especialmente en lo que a calidad de espacios naturales se refiere.



## ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS POR EJE VIARIO

### CARRETERA DE CASTELLÓN

- En este eje se da la mayor antigüedad en la residencia y, después del eje de Madrid, el mayor porcentaje de población autóctona.
- Asimismo, junto a Madrid, es el eje con una menor movilidad y mayor arraigo de sus habitantes: menor frecuencia de desplazamiento a Zaragoza, mayor porcentaje de residentes con el lugar de trabajo en el propio municipio y con el disfrute del ocio y realización de compras también en el propio municipio.
- Es el eje con mayor utilización del tren para el desplazamiento a Zaragoza con mucha diferencia, ya que en otros es un medio muy escaso o residual. El tren supera el uso del autobús, siendo este el eje que lo utiliza en menor medida que el resto. También es de los más altos, junto a Valencia, en uso del coche privado compartido, aunque ha disminuido este año.
- Son los residentes, seguidos de los de Barcelona, que en mayor medida apuestan por un crecimiento sostenido, aunque también tiene un alto porcentaje de crecimiento máximo, muy cercano al de mantenimiento del tamaño actual. Por otra parte, destaca por ser el que peor valora el municipio como lugar para vivir, disminuyendo más de cuatro puntos su satisfacción, aún siendo ésta muy alta.

## INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

Desarrollo económico

Servicios

Medio ambiente

CONCLUSIONES

- Es el eje que tiene una menor satisfacción en general en los ítems evaluados, destacando la seguridad y participación ciudadana por su baja valoración.
- En relación con los espacios naturales es en el eje de Castellón donde se registran los mayores niveles de insatisfacción, especialmente en lo que a calidad de espacios naturales se refiere.

### CARRETERA DE VALENCIA

- Junto al eje de Barcelona, es el principal foco de atracción de población de Zaragoza y con la menor antigüedad de residencia, compartiendo las características de ciudad dormitorio con alta movilidad en todos los aspectos (compras, ocio, lugar de trabajo, frecuencia de desplazamiento).
- Prima la opción por un crecimiento sostenido, seguido por el mantenimiento del tamaño actual. Y se registra uno de los valores más bajos en la opción de los que apuestan por un crecimiento máximo posible (se da un fuerte descenso de esta opción).
- Este eje presenta los mayores grados de satisfacción en general:
- Destaca en el mayor grado de satisfacción con el propio municipio como lugar para vivir, las oportunidades de participación ciudadana, modelo de vivienda y es el segundo en seguridad, indicadores todos ellos

relacionados con la identidad.

- Respecto a los servicios resalta en los sociales, de recreo y ocio y sanitarios.
- Es el eje que mejor valora los espacios naturales y el medioambiente.

### CARRETERA DE BARCELONA

- Los ciudadanos de este eje son los que en mayor medida han nacido en Zaragoza y, junto al de Valencia, tienen un menor número de población con más antigüedad.
- Junto al eje de Valencia, son los que comparten más características de ciudad dormitorio, con mayor movilidad a Zaragoza para efectuar las compras y realizar las actividades de ocio, manteniendo la capital como lugar mayoritario de trabajo. Se sitúa entre los valores más altos en desplazamiento diario a Zaragoza
- Los residentes en los municipios de este eje consideran que la cercanía a la capital es beneficiosa para su municipio. Asimismo apuestan por un crecimiento sostenible (presentan los valores más altos junto a Castellón en este ítem) de sus localidades.
- Son los que más valoran la calidad del medio ambiente y la de los espacios naturales (esta última junto a la carretera de Logroño). Mientras que en servicios

## INTRODUCCIÓN

### Movilidad - arraigo

### Modelo de municipio

### Desarrollo económico

### Servicios

### Medio ambiente

## CONCLUSIONES

disponibles recibe, en general, de las notas más bajas de todos los ejes después de Castellón, especialmente los servicios de transporte, que tienen la satisfacción más baja.

