

## Estudio de opinión y valoración sobre la M-30

Para:   
comunicación financiera sostenibilidad

Ref.: 16085-16141

Madrid, julio de 2016

## Índice

<b>1. Introducción .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Objetivos.....</b>	<b>4</b>
<b>3. Ficha técnica .....</b>	<b>6</b>
<b>4. Resultados .....</b>	<b>8</b>
4.1. Aspectos generales sobre la M-30.....	9
A) Grado de acuerdo con varias consideraciones generales .....	9
B) Estimación y valoración del número de desplazamientos.....	17
C) Estimación de incidencias.....	25
4.2. Uso de la M30.....	36
A) Usuarios de la M-30.....	36
B) Tipología de usuarios.....	39
C) Vehículo privado .....	54
D) Origen y destino .....	63
4.3. Valoración de la M-30.....	68
A) Importancia de la vía.....	68
B) Valoración de los usuarios.....	72
C) Motivos de valoración negativa.....	92
D) Identificación de tramos conflictivos .....	100
4.4. Incidencias en la M-30.....	107
A) Percepción de la frecuencia incidencias .....	107
B) Medición de incidencias .....	115
C) Valoración de la resolución de incidencias .....	120
4.5. Madrid Calle 30.....	128
A) Consultas con Madrid Calle 30.....	128
B) Notoriedad página web.....	133
C) Canales utilizados para consultar el estado del tráfico .....	136
D) Interés en conocer el funcionamiento de Madrid Calle 30 .....	139
<b>5. Conclusiones .....</b>	<b>141</b>
<b>6. Cuestionario.....</b>	<b>151</b>

## Introducción

La Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30, S.A. (EMESA) es el socio privado y adjudicatario del contrato de gestión del servicio público mediante sociedad de economía mixta, de Madrid Calle 30, sociedad adscrita al Área de Medio ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid.

Madrid Calle 30 gestiona actualmente la explotación, conservación y mantenimiento del anillo distribuidor Calle 30 y las infraestructuras y espacios de su entorno, tales como enlaces, puentes, zonas verdes y áreas libres incluidas dentro del anillo a través de EMESA.

EMESA dispone de 280 profesionales cualificados para satisfacer la demanda de los madrileños con rapidez y calidad, cuenta también con una flota de 80 vehículos de diversos tipos dependiendo de la función a la que estén destinados, entre los cuales destacan los camiones para atención a incidencias, furgones para señalización de cortes de carriles o barredoras auto-propulsadas para la limpieza.

En este contexto DEVA, la agencia de comunicación de EMESA, solicita a Simple Lógica la realización de un estudio de opinión y satisfacción del servicio prestado a los ciudadanos de Madrid sobre la vía M-30, con el objeto de conocer la opinión general de la ciudadanía sobre diferentes aspectos de la M-30, así como la percepción y valoración de los usuarios de la misma.

El presente documento recoge los resultados de este estudio que persigue, además, una serie de objetivos específicos que detallamos en el siguiente capítulo.

## 1. Objetivos

El objetivo general del estudio, como ya se ha citado, es conocer la opinión de la ciudadanía sobre diferentes aspectos de la M-30 y la percepción y valoración de los usuarios de la misma.

Para ello, se han diseñado cinco bloques temáticos que contienen cada uno una serie de objetivos específicos:

### 1. Percepción y aspectos generales:

- Grado de acuerdo con siete consideraciones generales sobre la vía.
- Estimación y valoración subjetiva del número de desplazamientos.
- Estimación de incidencias: accidentes, limitaciones por obra y retenciones o atascos.

### 2. Identificación y tipología de usuarios:

- Incidencia de usuarios de M-30 sobre el conjunto de la población.
- Clasificación y medición de los tipos de usuarios según:
  - Tipo de transporte: público / privado.
  - Tipo de desplazamientos: personales / profesionales.
  - Tipo de pasajero: conductor / acompañante.
  - Nivel de ocupación por vehículo.
  - Frecuencia de utilización: diaria /semanal /menor.
  - Origen y destino de los desplazamientos.
  - Duración de los desplazamientos.
- Estimación de duración del mismo trayecto en transporte público.

### 3. Percepción y valoración de los usuarios:

- Importancia de la vía.
- Valoración de ocho atributos del servicio:
  - El asfaltado.
  - Las señales de tráfico.

- Las barreras.
- Los paneles informativos.
- La iluminación.
- La fluidez del tráfico.
- La seguridad.
- La resolución de incidencias.
- Valoración general del servicio.
- Motivos de valoración negativa.
- Identificación de los tramos más conflictivos.

#### 4. Incidencias:

- Percepción de incidencias: frecuencia estimada de accidentes, limitaciones por obra y retenciones o atascos.
- Medición de la incidencia entre la población de accidentes, limitaciones por obra y retenciones o atascos.
- Valoración de atributos en la resolución de las incidencias: rapidez y eficacia.
- Grado de satisfacción con la resolución de las incidencias.

#### 5. Madrid Calle 30:

- Medición de las consultas con Madrid Calle 30.
- Principales motivos de la consulta.
- Canales utilizados.
- Valoración de atributos de la consulta: claridad, rapidez y eficacia.
- Grado de satisfacción con la consulta.
- Notoriedad de la página web.
- Canales utilizados para consultar el estado del tráfico.
- Interés en conocer el funcionamiento de Madrid Calle 30.

## 2. Ficha técnica

- **Ámbito:** Municipio de Madrid.
- **Universo:** Ciudadanos con 18 o más años de edad residentes en Madrid.
- **Tipo de entrevista:** Telefónica asistida por ordenador (CATI).
- **Trabajo de campo:** Todos los datos fueron recogidos entre el 27 de junio y el 13 de julio de 2016.
- **Tamaño de la muestra:** 2.501 entrevistas.
- **Muestreo:** Polietápico y estratificado. La distribución de la muestra se realizó conforme a la población existente según los distritos del municipio, cubriéndose también cuotas por sexo y edad:

		MUESTRA	MUESTRA	
<b>SEXO</b>	Hombres	1.139	Fuencarral-El Pardo	183
	Mujeres	1.362	Moncloa-Aravaca	91
<b>EDAD</b>	18-24	191	Latina	195
	25-34	400	Carabanchel	192
	35-44	504	Usera	103
	45-54	456	Puente de Vallecas	180
	55-64	338	Moratalaz	77
	65 y más	612	Ciudad Lineal	175
<b>DISTRITO</b>	Centro	102	Hortaleza	133
	Arganzuela	121	Villaverde	111
	Retiro	97	Villa de Vallecas	76
	Salamanca	118	Vicálvaro	51
	Chamartín	115	San Blas-Canillejas	121
	Tetuán	122	Barajas	35
	Chamberí	103	<b>TOTAL</b>	<b>2.501</b>

- **Equilibraje:** Con la finalidad de dar el peso a cada entrevista en función de la distribución real del universo de referencia, se ha procedido además al equilibraje del fichero según se distribuyen ciudadanos madrileños por distritos, sexo y edad, según los datos definitivos más recientes del INE.
- **Cuestionario:** Estructurado según los objetivos del estudio. Este cuestionario fue elaborado por Simple Lógica y consensuado con los responsables técnicos de DEVA

y Madrid Calle 30. Y consta de 31 cuestiones planteadas más las variables de clasificación.

- **Duración:** La duración media global de las entrevistas fue de 11 minutos y 42 segundos.
- **Margen de error:** Para  $p=q=0,5$  y un nivel de confianza del 95,5% el margen de error para datos globales es  $\pm 2,0\%$ .
- **Instituto responsable del análisis:** SIMPLE LÓGICA INVESTIGACIÓN, S.A, miembro de ADEMO y acogido al código deontológico internacional ICC/ESOMAR de Marketing e investigación social.

### 3. Resultados

A continuación se presentan todos los resultados del estudio.

Se dedica un capítulo a cada bloque temático de los objetivos específicos del estudio, siendo finalmente estructurado de la siguiente manera:

- Aspectos generales sobre la M-30.
- Uso de la M-30.
- Valoración de la M-30.
- Incidencias en la M-30.
- Madrid Calle 30.

La forma en la que se presentan los resultados se inicia con un análisis de los datos globales registrados para cada una de las variables que componen cada capítulo, seguida del análisis de las diferencias entre segmentos de población.

Para el análisis entre segmentos se han tomado submuestras de estratos que garantizan la representatividad necesaria para establecer comparaciones estadísticas.

Las variables de cruce seleccionadas como explicativas de cada una de las cuestiones que se plantean en el cuestionario, han sido clasificadas a su vez en cuatro grupos que son tratados de forma independiente y en el siguiente orden:

- 1- Variables sociales: sexo, edad y estado civil.
- 2- Variables socioculturales: estudios, ocupación e ingresos.
- 3- Tipología de usuarios: tipo de transporte (público/privado), tipo de uso (personal/profesional), frecuencia de uso (diario/semanal/menor frecuencia) y duración del trayecto (corto/largo).
- 4- Variables geográficas: Destino del trayecto y zona de residencia.

En la presentación de los resultados por segmentos se muestran gráficos o tablas con los resultados de los cruces, explicando en el texto sólo las diferencias que son estadísticamente significativas.



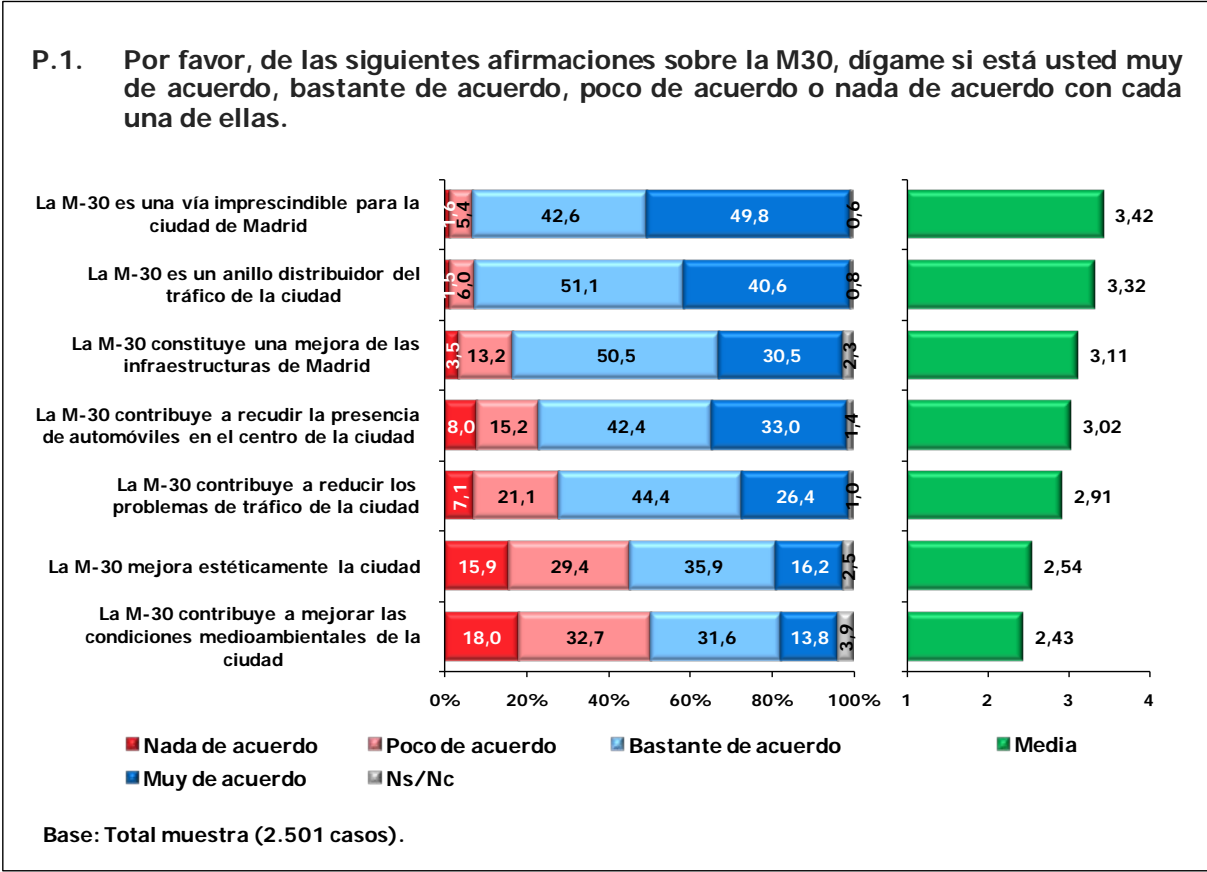
### 3.1. Aspectos generales sobre la M-30

La consulta a ciudadanos del municipio de Madrid comenzó con algunos aspectos generales dirigidos a detectar la percepción subjetiva entre la población de:

- Algunas consideraciones generales sobre la vía, en concreto se formularon siete afirmaciones para que cada informante manifestara su grado de acuerdo con cada una de ellas.
- La estimación sobre el número de desplazamientos, así como su idoneidad en función de la capacidad de la vía.
- Y una estimación aproximada de las tres incidencias más relevantes que pudieran producirse: accidentes de tráfico, limitaciones de circulación por obras o mantenimiento y retenciones o atascos.

#### A) Grado de acuerdo con varias consideraciones generales

En cuanto al grado de acuerdo con las siete afirmaciones generales sobre la vía que se formularon al conjunto de la población madrileña, las opciones de respuesta se formularon según una escala gradual: muy de acuerdo, bastante de acuerdo, poco de acuerdo y nada de acuerdo.



Hemos aplicado una escala del 1 al 4 en la que nada de acuerdo es 1 y muy de acuerdo es 4 y según las medias registradas y los porcentajes obtenidos de cada respuesta, las siete afirmaciones pueden clasificarse en tres grupos diferenciados:

**1- Afirmaciones de acuerdo generalizado.** Que “La M-30 es una vía imprescindible para la ciudad de Madrid” y que “es un anillo distribuidor del tráfico de la ciudad” son afirmaciones que con una puntuación media de 3,42 y 3,32 respectivamente reflejan un acuerdo prácticamente general entre la población, en ambos casos el porcentaje de quienes se muestran bastante (42,6% y 51,1% respectivamente) y muy de acuerdo (49,8% y 40,6% respectivamente) representan a más del 90% de los ciudadanos, registrándose porcentajes claramente minoritarios de quienes se muestran poco o nada de acuerdo (5,4% y 1,6% en la primera y 6,0% y 1,5% en la segunda).

- 2- Afirmaciones de acuerdo mayoritario.** Tres de las otras cinco afirmaciones gozan también de porcentajes mayoritarios entre la población de quienes se muestran bastante o muy de acuerdo, aunque éstos son inferiores a los del grupo anterior y sin embargo son algo mayores los porcentajes de quienes se muestran poco o nada de acuerdo, aunque siguen siendo minoritarios. Se trata de “La M-30 constituye una mejora de las infraestructuras de Madrid” (3,11), “La M-30 contribuye a reducir la presencia de automóviles en el centro de la ciudad” (3,02) y “La M-30 contribuye a reducir los problemas de tráfico de la ciudad” (2,91).
- 3- Afirmaciones de menor acuerdo.** Con porcentajes que dividen a la población de forma similar entre quienes se muestran poco o nada de acuerdo y quienes están bastante o muy de acuerdo, las afirmaciones con menor grado de acuerdo son las que relacionan la M-30 con una mejora estética y con las condiciones ambientales de la ciudad. Así, que “La M-30 mejora estéticamente la ciudad” registra una media de 2,54, puntuación intermedia de la escala aplicada, y es que el 52,1% se muestra bastante (35,9%) o muy de acuerdo (16,2%) con esta afirmación, mientras que representan un 45,3% quienes afirman estar poco (29,4%) o nada de acuerdo con ella (15,9%). A propósito de la afirmación “La M-30 contribuye a mejorar las condiciones medioambientales de la ciudad” la puntuación registrada es de 2,43, representando el 45,4% de los madrileños quienes afirman estar bastante (31,6%) o muy de acuerdo (13,8%) mientras que el 50,7% manifiesta estar poco (32,7%) o nada de acuerdo (18,0%) con ella. Se trata por tanto de las dos afirmaciones más controvertidas entre la población madrileña.

P.1. Por favor, de las siguientes afirmaciones sobre la M30, dígame si está usted muy de acuerdo, bastante de acuerdo, poco de acuerdo o nada de acuerdo con cada una de ellas.	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/separado
Base: Muestra total	2.501	1.139	1.362	191	400	504	456	338	612	1369	823	166	125
	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$
1.1.- La M-30 es una vía imprescindible para la ciudad de Madrid	3,42	3,47	3,37	3,51	3,46	3,47	3,44	3,29	3,36	3,40	3,44	3,39	3,37
1.2.- La M-30 contribuye a reducir la presencia de automóviles en el centro de la ciudad	3,02	3,05	2,99	2,88	2,89	3,03	3,11	2,97	3,10	3,06	2,93	3,17	3,04
1.3.- La M-30 es un anillo distribuidor del tráfico de la ciudad	3,32	3,37	3,28	3,21	3,33	3,37	3,38	3,28	3,28	3,33	3,31	3,27	3,31
1.4.- La M-30 contribuye a reducir los problemas de tráfico de la ciudad	2,91	2,96	2,87	2,71	2,76	2,82	2,95	2,92	3,12	2,95	2,80	3,12	2,96
1.5.- La M-30 constituye una mejora de las infraestructuras de Madrid	3,11	3,13	3,08	3,10	3,07	3,09	3,10	3,09	3,15	3,13	3,06	3,17	3,13
1.6.- La M-30 contribuye a mejorar las condiciones medioambientales de la ciudad	2,43	2,48	2,39	2,22	2,28	2,34	2,43	2,43	2,67	2,48	2,28	2,76	2,42
1.7.- La M-30 mejora estéticamente la ciudad	2,54	2,54	2,54	2,44	2,46	2,43	2,52	2,54	2,72	2,57	2,43	2,85	2,49

Veamos las diferencias en la media registrada entre los distintos segmentos sociales:

Atendiendo al sexo, la media registrada entre los hombres que refleja el grado de acuerdo con que “La M-30 es una vía imprescindible para la ciudad de Madrid” (3,47), que “es una anillo distribuidor del tráfico de la ciudad” (3,37), “contribuye a reducir los problemas de tráfico” (2,96) y “contribuye a mejorar las condiciones medioambientales” (2,48) es significativamente superior a la registrada entre las mujeres (3,37, 3,28, 2,87 y 2,39 respectivamente).

En función de la edad, algunas afirmaciones generan mayor acuerdo entre los jóvenes. Así, la media registrada entre algunos segmentos jóvenes a propósito de la M-30 como vía imprescindible y de considerar la M-30 como

anillo distribuidor es significativamente superior a la registrada entre quienes tienen más edad. Sin embargo, otras destacan más entre los segmentos de más edad, de forma que la media registrada a propósito de la M-30 “contribuye a reducir los problemas de tráfico”, “contribuye a mejorar las condiciones medioambientales” y “contribuye a la reducción de automóviles en el centro”, es significativamente superior a la registrada entre quienes tienen menos de 35 años en todas ellas. Pero en la que más se refleja la diferencia generacional es cuando se refieren a la M-30 como que “mejora estéticamente la ciudad”, para la cual la media registrada entre los mayores de 65 años (2,72) es significativamente superior a la registrada en todos los segmentos de menor edad ( $\leq 2,54$ ).

Atendiendo al estado civil de los informantes, el acuerdo es mayor entre casados que entre solteros en cinco de las siete afirmaciones, la reducción de presencia de automóviles en el centro (3,06 frente a 2,93), la contribución a la reducción de los problemas del tráfico (2,95 frente a 2,80), la mejora de las infraestructuras (3,13 frente a 3,06), la contribución a la mejora de las condiciones ambientales (2,48 frente a 2,28) y la mejora estética de la ciudad (2,57 frente a 2,43) en cuatro de las cuales destaca también la media registrada entre los viudos con respecto a los solteros, todas excepto la relativa a las infraestructuras.

P.1. Por favor, de las siguientes afirmaciones sobre la M30, dígame si está usted muy de acuerdo, bastante de acuerdo, poco de acuerdo o nada de acuerdo con cada una de ellas.	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Muestra total	2.501	252	1.328	910	1.032	283	1.143	334	778	514	108
	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$
1.1.- La M-30 es una vía imprescindible para la ciudad de Madrid	3,42	3,28	3,37	3,51	3,47	3,35	3,38	3,31	3,39	3,50	3,50
1.2.- La M-30 contribuye a reducir la presencia de automóviles en el centro de la ciudad	3,02	2,94	2,98	3,10	3,03	2,93	3,02	2,92	3,03	3,06	3,05

P.1. Por favor, de las siguientes afirmaciones sobre la M30, dígame si está usted muy de acuerdo, bastante de acuerdo, poco de acuerdo o nada de acuerdo con cada una de ellas.	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Muestra total	2.501	252	1.328	910	1.032	283	1.143	334	778	514	108
	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$
1.3.- La M-30 es un anillo distribuidor del tráfico de la ciudad	3,32	3,23	3,27	3,41	3,39	3,26	3,26	3,16	3,31	3,46	3,40
1.4.- La M-30 contribuye a reducir los problemas de tráfico de la ciudad	2,91	2,98	2,85	2,97	2,87	2,82	2,96	2,81	2,90	2,95	2,92
1.5.- La M-30 constituye una mejora de las infraestructuras de Madrid	3,11	3,01	3,08	3,16	3,10	3,03	3,12	2,95	3,12	3,15	3,26
1.6.- La M-30 contribuye a mejorar las condiciones medioambientales de la ciudad	2,43	2,55	2,42	2,40	2,36	2,39	2,50	2,41	2,43	2,43	2,38
1.7.- La M-30 mejora estéticamente la ciudad	2,54	2,71	2,57	2,45	2,43	2,59	2,62	2,61	2,55	2,50	2,37

Al atender a los segmentos en función de las características socioculturales se observa cómo cuatro de las siete afirmaciones se corresponden en mayor medida con la opinión de los segmentos que reflejan un mayor estatus social, mientras que otras dos destacan en mayor medida en algunos sectores de menor estatus, quedando una afirmación sin una tendencia clara en este sentido.

Así, que la M-30 es una vía imprescindible para la ciudad, que contribuye a reducir la presencia de automóviles en el centro, que es un anillo distribuidor y que mejora las infraestructuras de Madrid destaca significativamente entre quienes tienen un mayor nivel de estudios, los trabajadores cualificados y quienes tienen ingresos mensuales más altos, con respecto a quienes tienen menos estudios, otras ocupaciones y con ingresos inferiores.

Sin embargo, que la M-30 contribuye a mejorar las condiciones medioambientales y que la M-30 mejora estéticamente la ciudad son opiniones que recogen mayor acuerdo en segmentos con menor nivel de estudios, desocupados y menor nivel de ingresos. Se trata, por otro lado, de

las dos afirmaciones que como vimos, generan más controversia, siendo los de un mayor estatus social los que están menos de acuerdo con ellas.

P. 1. Por favor, de las siguientes afirmaciones sobre la M30, dígame si está usted muy de acuerdo, bastante de acuerdo, poco de acuerdo o nada de acuerdo con cada una de ellas.	TOTAL	TIPO TRANSPORTE (Usuarios M30)		TIPO USO (Usuarios M30)		FRECUENCIA (Usuarios M30)				DURACIÓN TRAYECTO (Usuarios M30)	
		Transporte público	Transporte privado	Uso profesional	Uso personal	Frecuencia diaria	Frecuencia semanal (a diario)	Frecuencia semanal (fines de semana)	Menor frecuencia	Corta duración (hasta 30 minutos)	Larga duración (más de 30 minutos)
Base: Muestra total	2.501	329	2.130	951	1.784	494	373	298	1.051	1.510	661
	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$
1.1.- La M-30 es una vía imprescindible para la ciudad de Madrid	3,42	3,40	3,44	3,49	3,42	3,54	3,45	3,39	3,41	3,47	3,37
1.2.- La M-30 contribuye a reducir la presencia de automóviles en el centro de la ciudad	3,02	2,98	3,04	3,06	3,03	3,10	3,05	3,01	3,01	3,07	2,95
1.3.- La M-30 es un anillo distribuidor del tráfico de la ciudad	3,32	3,32	3,35	3,39	3,34	3,43	3,33	3,30	3,33	3,38	3,27
1.4.- La M-30 contribuye a reducir los problemas de tráfico de la ciudad	2,91	2,90	2,92	2,87	2,93	2,93	2,85	2,90	2,94	2,97	2,80
1.5.- La M-30 constituye una mejora de las infraestructuras de Madrid	3,11	3,04	3,14	3,13	3,12	3,22	3,10	3,09	3,10	3,17	3,04
1.6.- La M-30 contribuye a mejorar las condiciones medioambientales de la ciudad	2,43	2,37	2,42	2,37	2,44	2,43	2,39	2,36	2,45	2,47	2,31
1.7.- La M-30 mejora estéticamente la ciudad	2,54	2,58	2,54	2,52	2,54	2,59	2,53	2,47	2,53	2,58	2,45

Atendiendo a los tipos de usuarios, la principal diferencia se produce entre los usuarios de trayectos de corta duración (menos de 30 minutos) y los de larga duración. De forma que sistemáticamente la media que refleja el grado de acuerdo entre los de corta duración es significativamente superior a la registrada entre los usuarios de larga duración en las siete afirmaciones, lo que nos permite comprobar cómo esta variable afecta claramente a la percepción de la vía.

Además, entre quienes utilizan la M-30 a diario, la media registrada a propósito de la M-30 como vía imprescindible (3,54), como anillo distribuidor (3,43) y como mejora de las infraestructuras de Madrid (3,22) es significativamente superior a la registrada en los segmentos de menor frecuencia en su utilización ( $\leq 3,31$ ,  $\leq 3,33$  y  $\leq 3,10$  respectivamente).

Por otro lado, la media registrada entre quienes utilizan la M-30 para uso profesional que refleja el grado de acuerdo con que es un anillo distribuidor de la ciudad (3,39) es significativamente superior a la registrada entre quienes la utilizan para uso personal (3,34). Y la registrada entre quienes la usan con transporte privado a propósito de la M-30 como mejora de las infraestructuras de Madrid (3,14) significativamente superior a la registrada entre quienes la usan con transporte público (3,04).

P.1. Por favor, de las siguientes afirmaciones sobre la M30, dígame si está usted muy de acuerdo, bastante de acuerdo, poco de acuerdo o nada de acuerdo con cada una de ellas.	TOTAL	DESTINO (Usuarios M30)		ZONAS			
		Destino Madrid	Destino otros municipios	Almendra central	Norte	Este	Sur y oeste
Base: Muestra total	2.501	1.621	606	778	351	680	692
	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$	$\bar{X}$
1.1.- La M-30 es una vía imprescindible para la ciudad de Madrid	3,42	3,46	3,39	3,50	3,47	3,35	3,36
1.2.- La M-30 contribuye a reducir la presencia de automóviles en el centro de la ciudad	3,02	3,03	3,05	3,10	3,10	2,91	2,98
1.3.- La M-30 es un anillo distribuidor del tráfico de la ciudad	3,32	3,36	3,32	3,40	3,34	3,24	3,30
1.4.- La M-30 contribuye a reducir los problemas de tráfico de la ciudad	2,91	2,92	2,90	3,00	3,03	2,77	2,87
1.5.- La M-30 constituye una mejora de las infraestructuras de Madrid	3,11	3,14	3,10	3,16	3,18	2,99	3,12
1.6.- La M-30 contribuye a mejorar las condiciones medioambientales de la ciudad	2,43	2,43	2,40	2,45	2,41	2,27	2,58
1.7.- La M-30 mejora estéticamente la ciudad	2,54	2,54	2,53	2,46	2,41	2,43	2,80



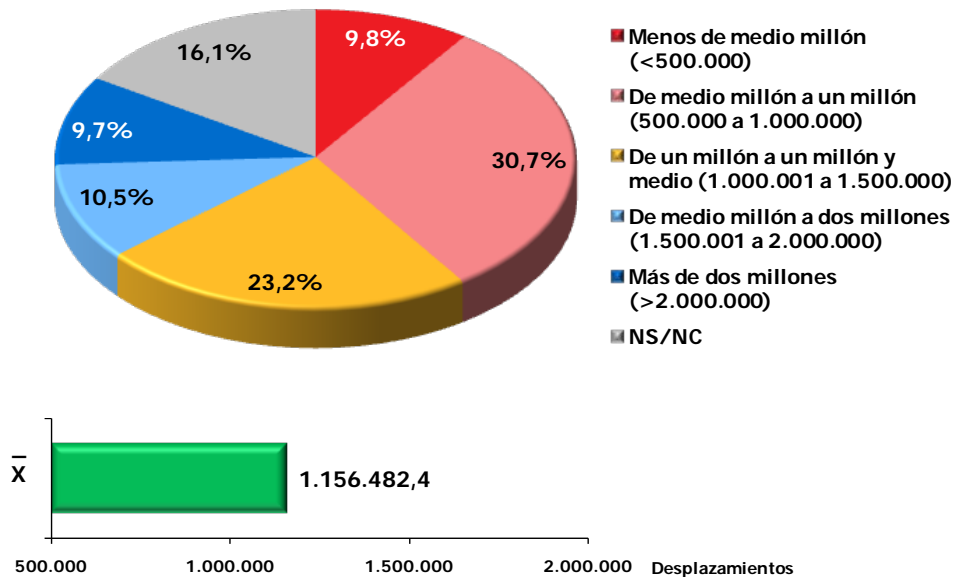
Según el destino de los trayectos, en la única afirmación en la que se observan diferencias es a propósito de que la M-30 es una vía imprescindible para la ciudad, para la cual la media registrada entre quienes tienen como destino cualquiera de los distritos de Madrid (3,46) es significativamente superior a la registrada entre quienes tienen como destino otros municipios (3,39).

Por zonas, la media registrada en la zona de la corona Sur y Oeste sobre la mejora estética de la ciudad (2,80) es significativamente superior a la registrada en las otras tres zonas ( $\leq 2,46$ ). Para las seis afirmaciones restantes, la media registrada en la zona de la corona Este es significativamente inferior a la registrada en la Almendra central y en la de la corona Norte, siendo además en tres de ellas –reducción de problemas de tráfico, mejora de las infraestructuras y mejora de las condiciones ambientales- también significativamente inferior a la registrada en la zona de la corona Sur y Oeste de la ciudad.

## B) Estimación y valoración del número de desplazamientos

En segundo lugar, los participantes en el estudio fueron invitados a estimar aproximadamente el número de desplazamientos que se producen en un día laboral cualquiera por la M-30, esta información refleja la percepción subjetiva de la población al respecto, lo cual permite establecer claramente el contraste entre esa percepción y el dato objetivo.