### AUTOVÍA DE MADRID

- Es el eje, seguido de Castellón y en menor medida de Logroño, donde se da mayor porcentaje de población autóctona. También, después de estos ejes mencionados, con mayor antigüedad en la residencia en el municipio.
- Consecuentemente en estos ejes es donde menos movilidad hay: el propio municipio es mayoritariamente el lugar de trabajo, así como donde se realizan las compras y las actividades de ocio. Es el eje viario con la menor frecuencia de desplazamiento a Zaragoza. Y de los que menos valoran la cercanía a Zaragoza
- Es el eje que lidera la opción del mayor crecimiento posible y el que peor valora las opciones de participación ciudadana.
- En cuanto a los servicios, destaca en que es el eje viario que peor valora los de recreo y ocio.
- El eje viario de la autovía de Madrid destaca por la escasa valoración en los indicadores medioambientales: la más baja en cantidad de espacios naturales y de las más bajas en valoración de calidad de espa-

cios naturales y de medioambiente urbano.

### AUTOVÍA DE HUESCA

- El eje de la autovía de Huesca es el segundo, después de Barcelona, con más nacidos en Zaragoza. Por otro lado, mantiene una posición intermedia en cuanto a antigüedad de residencia y en las cuestiones relativas a movilidad.
- En años anteriores destacaba por ser de los ejes en que más se usaba el coche privado en los desplazamientos, aspecto que cambia con un descenso de cinco puntos y es desde el año 2009 el eje en el que más se usa el autobús.
- Asimismo son de los que consideran más beneficiosa para su municipio la cercanía a Zaragoza, después de Barcelona, y que lo adecuado sería el mantenimiento del tamaño de sus localidades. Valoran positivamente, después de Barcelona, el modelo de vivienda.
- En comparación con los distintos ejes, destaca la satisfacción más baja con el acceso económico a la vivienda.
- La cantidad y la calidad de los espacios naturales son los aspectos mejor valorado; lo peor la seguridad y la participación ciudadana.



## INTRODUCCIÓN

Movilidad - arraigo

Modelo de municipio

Desarrollo económico

Servicios

Medio ambiente

## CONCLUSIONES

## CARRETERA DE LOGROÑO

- Después de la carretera de Castellón, obtiene los porcentajes más altos de población autóctona y de mayor antigüedad en la residencia. Asimismo presenta una baja movilidad, con preferencia en las compras y actividades de ocio en el propio municipio. Se sitúa después de los ejes de Madrid y Castellón en frecuencia de desplazamientos a Zaragoza.
- Los municipios de este eje son, detrás de los de Madrid, los que optan más por el mayor crecimiento posible para sus municipios y son también los que consideran más perjudicial la cercanía a Zaragoza. Son los que mejor valoran su municipio como lugar para vivir.
- Los espacios naturales son el aspecto mejor valorado mientras que desarrollo económico y vivienda resultan los peor valorados.
- Este eje destaca por un mayor grado de satisfacción en servicios sociales y es el segundo en servicios sanitarios y de recreo y ocio. En cambio, es de los más bajos, después de Barcelona, en la satisfacción con el transporte público.

“El entorno de Zaragoza, una visión desde sus municipios”

Encuesta de opinión del indicador A-1 de la Agenda 21 local y de movilidad en 50 localidades del entorno de Zaragoza.



**INFORME REALIZADO POR:**

**ASOCIACIÓN PARA EL DESARROLLO ESTRATÉGICO DE ZARAGOZA Y SU ENTORNO**

[www.ebropolis.es](http://www.ebropolis.es)

**ESTUDIO TÉCNICO ELABORADO POR AINMER**

**MÁS INFORMACIÓN DEL SISTEMA DE INDICADORES:**

<http://cuadrodemando.ebropolis.es/bienvenida.php>

**OTROS ESTUDIOS DE EBRÓPOLIS:**

[www.ebropolis.es/web/arbol/interior.asp?idArbol=14&idNodo=124](http://www.ebropolis.es/web/arbol/interior.asp?idArbol=14&idNodo=124)

Está permitida la reproducción total o parcial de los contenidos de este informe, siempre y cuando conste cita expresa de la fuente.