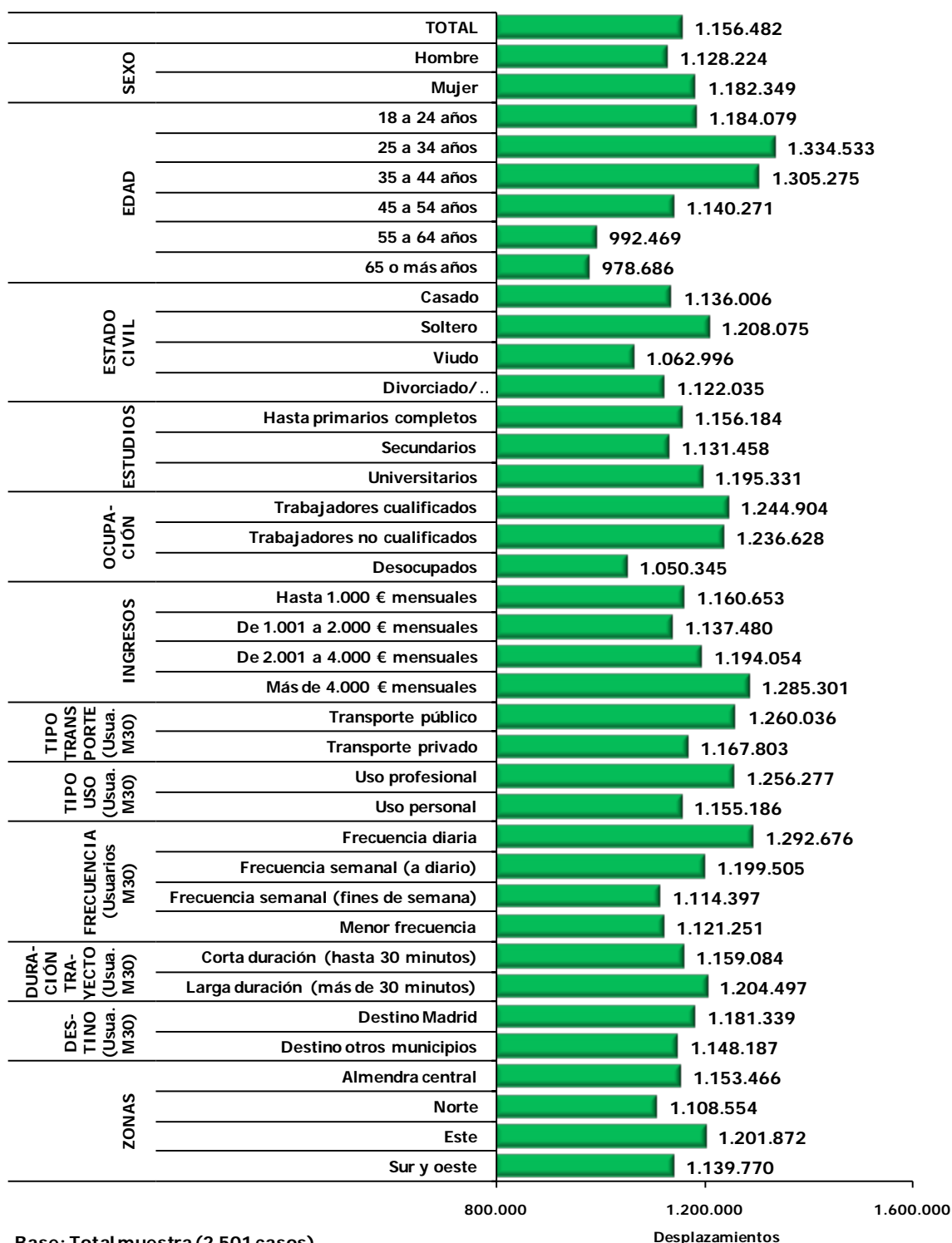
**P.2.- ¿Cuántos desplazamientos diría usted que se realizan en un día laboral cualquiera por la M-30?**



Base: Total muestra (2.501 casos).

La cifra media estimada entre los ciudadanos de la ciudad de Madrid es de 1.156. 482 desplazamientos en un día laboral cualquiera. Y es que más de la mitad de los madrileños (53,9%) estiman el número de desplazamientos en las franjas que van de medio millón a un millón (30,7%) o de un millón a un millón y medio (23,2%). Mientras que uno de cada diez considera que hay menos de medio millón de desplazamientos (9,8%), otro afirma que hay de un millón y medio a dos millones (10,5%) y otro más que hay más de dos millones (9,7%). Representan un 16,1% los ciudadanos que no se pronunciaron a este respecto.

**P.2.- ¿Cuántos desplazamientos diría usted que se realizan en un día laboral cualquiera por la M-30? (Medias)**



Atendiendo al sexo, la media de desplazamientos estimada entre las mujeres es de 1.182.349, cifra significativamente superior a la registrada entre los hombres (1.128.224).

Según la edad de los informantes, los jóvenes estiman una cantidad superior a la que perciben los más mayores, así la estimación entre todos los segmentos con menos de 55 años ( $\geq 1.140.271$ ) es significativamente superior a la que realizan los que tienen 55 y más años ( $\leq 992.469$ ).

Si atendemos al estado civil, la media registrada entre los solteros (1.208.075) es significativamente superior a la registrada entre los casados (1.136.006) y entre los viudos (1.062.996).

Atendiendo al nivel de estudios de la población, la media registrada entre quienes tienen estudios universitarios (1.195.331) es significativamente superior a la registrada entre los que tienen estudios secundarios (1.131.458).

Los trabajadores, ya sean cualificados (1.244.904) o no cualificados (1.236.628) estiman una cantidad media de desplazamientos significativamente superior a la registrada entre los desocupados (1.050.345).

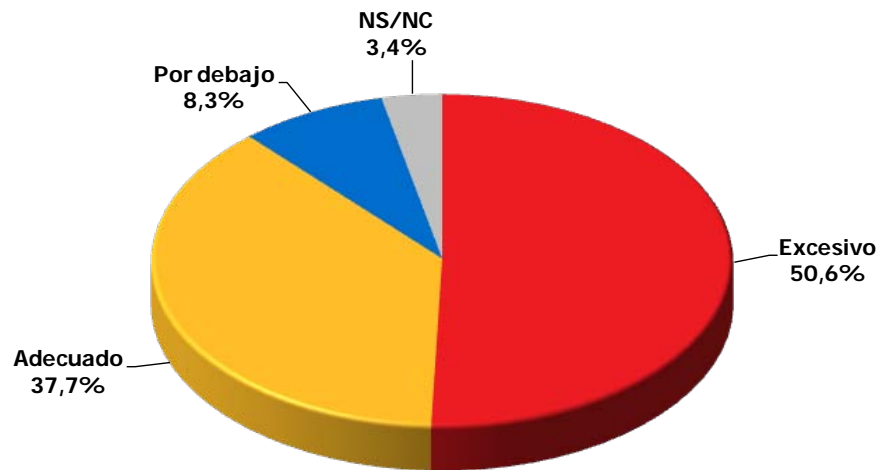
Mientras que en función de los ingresos, quienes tienen unos ingresos mensuales del hogar de más de 4.000 euros estiman una media de desplazamientos (1.285.301) significativamente superior a la registrada entre quienes ingresan en el hogar de 1.001 a 2.000 euros (1.137.480).

Si atendemos a la tipología de los usuarios se observa que la estimación media entre quienes utilizan la M-30 con transporte público (1.260.036), quienes hacen un uso profesional (1.256.277) y quienes usan la vía todos los días o todos los días a diario ( $\geq 1.199.505$ ) es significativamente superior a la registrada entre quienes utilizan la M-30 con transporte privado (1.167.803), quienes hacen un uso personal (1.155.186) y quienes la usan con menor frecuencia (1.121.251) respectivamente.

Por último, atendiendo a las zonas de residencia, la única diferencia se observa entre los habitantes de la zona de la corona Este, entre los cuales se estima un número medio de desplazamientos (1.201.872) significativamente

superior al registrado entre los residentes de la zona de la corona Norte (1.108.554).

**P.3.- ¿Considera usted que ese volumen de desplazamientos es excesivo, es adecuado o está por debajo de la capacidad de la M-30?**



Base: Contestan en P.2 (2.099 casos).

Consultados sobre la idoneidad del número de desplazamientos estimado en relación con la capacidad de la vía, la mitad de los ciudadanos de Madrid considera que el número de desplazamientos es excesivo (50,6%) siendo esta opinión la mayoritaria. Por su parte, un 37,7% de los ciudadanos afirman que ese volumen de desplazamientos es el adecuado, mientras que un 8,3% aseguran que está por debajo de la capacidad de la vía.

P.3.- ¿Considera usted que ese volumen de desplazamientos es excesivo, es adecuado o está por debajo de la capacidad de la M-30?	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/separado
Base: Contestan en P.2	2.099	1.002	1.097	177	363	431	388	280	460	1135	735	113	102
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Excesivo</b>	<b>50,6</b>	51,2	50,1	46,9	55,3	57,0	52,8	51,5	39,9	51,1	51,5	37,1	54,0
<b>Adecuado</b>	<b>37,7</b>	37,9	37,5	41,8	36,2	30,5	35,1	35,4	47,7	36,6	38,2	50,6	33,3
<b>Por debajo</b>	<b>8,3</b>	8,4	8,2	7,3	6,8	9,0	8,2	10,3	8,0	8,6	7,8	6,1	9,8
<b>NS/NC</b>	<b>3,4</b>	2,5	4,2	4,0	1,7	3,5	3,9	2,8	4,4	3,7	2,5	6,2	2,9

El porcentaje de ciudadanos que consideran excesivo el volumen de desplazamientos para la capacidad de la M-30 entre quienes tienen 65 y más años (39,9%) y entre los viudos (37,1%) es significativamente inferior al registrado entre el conjunto de la población (50,6%) y también al registrado entre quienes tienen de 25 a 64 años ( $\geq 51,5\%$ ) y entre quienes tienen otros estados civiles ( $\geq 51,1\%$ ) respectivamente.

De forma inversa, destaca el porcentaje de quienes afirman que el volumen de desplazamientos es adecuado entre los mayores de 65 años (47,7%) y los viudos (50,6%), con respecto al registrado entre toda la población (37,7%) y a quienes tienen de 25 a 64 años ( $\leq 36,2\%$ ) y otros estados civiles ( $\leq 38,2\%$ ) respectivamente. Por otro lado, entre quienes tienen de 18 a 24 años el porcentaje de quienes creen que el volumen es adecuado (41,8%) es significativamente superior al registrado entre los de 35 a 44 años (30,5%), porcentaje este último significativamente inferior también al del total (37,7%).

No existen diferencias significativas entre los distintos segmentos sociales en el porcentaje de quienes opinan que el volumen de desplazamientos está por debajo de la capacidad de la vía.

P.3.- ¿Considera usted que ese volumen de desplazamientos es excesivo, es adecuado o está por debajo de la capacidad de la M-30?	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Contestan en P.2	2.099	192	1.113	786	890	245	932	286	679	464	94
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Excesivo</b>	<b>50,6</b>	38,9	51,9	51,6	56,5	49,4	44,8	45,7	50,3	56,7	53,5
<b>Adecuado</b>	<b>37,7</b>	48,2	35,8	37,8	32,8	34,8	43,5	38,7	38,9	34,3	35,0
<b>Por debajo</b>	<b>8,3</b>	8,3	8,8	7,6	8,4	10,2	7,9	10,4	8,8	6,2	11,5
<b>NS/NC</b>	<b>3,4</b>	4,6	3,4	3,1	2,3	5,7	3,9	5,2	1,9	2,8	0,0

El porcentaje de ciudadanos que consideran excesivo el volumen de desplazamientos para la capacidad de la M-30 es, entre quienes tienen estudios universitarios (51,6%) y secundarios (51,6%), significativamente superior al registrado entre quienes los tienen hasta primarios (38,9%). Entre los trabajadores cualificados se registra un porcentaje (56,5%) significativamente superior al registrado entre el total (50,6%) y entre los desocupados (44,8%) y entre quienes tienen ingresos de 2.001 a 4.000 euros (56,7%) significativamente superior a quienes tienen ingresos inferiores ( $\leq 50,3\%$ ).

Sin embargo, el porcentaje de quienes consideran adecuado el número de desplazamientos destaca significativamente entre quienes tienen estudios hasta primarios (48,2%) y entre los desocupados (43,5%), con respecto al registrado para el total (37,7%) y entre quienes tienen un mayor nivel de estudios ( $\leq 37,8\%$ ) y entre los trabajadores ( $\leq 34,8\%$ ) respectivamente.

El 10,4% de ciudadanos con ingresos de hasta 1.000 euros al mes afirman que el volumen de desplazamientos está por debajo de la capacidad de la M-30, porcentaje significativamente superior al registrado entre los que ingresan de 2.001 a 4.000 euros mensuales (6,2%).

P.3.- ¿Considera usted que ese volumen de desplazamientos es excesivo, es adecuado o está por debajo de la capacidad de la M-30?	TOTAL	TIPO TRANSPORTE (Usuarios M30)		TIPO USO (Usuarios M30)		FRECUENCIA (Usuarios M30)				DURACIÓN TRAYECTO (Usuarios M30)	
		Transporte público	Transporte privado	Uso profesional	Uso personal	Frecuencia diaria	Frecuencia semanal (a diario)	Frecuencia semanal (fines de semana)	Menor frecuencia	Corta duración (hasta 30 minutos)	Larga duración (más de 30 minutos)
Base: Contestan en P.2	2.099	281	1.840	824	1.540	439	319	255	896	1.309	573
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Excesivo</b>	<b>50,6</b>	52,3	51,4	55,9	49,7	56,5	55,8	46,7	48,8	48,8	57,8
<b>Adecuado</b>	<b>37,7</b>	35,2	37,2	32,0	38,8	34,2	36,1	40,9	38,0	39,8	31,1
<b>Por debajo</b>	<b>8,3</b>	8,9	8,3	9,7	7,9	7,9	7,2	8,6	8,8	8,4	8,3
<b>NS/NC</b>	<b>3,4</b>	3,6	3,1	2,4	3,6	1,4	0,9	3,9	4,4	3,1	2,8

Según el tipo de usuarios, entre quienes usan la vía con mayor frecuencia el porcentaje de quienes afirman que el volumen de desplazamientos es excesivo ( $\geq 56,5\%$ ) es significativamente superior al registrado entre quienes la usan semanalmente o con menor frecuencia ( $\leq 48,8\%$ ). Lo mismo ocurre con quienes realizan trayectos de larga duración (57,8%), con respecto a quienes los realizan cortos (39,8%) y entre el conjunto de los ciudadanos (50,6%).

Entre quienes realizan trayectos de corta duración se registra un porcentaje de quienes consideran adecuado el volumen de desplazamientos (39,8%) significativamente superior al registrado entre quienes realizan trayectos largos (31,1%), porcentaje este último, junto con el registrado entre quienes hacen uso profesional de la vía (32,0%), significativamente inferior al registrado entre el conjunto (37,7%).

No hay diferencias a propósito de quienes creen que el volumen está por debajo de la capacidad de la M-30.



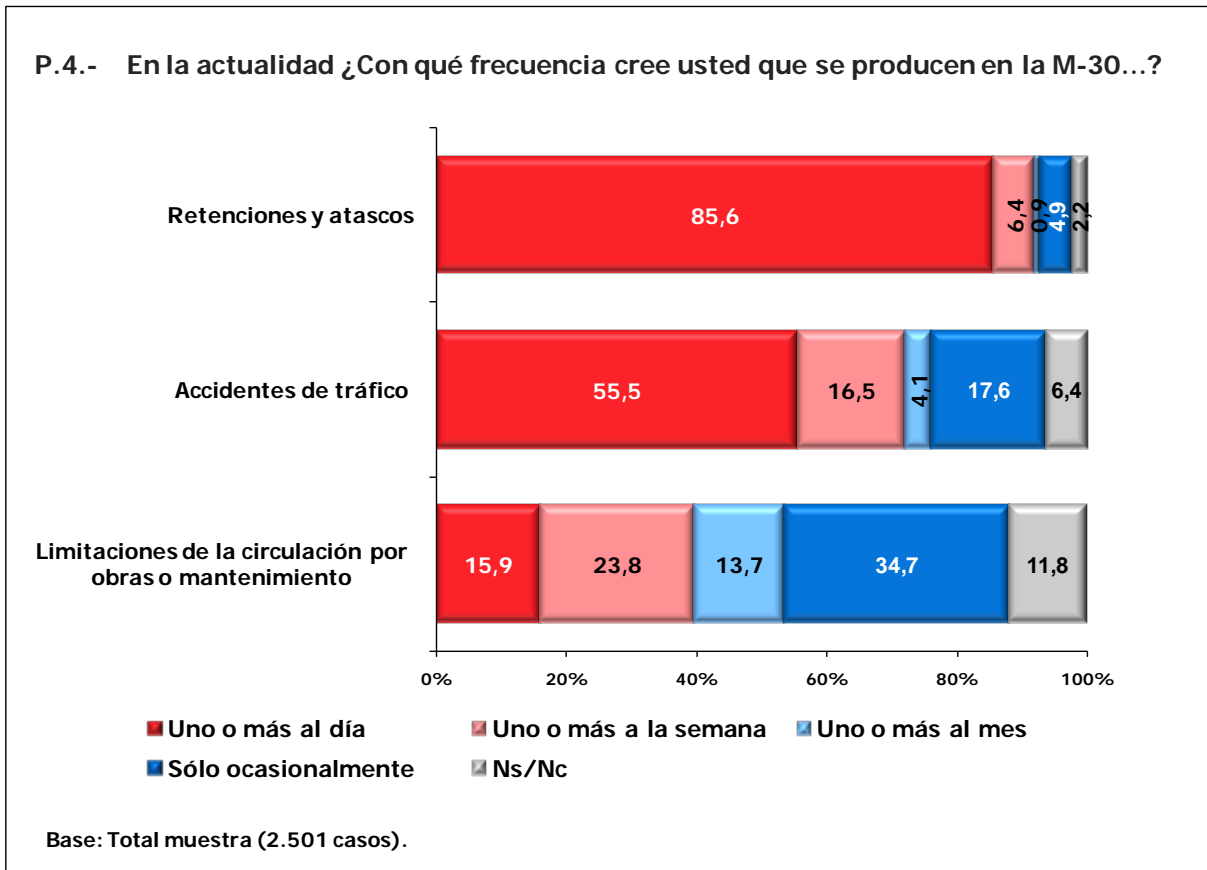
P.3.- ¿Considera usted que ese volumen de desplazamientos es excesivo, es adecuado o está por debajo de la capacidad de la M-30?	TOTAL	DESTINO (Usuarios M30)		ZONAS			
		Destino Madrid	Destino otros municipios	Almendra central	Norte	Este	Sur y oeste
Base: Contestan en P.2	2.099	1.399	517	642	296	574	587
	%	%	%	%	%	%	%
<b>Excesivo</b>	<b>50,6</b>	51,0	52,7	46,6	56,4	55,6	47,3
<b>Adecuado</b>	<b>37,7</b>	37,8	35,8	41,1	31,7	34,3	40,1
<b>Por debajo</b>	<b>8,3</b>	8,3	8,1	8,5	9,8	7,5	8,2
<b>NS/NC</b>	<b>3,4</b>	2,9	3,5	3,8	2,0	2,6	4,4

Por zonas, la percepción de un exceso de coches en relación con la capacidad destaca significativamente en la de la corona Norte (56,4%) y la Este (55,6%), con respecto a los porcentajes registrados en la Almendra central (46,6%) y la de la corona Sur y Oeste de la ciudad (47,3%).

De forma inversa, en estas últimas zonas el porcentaje de quienes consideran el volumen adecuado (41,1% y 40,1% respectivamente) es significativamente superior al registrado en la de la corona Norte (31,7%) y la Este (34,3%).

### C) Estimación de incidencias

El tema que cierra este bloque tiene que ver con la percepción de incidencias en la actualidad tales como accidentes de tráfico, limitaciones de circulación por obras y atascos o retenciones, así como la atribución al principal motivo por el que se producen.



Casi nueve de cada diez ciudadanos madrileños opinan que se producen una o más retenciones o atascos al día en la M-30 (85,6%), el 6,4% creen que se produce uno o más a la semana y representan un 5,8% quienes creen que se producen con menor frecuencia, lo que coloca esta incidencia como la más frecuente de las tres propuestas en el ideario de la población.

A esta le siguen los accidentes de tráfico, sobre los cuales un 55,5% de ciudadanos afirman que se producen a diario, un 16,5% uno o más a la semana, un 4,1% uno o más al mes y un 17,6% afirman que sólo se producen ocasionalmente.

Por último, el 15,9% de los entrevistados afirman que se producen una o más limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento al día, el 23,8% que se producen una o más a la semana, el 13,7% una o más al mes y el 34,7% que sólo se producen ocasionalmente, respuesta mayoritaria que refleja esta incidencia como la de menor frecuencia según lo perciben los ciudadanos.

P.4.- En la actualidad ¿Con qué frecuencia cree usted que se producen en la M-30...?	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/separado
<b>Base: Muestra total</b>	<b>2.501</b>	<b>1.139</b>	<b>1.362</b>	<b>191</b>	<b>400</b>	<b>504</b>	<b>456</b>	<b>338</b>	<b>612</b>	<b>1369</b>	<b>823</b>	<b>166</b>	<b>125</b>
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>4.1.- Accidentes de tráfico</b>													
<b>Uno o más al día</b>	<b>55,5</b>	58,6	52,9	46,6	61,0	60,4	61,8	61,3	42,8	57,2	54,7	42,8	56,5
<b>Uno o más a la semana</b>	<b>16,5</b>	15,7	17,1	27,9	22,8	15,4	14,7	12,9	12,9	14,4	21,8	7,9	16,2
<b>Uno o más al mes</b>	<b>4,1</b>	3,4	4,7	7,8	2,8	3,6	2,8	2,1	6,3	3,1	4,8	11,5	0,8
<b>Sólo ocasionalmente</b>	<b>17,6</b>	16,8	18,2	17,7	9,4	14,2	15,2	16,8	27,7	17,9	14,8	26,4	20,1
<b>Ns/Nc</b>	<b>6,4</b>	5,4	7,1	0,0	4,0	6,4	5,5	6,9	10,3	7,3	3,9	11,4	6,5
<b>4.2.- Limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento</b>													
<b>Uno o más al día</b>	<b>15,9</b>	15,1	16,7	13,0	15,7	21,2	15,6	16,8	12,4	16,7	15,5	11,9	15,9
<b>Uno o más a la semana</b>	<b>23,8</b>	26,4	21,7	34,5	31,4	25,1	25,5	23,7	13,3	20,4	30,9	17,6	21,8
<b>Uno o más al mes</b>	<b>13,7</b>	13,8	13,6	21,5	18,6	13,2	11,5	11,8	11,2	11,9	17,7	9,6	11,9
<b>Sólo ocasionalmente</b>	<b>34,7</b>	34,9	34,5	26,3	27,4	29,2	38,1	36,9	43,1	38,3	27,8	35,6	40,8
<b>Ns/Nc</b>	<b>11,8</b>	9,8	13,5	4,7	7,0	11,4	9,4	10,7	19,9	12,7	8,0	25,3	9,6
<b>4.3.- Retenciones y atascos</b>													
<b>Uno o más al día</b>	<b>85,6</b>	86,3	85,1	81,0	90,5	89,7	87,7	87,6	77,9	87,1	86,2	70,0	86,4
<b>Uno o más a la semana</b>	<b>6,4</b>	6,0	6,7	11,1	6,2	4,6	5,5	5,3	7,9	5,3	7,3	9,6	8,8
<b>Uno o más al mes</b>	<b>0,9</b>	0,9	0,9	1,0	0,5	0,8	1,1	0,6	1,2	0,7	1,0	2,4	0,8
<b>Sólo ocasionalmente</b>	<b>4,9</b>	5,1	4,8	5,8	2,5	3,9	3,9	4,1	8,3	4,7	4,5	11,3	2,4
<b>Ns/Nc</b>	<b>2,2</b>	1,8	2,5	1,1	0,3	1,1	1,8	2,4	4,7	2,4	1,0	6,7	1,7

P.4.- En la actualidad ¿Con qué frecuencia cree usted que se producen en la M-30...?	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
<b>Base: Muestra total</b>	<b>2.501</b>	<b>252</b>	<b>1.328</b>	<b>910</b>	<b>1.032</b>	<b>283</b>	<b>1.143</b>	<b>334</b>	<b>778</b>	<b>514</b>	<b>108</b>
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>4.1.- Accidentes de tráfico</b>											
<b>Uno o más al día</b>	<b>55,5</b>	42,0	55,4	59,2	65,1	54,7	46,9	47,6	56,0	65,3	66,9
<b>Uno o más a la semana</b>	<b>16,5</b>	15,1	16,1	17,5	16,9	14,1	16,8	12,0	17,7	15,5	21,2
<b>Uno o más al mes</b>	<b>4,1</b>	8,8	3,8	3,4	2,0	4,6	6,1	6,3	3,9	3,9	4,6
<b>Sólo ocasionalmente</b>	<b>17,6</b>	25,4	18,0	14,6	11,0	18,4	23,0	28,7	17,7	12,8	7,3
<b>Ns/Nc</b>	<b>6,4</b>	8,8	6,7	5,3	5,0	8,2	7,2	5,4	4,8	2,5	0,0

P.4.- En la actualidad ¿Con qué frecuencia cree usted que se producen en la M-30...?	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Muestra total	2.501	252	1.328	910	1.032	283	1.143	334	778	514	108
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>4.2.- Limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento</b>											
Uno o más al día	15,9	15,8	17,6	13,5	17,8	19,8	13,6	18,5	15,1	16,3	21,4
Uno o más a la semana	23,8	19,4	23,2	26,0	28,5	23,6	19,9	22,0	24,1	26,8	29,7
Uno o más al mes	13,7	9,4	13,7	14,9	14,6	12,3	13,2	15,3	14,1	15,0	11,2
Sólo ocasionalmente	34,7	35,0	34,1	35,7	30,5	32,9	38,6	35,9	36,5	34,2	32,2
Ns/Nc	11,8	20,3	11,4	9,9	8,6	11,3	14,7	8,3	10,3	7,7	5,6
<b>4.3.- Retenciones y atascos</b>											
Uno o más al día	85,6	79,7	85,1	87,9	90,9	84,1	81,1	80,2	86,8	89,9	89,9
Uno o más a la semana	6,4	9,6	6,8	5,0	4,3	8,1	8,0	8,7	6,5	3,9	4,6
Uno o más al mes	0,9	1,6	0,7	0,9	0,5	1,0	1,2	2,7	0,6	0,6	0,9
Sólo ocasionalmente	4,9	4,3	5,3	4,6	3,3	4,6	6,6	6,6	4,9	4,7	4,6
Ns/Nc	2,2	4,8	2,1	1,6	0,9	2,2	3,2	1,8	1,2	1,0	0,0

P.4.- En la actualidad ¿Con qué frecuencia cree usted que se producen en la M-30...?	TOTAL	TIPO TRANSPORTE (Usuarios M30)		TIPO USO (Usuarios M30)		FRECUENCIA (Usuarios M30)				DURACIÓN TRAYECTO (Usuarios M30)	
		Transporte público	Transporte privado	Uso profesional	Uso personal	Frecuencia diaria	Frecuencia semanal (a diario)	Frecuencia semanal (fines de semana)	Menor frecuencia	Corta duración (hasta 30 minutos)	Larga duración (más de 30 minutos)
Base: Muestra total	2.501	329	2.130	951	1.784	494	373	298	1.051	1.510	661
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>4.1.- Accidentes de tráfico</b>											
Uno o más al día	55,5	53,6	58,0	62,9	55,8	67,6	62,7	56,2	51,3	56,7	59,5
Uno o más a la semana	16,5	20,1	16,6	16,3	16,8	13,4	17,0	15,7	18,1	17,1	15,9
Uno o más al mes	4,1	4,5	3,6	2,5	4,1	3,2	1,3	3,6	4,6	3,6	3,3
Sólo ocasionalmente	17,6	17,9	16,5	14,1	17,6	12,3	14,7	18,4	19,3	17,3	16,3
Ns/Nc	6,4	4,0	5,3	4,2	5,7	3,5	4,3	6,0	6,7	5,2	5,0

P.4.- En la actualidad ¿Con qué frecuencia cree usted que se producen en la M-30...?	TOTAL	TIPO TRANSPORTE (Usuarios M30)		TIPO USO (Usuarios M30)		FRECUENCIA (Usuarios M30)				DURACIÓN TRAYECTO (Usuarios M30)	
		Transporte público	Transporte privado	Uso profesional	Uso personal	Frecuencia diaria	Frecuencia semanal (a diario)	Frecuencia semanal (fines de semana)	Menor frecuencia	Corta duración (hasta 30 minutos)	Larga duración (más de 30 minutos)
Base: Muestra total	2.501	329	2.130	951	1.784	494	373	298	1.051	1.510	661
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>4.2.- Limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento</b>											
Uno o más al día	15,9	21,3	16,0	18,7	15,4	22,2	15,6	17,7	13,1	16,2	15,7
Uno o más a la semana	23,8	25,9	25,0	27,5	24,3	25,6	24,7	24,0	25,0	24,7	26,4
Uno o más al mes	13,7	13,0	13,8	15,3	13,8	15,2	15,5	12,4	13,3	13,6	15,5
Sólo ocasionalmente	34,7	29,4	35,8	32,3	36,0	32,2	35,9	34,5	36,9	35,6	35,0
Ns/Nc	11,8	10,3	9,3	6,3	10,5	4,9	8,3	11,4	11,7	9,9	7,3
<b>4.3.- Retenciones y atascos</b>											
Uno o más al día	85,6	87,3	86,7	89,7	86,1	90,9	90,6	82,0	84,8	86,1	88,9
Uno o más a la semana	6,4	6,4	6,4	4,8	6,4	4,4	5,1	8,7	6,7	6,8	5,5
Uno o más al mes	0,9	0,6	0,7	0,6	0,8	0,0	0,8	1,7	0,9	0,7	0,9
Sólo ocasionalmente	4,9	3,9	4,9	4,2	5,1	4,0	3,2	6,3	5,6	5,1	4,3
Ns/Nc	2,2	1,8	1,2	0,7	1,5	0,6	0,3	1,3	2,0	1,4	0,5

P.4.- En la actualidad ¿Con qué frecuencia cree usted que se producen en la M-30...?	TOTAL	DESTINO (Usuarios M30)			ZONAS		
		Destino Madrid	Destino otros municipios	Almendra central	Norte	Este	Sur y oeste
Base: Muestra total	2.501	1.621	606	778	351	680	692
	%	%	%	%	%	%	%
<b>4.1.- Accidentes de tráfico</b>							
Uno o más al día	55,5	58,7	54,5	56,6	54,7	59,0	51,2
Uno o más a la semana	16,5	16,1	17,5	18,7	18,5	13,8	15,4
Uno o más al mes	4,1	3,6	3,8	3,6	4,0	4,1	4,8
Sólo ocasionalmente	17,6	15,8	20,1	14,5	16,8	17,5	21,5
Ns/Nc	6,4	5,9	4,2	6,6	6,0	5,6	7,1

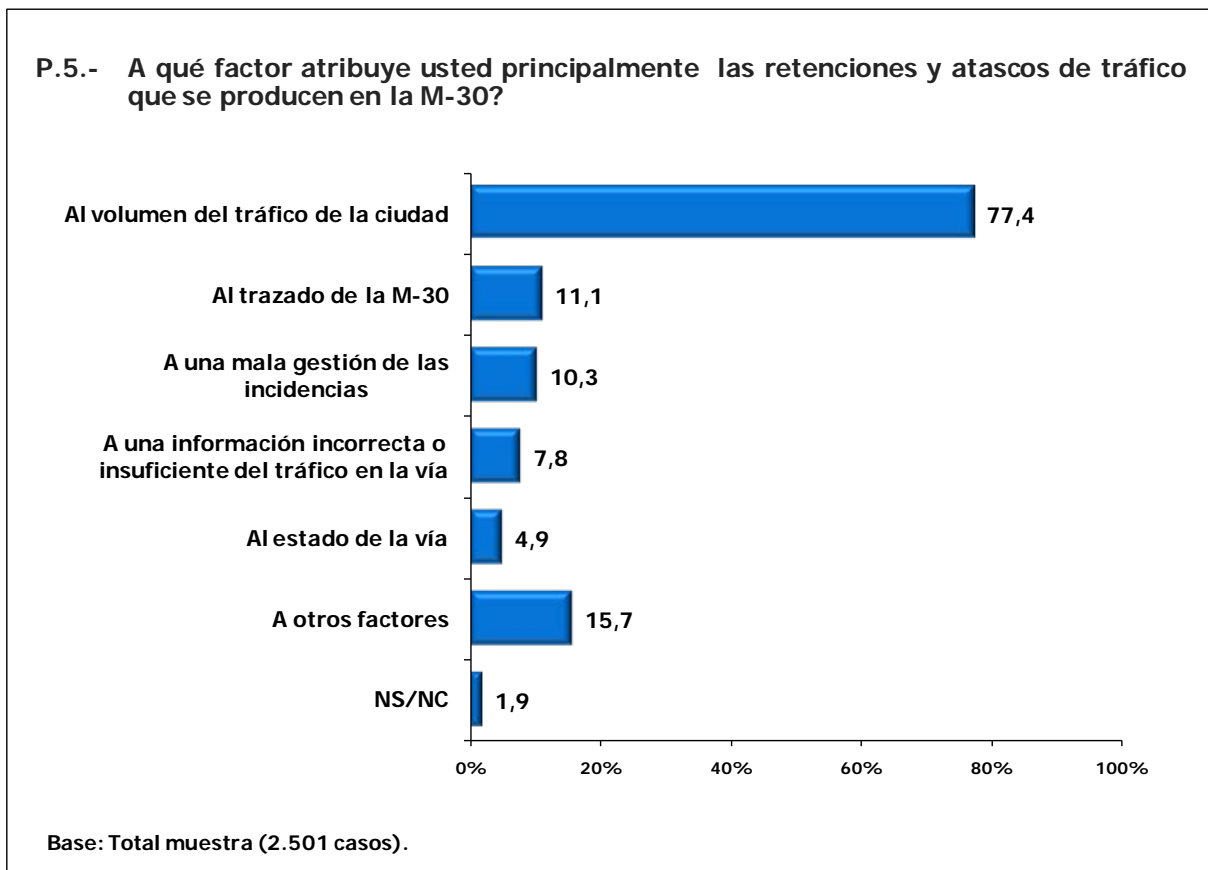
P.4.- En la actualidad ¿Con qué frecuencia cree usted que se producen en la M-30...?	TOTAL	DESTINO (Usuarios M30)		ZONAS			
		Destino Madrid	Destino otros municipios	Almendra central	Norte	Este	Sur y oeste
Base: Muestra total	2.501	1.621	606	778	351	680	692
	%	%	%	%	%	%	%
<b>4.2.- Limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento</b>							
<b>Uno o más al día</b>	<b>15,9</b>	15,8	17,1	14,3	14,8	18,8	15,6
<b>Uno o más a la semana</b>	<b>23,8</b>	24,6	25,7	27,3	22,2	21,3	23,0
<b>Uno o más al mes</b>	<b>13,7</b>	13,8	14,5	13,1	13,4	14,2	14,0
<b>Sólo ocasionalmente</b>	<b>34,7</b>	35,5	35,0	32,8	37,6	34,3	36,0
<b>Ns/Nc</b>	<b>11,8</b>	10,4	7,7	12,5	12,0	11,3	11,4
<b>4.3.- Retenciones y atascos</b>							
<b>Uno o más al día</b>	<b>85,6</b>	87,6	84,5	85,4	85,8	89,4	82,1
<b>Uno o más a la semana</b>	<b>6,4</b>	6,2	6,6	6,1	8,0	4,8	7,5
<b>Uno o más al mes</b>	<b>0,9</b>	0,7	1,0	0,5	0,6	0,9	1,4
<b>Sólo ocasionalmente</b>	<b>4,9</b>	4,4	6,2	4,7	4,0	3,8	6,8
<b>Ns/Nc</b>	<b>2,2</b>	1,2	1,7	3,3	1,7	1,0	2,2

El perfil de quienes consideran que se producen accidentes de tráfico con mayor frecuencia (uno o más al día) es el de ciudadanos de 25 a 64 años ( $\geq 60,4\%$ ), no viudos ( $\geq 54,7\%$ ), con estudios secundarios o universitarios ( $\geq 55,4\%$ ), trabajadores ( $\geq 54,7\%$ ), con ingresos en el hogar de más de 2.000 euros al mes ( $\geq 66,9\%$ ), alta frecuencia de uso ( $\geq 62,7\%$ ) y con residencia en la Almendra central (56,6%) y en la zona de la corona Este (59,0%), segmentos todos ellos con porcentajes que destacan significativamente con respecto a segmentos de perfil opuesto.

De igual forma, el perfil de quienes creen que se producen retenciones o atascos todos los días es similar al que destaca con respecto a los accidentes: ciudadanos de entre 25 y 64 años de edad ( $\geq 87,6\%$ ), no viudos ( $\geq 86,2\%$ ), con estudios secundarios o universitarios ( $\geq 85,1\%$ ), trabajadores cualificados (90,9%), con ingresos del hogar de más de 1.000 euros al mes

( $\geq 86,8\%$ ), usuarios frecuentes ( $\geq 90,6\%$ ) y los residentes en la zona de la corona Este (89,4%).

Por su parte, quienes creen que se producen limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento con una frecuencia diaria, destacan significativamente entre quienes tienen de 35 a 44 años (21,2%) y quienes usan la vía diariamente (22,2%) con respecto al total (15,9%).



Consultados sobre el principal factor al que atribuyen los ciudadanos las retenciones y atascos de tráfico que se producen en la M-30, el 77,4% señala al volumen de tráfico en la ciudad, factor mencionado mayoritariamente y muy por encima de los demás.

De hecho, el resto de factores propuestos registran porcentajes minoritarios, entre los que se encuentran el trazado de la M-30 (11,1%), una mala gestión de las incidencias (10,3%), una información incorrecta o insuficiente del tráfico de la vía (7,8%), el estado de la vía (4,9%) u otros factores de menor incidencia a los que se refieren espontáneamente el 15,7% de los

informantes y que aluden principalmente a las horas punta, los accidentes, velocidad, errores humanos en la conducción, accesos, lluvia, obras, etc.

P.5.- A qué factor atribuye usted principalmente las retenciones y atascos de tráfico que se producen en la M-30?	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/ separado
Base: Muestra total	2.501	1.139	1.362	191	400	504	456	338	612	1369	823	166	125
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Al volumen del tráfico de la ciudad	77,4	76,6	78,0	74,8	79,6	80,2	80,4	75,2	73,2	78,0	78,0	71,7	74,4
Al trazado de la M-30	11,1	12,2	10,2	8,9	12,4	14,5	10,9	11,5	8,0	11,3	11,3	10,9	7,1
Al estado de la vía	4,9	4,4	5,3	4,1	5,5	7,9	3,3	3,8	3,9	4,5	5,6	5,5	3,9
A una información incorrecta o insuficiente del tráfico en la vía	7,8	7,6	8,1	7,3	6,9	9,2	7,3	8,9	7,4	7,6	8,0	7,3	10,4
A una mala gestión de las incidencias	10,3	9,2	11,3	14,6	12,0	10,6	11,0	10,1	7,2	9,2	12,8	9,1	8,8
A otros factores	15,7	18,5	13,4	18,9	16,0	14,1	15,0	13,5	17,6	15,1	16,7	16,8	15,1
NS/NC	1,9	1,4	2,2	1,6	0,8	1,2	1,1	1,8	3,7	1,9	1,6	3,0	0,8

Por sexo, tan sólo destaca el porcentaje de otros factores al que aluden los hombres (18,5%) que es significativamente superior al registrado entre las mujeres (13,4%) y al conjunto de la población.

Atendiendo a la edad, destaca principalmente el porcentaje registrado entre quienes tienen de 35 a 44 años de los que señalan al trazado de la M-30 (14,5%) y al estado de la vía (7,9%) ambos significativamente superiores a los registrados en el conjunto de la muestra (11,1% y 4,9% respectivamente). Entre los mayores de 65 años se registran porcentajes de menciones al trazado de la M-30 (8,0%) y a la mala gestión de las incidencias (7,2%) significativamente inferiores a los registrados en el conjunto (11,1% y 10,3% respectivamente).

En cuanto al estado civil, sólo destaca el porcentaje de solteros que señalan la mala gestión de las incidencias como factor principal de las retenciones (12,8%), significativamente superior al registrado en el conjunto de la muestra (10,3%) y entre los casados (9,2%).



P.5.- A qué factor atribuye usted principalmente las retenciones y atascos de tráfico que se producen en la M-30?	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
<b>Base: Muestra total</b>	<b>2.501</b>	<b>252</b>	<b>1.328</b>	<b>910</b>	<b>1.032</b>	<b>283</b>	<b>1.143</b>	<b>334</b>	<b>778</b>	<b>514</b>	<b>108</b>
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Al volumen del tráfico de la ciudad</b>	<b>77,4</b>	69,7	77,6	79,1	81,5	73,8	74,3	74,0	77,3	81,5	79,8
<b>Al trazado de la M-30</b>	<b>11,1</b>	8,7	10,6	12,5	12,4	13,0	9,5	8,4	11,2	11,5	10,2
<b>Al estado de la vía</b>	<b>4,9</b>	4,5	5,8	3,7	4,9	7,1	4,5	6,0	4,5	3,7	1,8
<b>A una información incorrecta o insuficiente del tráfico en la vía</b>	<b>7,8</b>	6,4	7,7	8,5	7,0	9,2	8,1	7,8	7,4	6,6	7,5
<b>A una mala gestión de las incidencias</b>	<b>10,3</b>	8,5	11,3	9,2	10,0	11,6	10,3	6,6	10,7	9,0	13,0
<b>A otros factores</b>	<b>15,7</b>	13,9	15,4	16,5	15,4	15,6	16,1	18,5	15,6	16,1	17,4
<b>NS/NC</b>	<b>1,9</b>	6,4	1,6	1,0	0,7	2,9	2,7	2,9	0,9	0,6	0,0

Si atendemos al nivel de estudios, el 77,6% de quienes tienen estudios secundarios y el 79,1% de quienes los tienen universitarios indican que el volumen del tráfico de la ciudad es el principal factor de las retenciones, porcentaje significativamente superior al registrado entre quienes los tienen hasta primarios (69,7%). También destaca el 5,8% entre los que tienen estudios secundarios que señalan al estado de la vía, porcentaje significativamente superior al registrado entre quienes tienen estudios universitarios (3,7%).

Atendiendo a la ocupación, el 81,5% de trabajadores cualificados señalan al volumen del tráfico de la ciudad y el 12,4% al trazado de la M-30, el primer porcentaje es significativamente superior al registrado entre el resto de ciudadanos ( $\leq 74,3\%$ ) y el segundo al registrado entre los desocupados (9,5%).

Con respecto a los ingresos, el 6,6% que señalan la mala gestión de las incidencias entre quienes ingresan menos de 1.000 euros al mes, es significativamente inferior al 10,3% registrado en el total.

P.5.- A qué factor atribuye usted principalmente las retenciones y atascos de tráfico que se producen en la M-30?	TOTAL	TIPO TRANSPORTE (Usuarios M30)		TIPO USO (Usuarios M30)		FRECUENCIA (Usuarios M30)				DURACIÓN TRAYECTO (Usuarios M30)	
		Transporte público	Transporte privado	Uso profesional	Uso personal	Frecuencia diaria	Frecuencia semanal (a diario)	Frecuencia semanal (fines de semana)	Menor frecuencia	Corta duración (hasta 30 minutos)	Larga duración (más de 30 minutos)
Base: Muestra total	2.501	329	2.130	951	1.784	494	373	298	1.051	1.510	661
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Al volumen del tráfico de la ciudad	77,4	75,0	78,2	77,6	77,7	75,3	79,9	79,6	77,9	78,8	76,1
Al trazado de la M-30	11,1	11,9	11,6	13,8	11,2	15,1	12,6	7,7	10,6	10,8	13,3
Al estado de la vía	4,9	5,8	4,4	5,1	4,2	5,0	6,4	4,0	3,6	4,2	5,1
A una información incorrecta o insuficiente del tráfico en la vía	7,8	10,6	8,1	8,2	8,0	8,9	9,1	10,0	6,5	7,2	9,5
A una mala gestión de las incidencias	10,3	12,5	10,0	10,7	10,1	13,5	10,2	9,1	8,6	9,5	11,7
A otros factores	15,7	16,5	16,2	17,7	15,6	19,0	17,5	16,4	14,1	15,5	17,8
NS/NC	1,9	2,4	1,1	1,2	1,4	1,3	1,4	2,0	1,1	0,8	1,7

Los ciudadanos que señalan el trazado de la vía entre quienes hacen un uso profesional (13,8%) y usan la vía con mayor frecuencia ( $\geq 12,6\%$ ) representan porcentajes significativamente superiores a los registrados entre quienes usan la M-30 para asuntos personales (11,2%) o lo usan con menor frecuencia ( $\leq 10,6\%$ ) respectivamente.

Entre los ciudadanos que usan la vía todos los días se registra un porcentaje de quienes señalan como principal factor la mala gestión de las incidencias (13,5%) significativamente superior al registrado entre el total (10,3%) y entre quienes la frecuentan ocasionalmente (8,6%).

P.5.- A qué factor atribuye usted principalmente las retenciones y atascos de tráfico que se producen en la M-30?	TOTAL	DESTINO (Usuarios M30)		ZONAS			
		Destino Madrid	Destino otros municipios	Almendra central	Norte	Este	Sur y oeste
Base: Muestra total	2.501	1.621	606	778	351	680	692
	%	%	%	%	%	%	%
<b>Al volumen del tráfico de la ciudad</b>	<b>77,4</b>	77,6	78,8	78,1	77,5	78,2	75,6
<b>Al trazado de la M-30</b>	<b>11,1</b>	12,2	9,5	11,4	10,2	12,9	9,3
<b>Al estado de la vía</b>	<b>4,9</b>	4,6	4,1	5,5	4,2	4,4	4,9
<b>A una información incorrecta o insuficiente del tráfico en la vía</b>	<b>7,8</b>	8,0	7,7	8,1	5,4	7,9	8,7
<b>A una mala gestión de las incidencias</b>	<b>10,3</b>	10,1	9,8	11,4	6,8	10,7	10,4
<b>A otros factores</b>	<b>15,7</b>	16,2	15,9	16,7	15,4	14,3	16,2
<b>NS/NC</b>	<b>1,9</b>	1,1	1,8	1,6	2,9	1,3	2,2

En la zona Este quienes mencionan al trazado de la vía (12,9%) y la mala gestión de las incidencias (10,7%) destacan significativamente con los registrados en la del Sur y Oeste en el primer caso (9,3%) y en la Norte en el segundo (6,8%), siendo este último porcentaje significativamente inferior también al registrado en la Almendra central (11,4%) y entre el conjunto de ciudadanos (10,3%).

### 3.2. Uso de la M30

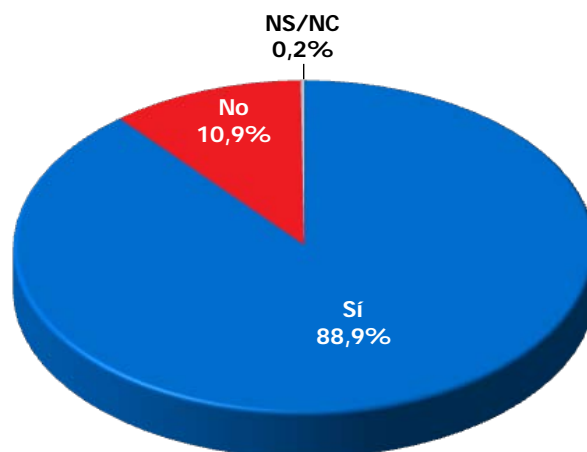
El segundo bloque de preguntas fue diseñado para dimensionar los usuarios de la M-30 sobre el conjunto de la población de Madrid y conocer pormenorizadamente sus principales características: el tipo de transporte que realizan para sus desplazamientos, el tipo de vehículo utilizado, el uso personal o profesional, en calidad de conductor o acompañante, número de ocupantes de los vehículos, frecuencia de uso, origen y destino de los principales desplazamientos y el tiempo medio utilizado.

Algunas de estas características se utilizan, como estamos viendo, durante todo el estudio como variables explicativas o variables de cruce para el resto de preguntas, en la medida en que son tomadas también como variables independientes que pueden influir en el resto de valoraciones o percepciones que tienen los ciudadanos.

#### A) Usuarios de la M-30

El primer paso consistió en averiguar el alcance del uso de la M-30 entre el conjunto de la población madrileña, para ello se consultó a los informantes sobre el uso de tal vía, estableciendo un periodo retrospectivo de 12 meses desde el momento en que se realiza la consulta.

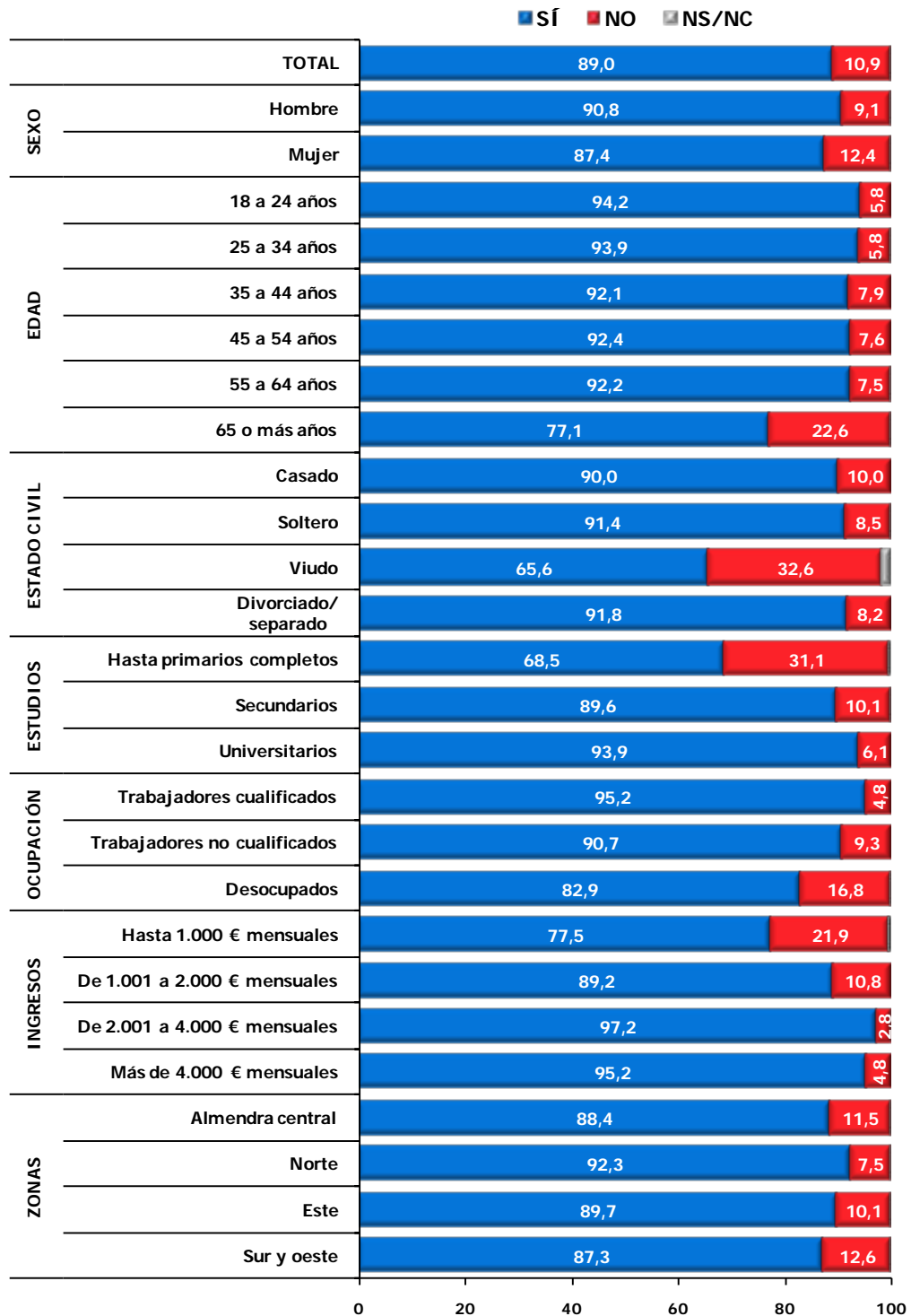
P.6.- En los últimos doce meses ¿Ha utilizado usted la M-30 en alguno de sus desplazamientos?



Base: Total muestra (2.501 casos).

Nueve de cada diez ciudadanos han utilizado la M-30 en los últimos doce meses en alguno de sus desplazamientos (89,0%), este dato refleja la importancia de la vía para desplazarse por Madrid al tratarse de un comportamiento claramente mayoritario. El 10,9% afirman que no la han utilizado.

**P.6.- En los últimos doce meses ¿Ha utilizado usted la M-30 en alguno de sus desplazamientos?**



Base: Total muestra (2.501 casos).

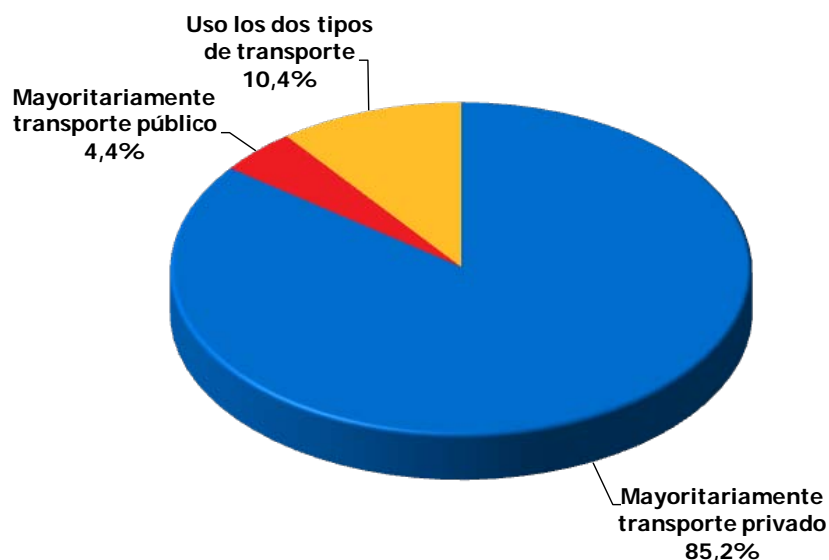
El perfil de los usuarios de la M-30 se forma principalmente, teniendo en cuenta las diferencias significativas observadas entre los segmentos, por hombres (90,8%), de 18 a 64 años de edad ( $\geq 92,1\%$ ), no viudos ( $\geq 90,0\%$ ), con estudios secundarios o universitarios ( $\geq 89,6\%$ ), trabajadores ( $\geq 90,7\%$ ), con ingresos del hogar de más de 1.000 euros mensuales ( $\geq 89,2\%$ ) y sobre todo residentes en la zona de la corona Norte de la ciudad (92,3%).

Por su parte, el perfil de los no usuarios atiende principalmente a características prácticamente opuestas: mujeres (12,4%), de 65 y más años de edad (22,6%), viudos (32,6%), con estudios hasta primarios (31,1%), desocupados (16,8%), con el rango de ingresos mensuales del hogar inferior a 1.000 euros (21,9%) y sobre todo entre los residentes en la Almendra central (11,5%) y en la zona Sur y Oeste (12,6%).

## B) Tipología de usuarios

Para averiguar el tipo de uso que realizan los usuarios de la vía, se formularon una serie de preguntas dirigidas exclusivamente quienes afirmaron usar la M-30 en los últimos doce meses.

**P.7.- Los desplazamientos que realiza por la M-30 ¿Son mayoritariamente en transporte privado, mayoritariamente en transporte público o usa con la misma frecuencia los dos tipos de transporte?**



Base: Usuarios de M30 (2.227 casos).

La inmensa mayoría de los usuarios de la M-30 (95,6%) utilizan transporte privado para hacerlo, además el 85,2% aseguran que este es el método de transporte mayoritariamente utilizado mientras que el 10,4% usa indistintamente privado o público. Representan un 4,4% quienes afirman realizar mayoritariamente sus desplazamientos por la M-30 en transporte público, que sumado al 10,4% de los que alternan una y otra opción, resulta un 14,8% de usuarios de transporte público.

Por tanto, los usuarios de la M-30 utilizan mayoritariamente el transporte privado para sus desplazamientos por la vía.

P.7.- Los desplazamientos que realiza por la M-30 ¿Son mayoritariamente en transporte privado, mayoritariamente en transporte público o usa con la misma frecuencia los dos tipos de transporte?	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/ separado
Base: Usuarios de M30	2.227	1.035	1.192	180	376	465	422	312	472	1233	753	109	115
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Mayoritariamente transporte privado	85,2	87,2	83,5	70,0	81,5	86,6	88,1	87,5	88,6	89,5	77,3	86,4	90,4
Mayoritariamente transporte público	4,4	3,2	5,4	6,6	4,0	3,2	3,6	3,6	6,1	3,2	6,2	6,4	3,4
Uso los dos tipos de transporte	10,4	9,6	11,2	23,4	14,6	10,1	8,3	8,9	5,3	7,4	16,4	7,3	6,1

P.7.- Los desplazamientos que realiza por la M-30 ¿Son mayoritariamente en transporte privado, mayoritariamente en transporte público o usa con la misma frecuencia los dos tipos de transporte?	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Usuarios de M30	2.227	173	1.191	856	983	257	948	259	695	500	103
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Mayoritariamente transporte privado	85,2	80,3	84,4	87,2	86,5	82,4	84,3	78,7	83,8	88,8	86,5
Mayoritariamente transporte público	4,4	9,8	4,6	3,0	3,4	3,9	5,7	8,2	4,8	2,2	3,9
Uso los dos tipos de transporte	10,4	9,9	11,0	9,8	10,2	13,6	10,0	13,2	11,5	9,0	9,6

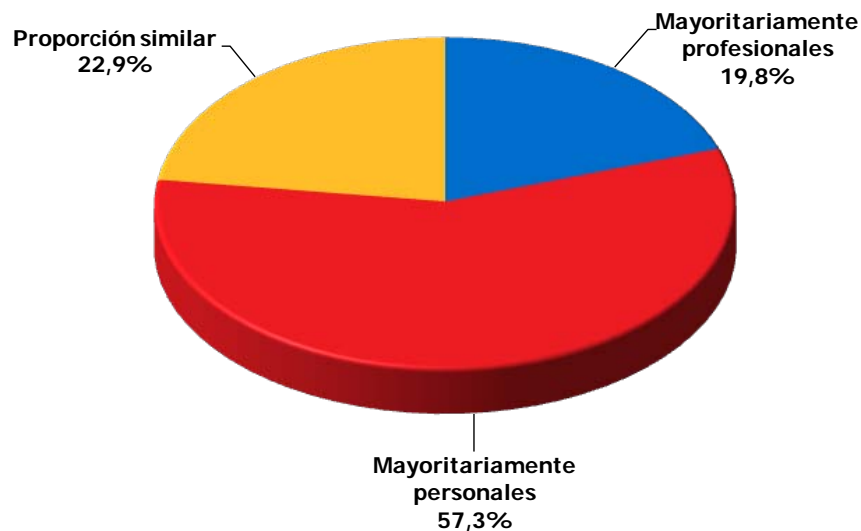


Quienes usan mayoritariamente el transporte privado entre los hombres (87,2%), los que tienen más de 25 años ( $\geq 81,5\%$ ), no solteros ( $\geq 86,4\%$ ), con estudios universitarios (87,2%) e ingresos de 2.001 a 4.000 euros mensuales en el hogar (88,8%), representan porcentajes significativamente superiores a los registrados entre las mujeres (83,5%), lo menores de 25 años (70,0%), los solteros (77,3%), quienes tienen estudios hasta primarios (80,3%) y con ingresos del hogar de hasta 2.000 euros mensuales ( $\leq 83,8\%$ ) respectivamente.

Por su parte, el perfil del usuario mayoritariamente de transporte público se corresponde en mayor medida a los solteros (6,2%), quienes tienen estudios hasta primarios (9,8%), desocupados (5,7%) y con ingresos de hasta 1.000 euros (8,2%), porcentajes todos ellos significativamente superiores al registrado entre el conjunto de usuarios (4,4%).

Por último, quienes alternan indistintamente transporte público y privado para realizar sus desplazamientos por la M-30 tienen un perfil claramente juvenil, pues el porcentaje destaca significativamente entre los ciudadanos de 18 a 34 años ( $\geq 14,6\%$ ) y los solteros (16,4%) con respecto al 10,4% registrado para el total.

**P.9.- Los desplazamientos que realiza por la M-30 ¿Son mayoritariamente profesionales, mayoritariamente personales o en una proporción similar?**



**Base: Usuarios de M30 (2.227 casos).**

Casi seis de cada diez usuarios de la M-30 realizan desplazamientos por la M-30 mayoritariamente por motivos personales (57,3%), siendo este el porcentaje mayoritario, que sumado al 22,9% quienes realizan en proporción similar desplazamientos personales o profesionales, resulta que ocho de cada diez madrileños utilizan la M-30 para desplazamientos por motivos personales.

Por otro lado, cuatro de cada diez ciudadanos realizan sus desplazamientos por motivos profesionales (42,7%), el 19,8% afirmando que por eso realiza la mayoría de sus desplazamientos y el 22,9% por motivos tanto personales como profesionales.

Por tanto, hay que señalar que hay más madrileños que usan la vía por motivos personales que madrileños que la usan por motivos profesionales. Aunque también es preciso adelantar, como veremos, que no lo usan con la misma frecuencia ni están sometidos tanto a las incidencias como estos.

P.9.- Los desplazamientos que realiza por la M-30 ¿Son mayoritariamente profesionales, mayoritariamente personales o en una proporción similar?	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/ separado
Base: Usuarios de M30	2.227	1.035	1.192	180	376	465	422	312	472	1233	753	109	115
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Mayoritariamente profesionales	19,8	21,0	18,8	10,6	27,3	27,6	26,5	17,3	5,3	19,5	21,4	11,0	18,1
Mayoritariamente personales	57,3	55,1	59,1	61,1	39,7	41,5	50,2	63,8	87,3	59,7	50,2	82,5	57,6
Proporción similar	22,9	23,8	22,1	28,3	33,0	30,6	23,3	18,9	7,4	20,6	28,4	6,4	24,3
NS/NC	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0

P.9.- Los desplazamientos que realiza por la M-30 ¿Son mayoritariamente profesionales, mayoritariamente personales o en una proporción similar?	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Usuarios de M30	2.227	173	1.191	856	983	257	948	259	695	500	103
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Mayoritariamente profesionales	19,8	8,6	20,7	20,7	31,0	30,3	5,2	12,3	22,1	21,1	21,2
Mayoritariamente personales	57,3	82,1	58,1	51,1	38,8	41,2	81,3	64,9	56,6	55,9	48,5
Proporción similar	22,9	9,3	21,2	28,0	30,1	28,5	13,5	22,8	21,3	23,0	30,3
NS/NC	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

P.9.- Los desplazamientos que realiza por la M-30 ¿Son mayoritariamente profesionales, mayoritariamente personales o en una proporción similar?	TOTAL	TIPO TRANSPORTE (Usuarios M30)		TIPO USO (Usuarios M30)		FRECUENCIA (Usuarios M30)				DURACIÓN TRAYECTO (Usuarios M30)	
		Transporte público	Transporte privado	Uso profesional	Uso personal	Frecuencia diaria	Frecuencia semanal (a diario)	Frecuencia semanal (fines de semana)	Menor frecuencia	Corta duración (hasta 30 minutos)	Larga duración (más de 30 minutos)
Base: Usuarios de M30	2.227	329	2.130	951	1.784	494	373	298	1.051	1.510	661
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Mayoritariamente profesionales	19,8	20,3	19,7	46,4	0,0	35,8	41,7	4,0	9,2	17,8	24,5
Mayoritariamente personales	57,3	49,6	57,1	0,0	71,4	25,2	36,4	84,0	71,8	58,1	54,6
Proporción similar	22,9	30,1	23,1	53,6	28,6	38,8	21,9	12,0	18,9	24,1	20,8
NS/NC	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

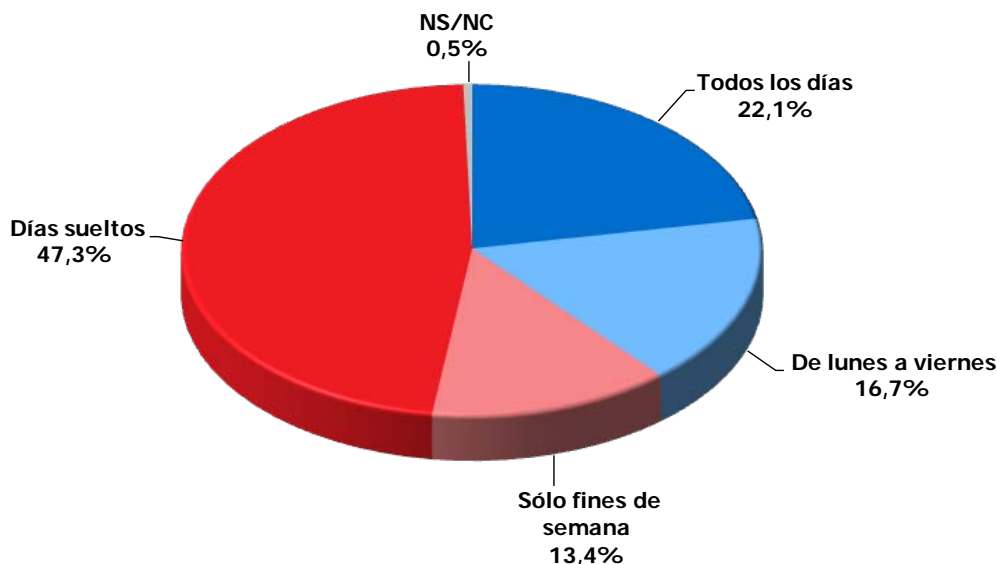
Si identificamos el perfil de los usuarios según el motivo del desplazamiento a partir de la diferencia significativamente superior entre cada segmento y el porcentaje total, podemos establecer que:

El perfil de quienes realizan desplazamientos mayoritariamente profesionales es el de ciudadanos entre 25 y 54 años ( $\geq 26,5\%$ ), trabajadores ( $\geq 30,3\%$ ), de frecuencia diaria o de lunes a viernes ( $\geq 35,8\%$ ) y cuyos desplazamientos son de más de media hora (24,5%), porcentajes todos ellos significativamente superiores al 19,8% registrado entre el total.

Sin embargo, el perfil de quienes realizan desplazamientos mayoritariamente personales es el compuesto por mayores de 65 años (87,3%), viudos (82,5%), con estudios hasta primarios (82,1%), desocupados (81,3%) y que usan la M-30 los fines de semana (84,0%) u ocasionalmente (71,8%). Todos estos porcentajes son significativamente superiores al registrado entre el conjunto de los madrileños (57,3%).

Por su parte, quienes se desplazan por motivos tanto personales como profesionales en proporción similar destacan significativamente entre quienes tienen de 25 a 44 años ( $\geq 30,6\%$ ), solteros (28,4%), con estudios universitarios (28,0%), trabajadores cualificados (30,1%) y que usan la vía todos los días (38,8%) con respecto al 22,9% registrado entre el total.

**P.12.- ¿Con qué frecuencia utiliza usted la M-30?**



Base: Usuarios de M30 (2.227 casos).

En cuanto a la frecuencia de uso, casi la mitad de la población tan sólo la usa días sueltos ocasionalmente (47,3%), mientras que representan casi cuatro de cada diez ciudadanos (38,8%) quienes usan la vía diariamente, siendo ese porcentaje la suma de quienes la usan todos los días de la semana (22,1%) más quienes la usan de lunes a viernes (16,7%). El 13,4% tan sólo la usa los fines de semana.

P.12.- ¿Con qué frecuencia utiliza usted la M-30?	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/ separado
Base: Usuarios de M30	2.227	1.035	1.192	180	376	465	422	312	472	1233	753	109	115
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Todos los días</b>	<b>22,1</b>	25,2	19,5	20,0	27,9	25,9	25,8	19,3	13,3	22,6	22,0	14,7	23,3
<b>De lunes a viernes</b>	<b>16,7</b>	17,3	16,3	14,9	19,3	19,7	19,2	13,8	12,1	16,7	17,3	12,7	16,6
<b>Sólo fines de semana</b>	<b>13,4</b>	11,0	15,5	17,2	13,0	15,3	12,7	12,8	11,3	13,1	12,7	20,2	14,8
<b>Días sueltos</b>	<b>47,3</b>	46,1	48,3	47,8	39,8	39,2	42,0	51,6	62,9	47,1	47,7	51,5	44,4
<b>NS/NC</b>	<b>0,5</b>	0,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,2	2,5	0,4	0,6	0,3	0,9	0,9

P.12.- ¿Con qué frecuencia utiliza usted la M-30?	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Usuarios de M30	2.227	173	1.191	856	983	257	948	259	695	500	103
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Todos los días	22,1	11,6	20,9	25,9	29,8	28,8	12,0	15,9	22,8	25,5	24,0
De lunes a viernes	16,7	10,4	18,0	16,2	21,5	13,2	12,6	12,0	18,5	16,7	20,6
Sólo fines de semana	13,4	13,8	14,1	12,3	12,1	14,0	14,5	15,7	13,7	14,7	12,6
Días sueltos	47,3	62,5	46,6	45,3	36,2	44,0	60,2	56,1	44,4	42,9	41,9
NS/NC	0,5	1,7	0,4	0,3	0,4	0,0	0,7	0,4	0,6	0,2	1,0

P.12.- ¿Con qué frecuencia utiliza usted la M-30?	TOTAL	TIPO TRANSPORTE (Usuarios M30)		TIPO USO (Usuarios M30)		DURACIÓN TRAYECTO (Usuarios M30)	
		Transporte público	Transporte privado	Uso profesional	Uso personal	Corta duración (hasta 30 minutos)	Larga duración (más de 30 minutos)
Base: Usuarios de M30	2.227	329	2.130	951	1.784	1.510	661
	%	%	%	%	%	%	%
Todos los días	22,1	19,2	22,4	38,7	17,7	22,7	21,5
De lunes a viernes	16,7	17,9	16,7	24,9	12,2	14,8	20,2
Sólo fines de semana	13,4	14,2	13,4	5,0	16,0	12,9	14,6
Días sueltos	47,3	48,7	47,0	31,2	53,5	49,0	43,3
NS/NC	0,5	0,0	0,5	0,2	0,6	0,6	0,3

P.12.- ¿Con qué frecuencia utiliza usted la M-30?	TOTAL	DESTINO (Usuarios M30)		ZONAS			
		Destino Madrid	Destino otros municipios	Almendra central	Norte	Este	Sur y oeste
Base: Usuarios de M30	2.227	1.621	606	689	324	610	604
	%	%	%	%	%	%	%
Todos los días	22,1	23,6	18,2	22,6	23,2	21,2	22,0
De lunes a viernes	16,7	17,0	15,9	16,1	14,2	18,5	17,0
Sólo fines de semana	13,4	11,7	17,7	14,2	9,2	14,2	13,7
Días sueltos	47,3	47,2	47,6	46,8	52,5	45,9	46,4
NS/NC	0,5	0,4	0,6	0,3	0,9	0,2	0,8

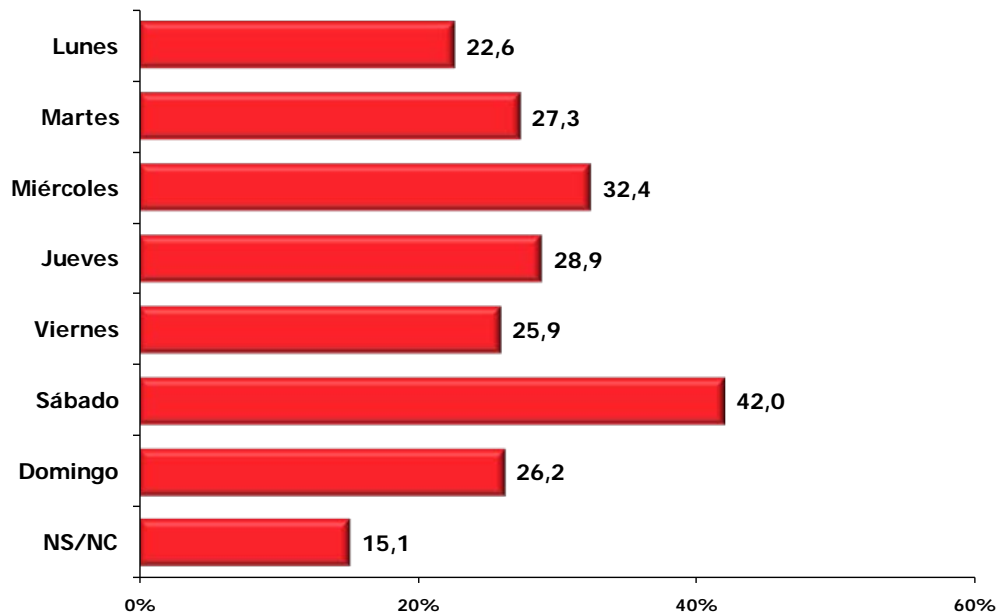
Centrándonos en la diferencia entre cada segmento con respecto al total, los perfiles que se relacionan en mayor medida con cada frecuencia de uso son los siguientes:

El porcentaje registrado de quienes utilizan la M-30 todos los días es entre los hombres (25,2%), quienes tienen de 25 a 34 años (27,9%), con estudios universitarios (25,9%), trabajadores ( $\geq 28,8\%$ ) y para uso profesional (38,7%) significativamente superior en todos los casos al registrado entre el total de los usuarios (22,1%).

De lunes a viernes la utilizan principalmente los trabajadores cualificados (21,5%), para uso profesional (24,9%) y quienes realizan trayectos de más de media hora (20,2%), porcentajes que son significativamente superiores al 16,7% registrado entre el total de usuarios.

Por su parte, quienes usan la vía los fines de semana destacan significativamente entre las mujeres (15,5%), para uso personal (16,0%) y con destino hacia otros municipios de Madrid (17,7%), con respecto al registrado entre el conjunto de usuarios (13,4%).

El uso ocasional es más común entre los mayores de 65 años (62,9%), quienes tienen estudios hasta primarios (62,5%), las personas desocupadas (60,2%), quienes ingresan hasta 1.000 euros al mes en el hogar (56,1%) y para uso personal (53,5%), siendo esos porcentajes significativamente superiores al registrado entre todos los usuarios (47,3%).

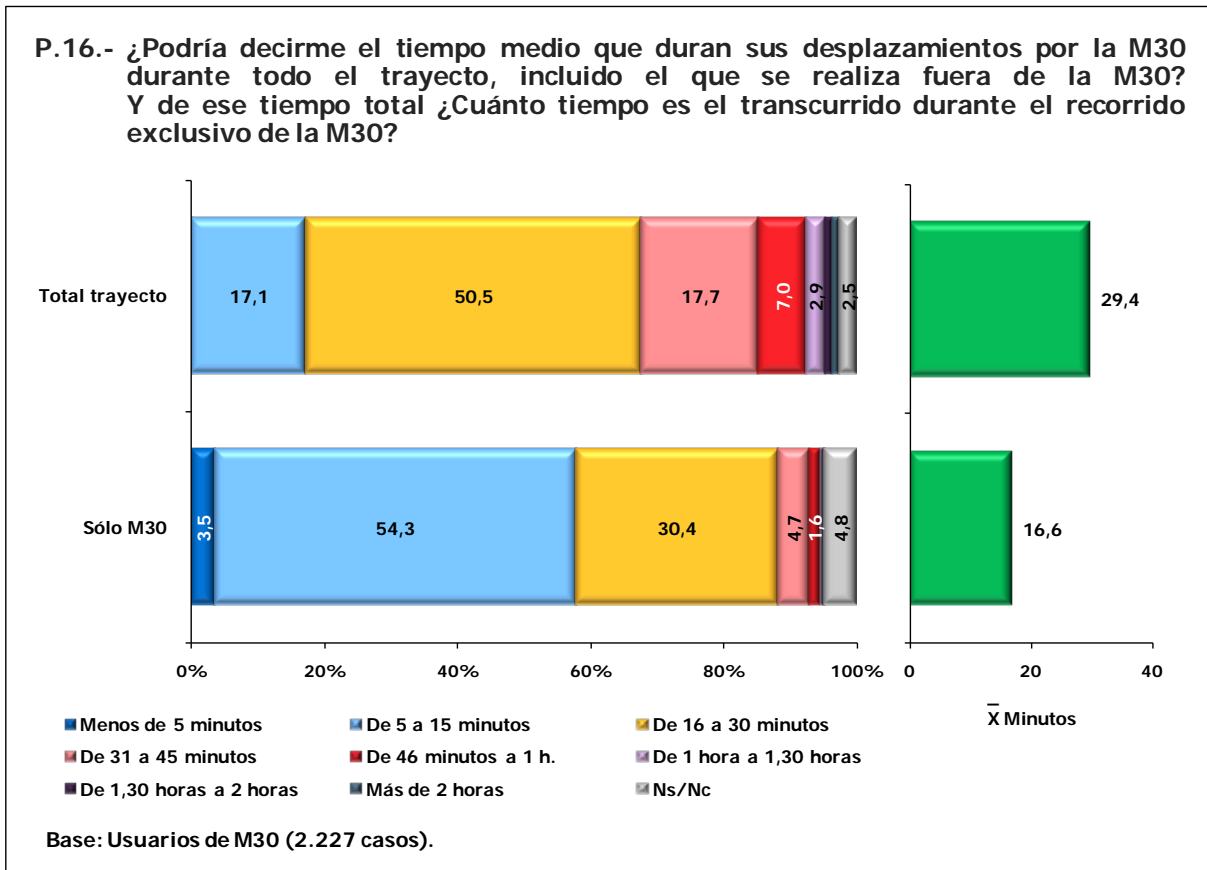
**P.13.- ¿Qué día o días de la semana utiliza la M-30?**

Base: Usuarios días sueltos (1.051 casos).

El uso ocasional de la M-30 se corresponde en mayor medida con los fines de semana también, especialmente con los sábados, ya que cuatro de cada diez usuarios (42,0%) que afirmaron usar sólo ocasionalmente la vía señalaron el sábado como el día en el que realiza principalmente sus desplazamientos, el 26,2% señalaron los domingos.

De los días laborables el día más señalado de uso ocasional es el miércoles (32,4%), registrándose para el resto de días un porcentaje de menciones que se sitúa en el arco entre el 22,6% de los lunes y el 28,9% de los jueves.



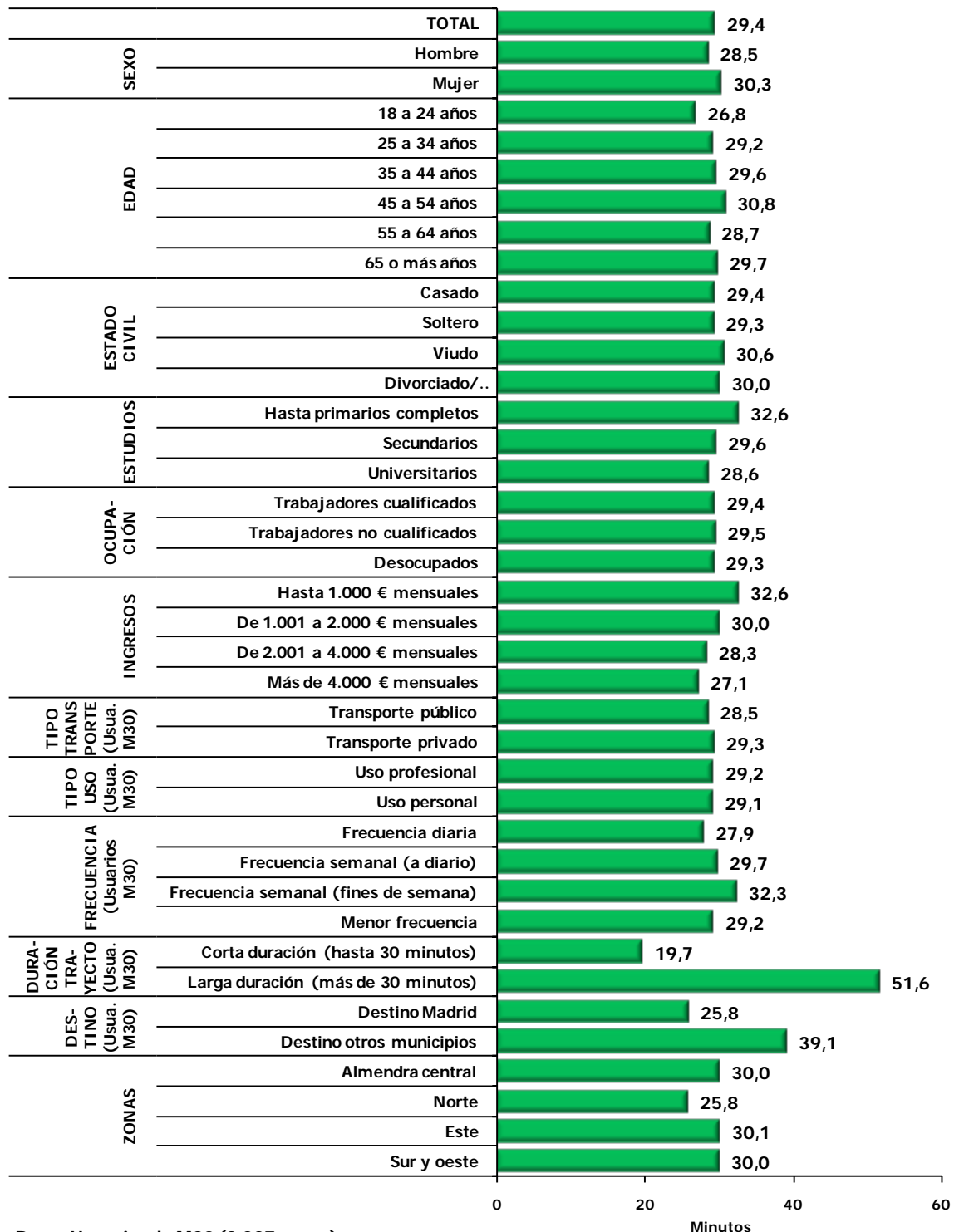


El capítulo dedicado a los tipos de uso se cierra con un análisis de la duración de los trayectos.

La duración media de los desplazamientos en que se incluye la M-30 en su trayecto completo es de casi media hora (29'), de los cuales, algo más de la mitad (17') se corresponden con el tramo específico por la M-30.

En concreto la mitad de los usuarios afirman que el total de su trayecto dura de 16 a 30 minutos (50,5%), mientras que el 54,3% señalan que por la M-30 pasan de 5 a 15 minutos, siendo estos dos porcentajes los mayoritarios en cada variable.

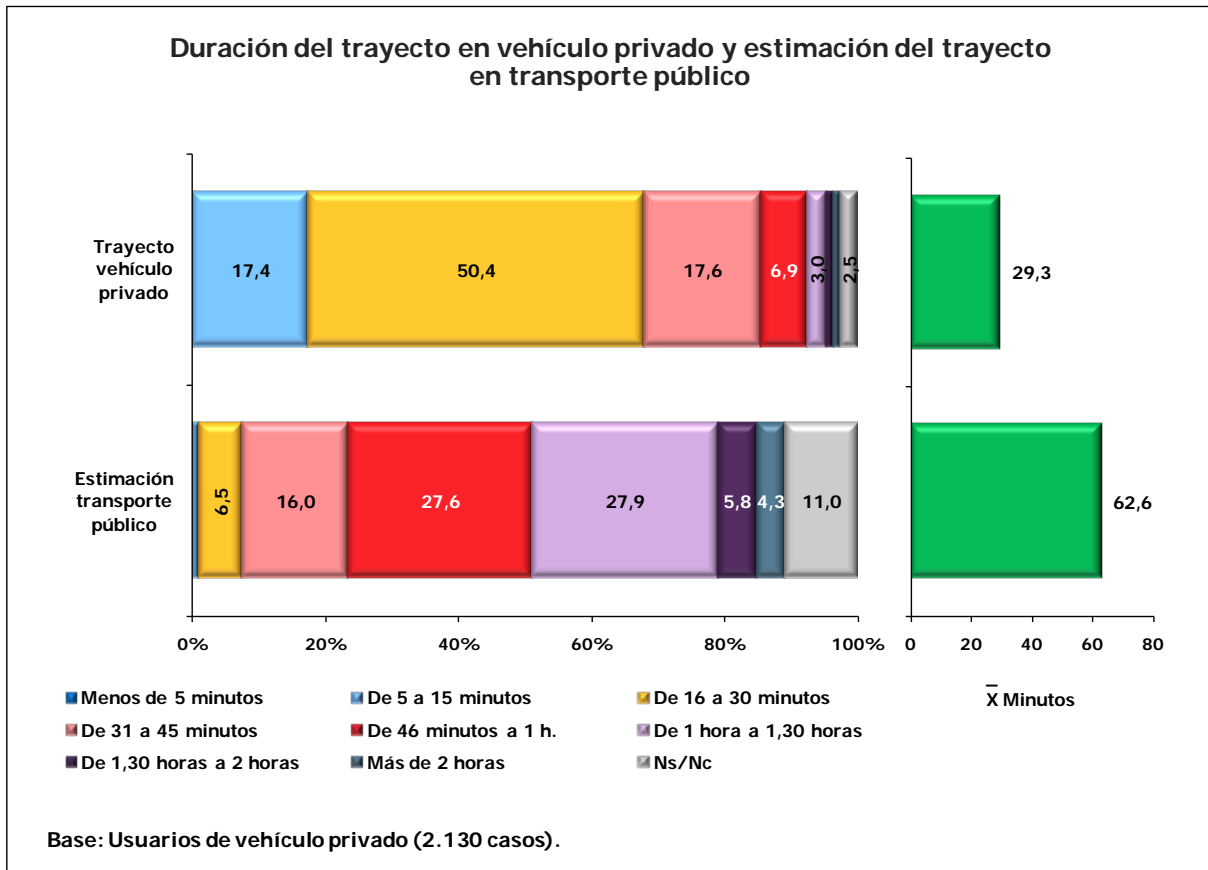
**P.16.1. ¿Podría decirme el tiempo medio que duran sus desplazamientos por la M30 durante todo el trayecto, incluido el que se realiza fuera de la M30? (Medias)**



Base: Usuarios de M30 (2.227 casos).

La duración media de los desplazamientos en que se incluye la M-30 es entre las mujeres (30') significativamente superior a la de los hombres (28') y la registrada entre quienes tienen estudios hasta primarios (33') con respecto a la que se da entre quienes los tienen universitarios (29'). También es superior la registrada entre quienes tienen ingresos del hogar de hasta 1.000 euros (33') con respecto a quienes ingresan de 2.001 a 4.000 euros (28') y la que se da entre quienes se desplazan en fin de semana (32'), con respecto a quienes lo hacen a diario (28') o sólo ocasionalmente (29'). Por último, es superior la que se registra entre quienes se desplazan a otros municipios (39') con respecto a quienes van a otros puntos de Madrid (26') y entre los residentes de Almendra central, la zona Este y Sur y la Oeste ( $\geq 30'$ ) con respecto a los de la zona de la corona Norte (26').

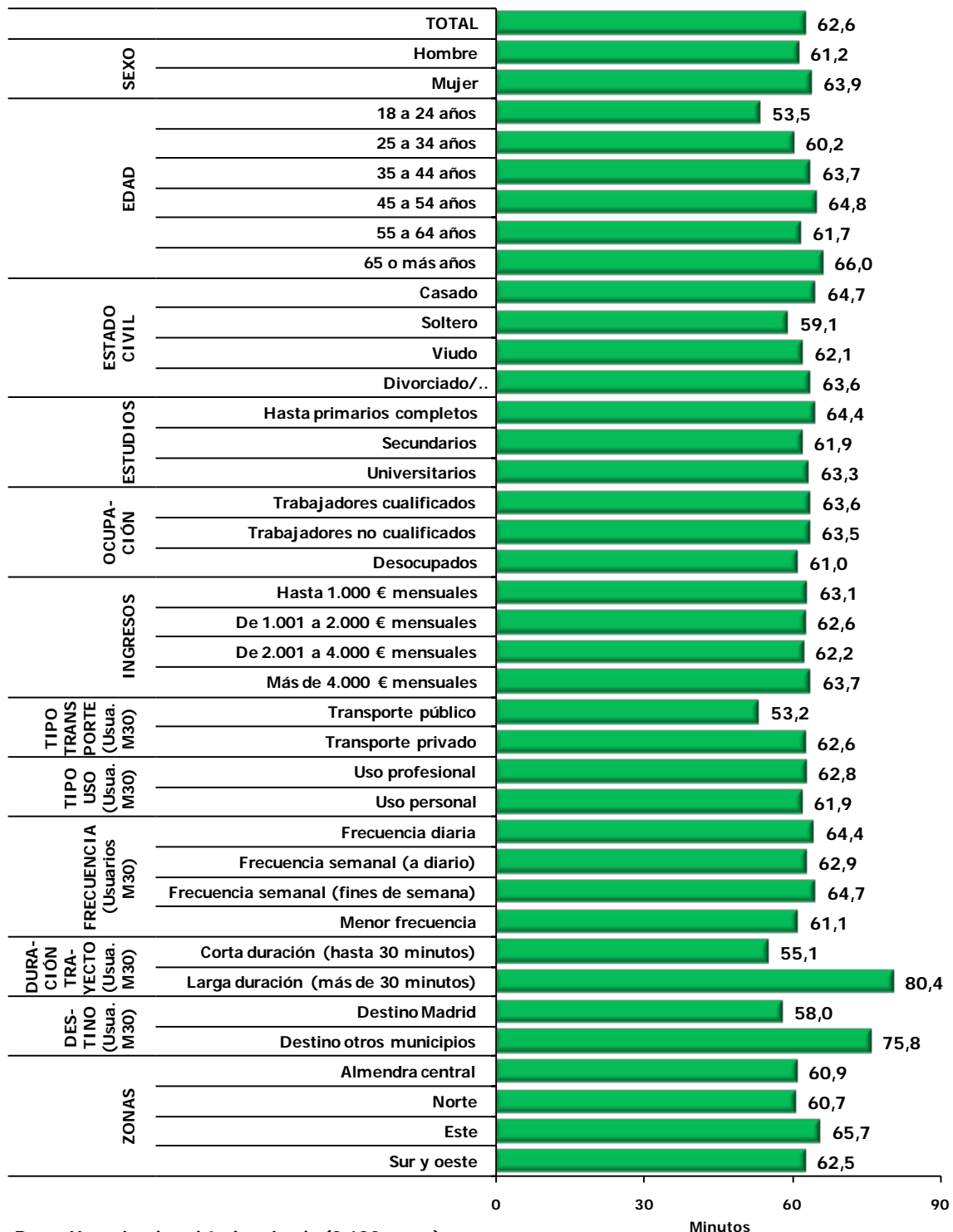
Otro aspecto que se midió relacionado con la duración de los desplazamientos fue, entre los usuarios de vehículo privado, la estimación del mismo desplazamiento en transporte público, para establecer el contraste entre esta estimación y la duración objetiva de su desplazamiento en vehículo privado.



La media de los desplazamientos entre quienes utilizan vehículo privado es también de media hora (29') prácticamente la misma que para el conjunto de usuarios, siendo también mayoritario el porcentaje de quienes tardan de 16 a 30 minutos en realizar el desplazamiento (50,4%). Ahora bien, la estimación media del tiempo que tardarían en realizarlo en transporte público es de más de una hora, 62 minutos y medio, lo que supone el doble de tiempo para el mismo desplazamiento.

Y es que tan sólo el 7,5% aseguran que tardarían menos de media hora en transporte público, mientras que el 16,0% afirman que tardarían de 31 a 45 minutos, el 27,6% de 46 minutos a una hora y el 27,9% de una hora a una hora y media, otro 10,1% señala que tardarían incluso más tiempo. Por tanto, he aquí una explicación para la selección del tipo de transporte por parte de los usuarios de la M-30.

**P.17. ¿Qué tiempo medio aproximado invertiría para realizar ese mismo desplazamiento en transporte público? (Medias)**

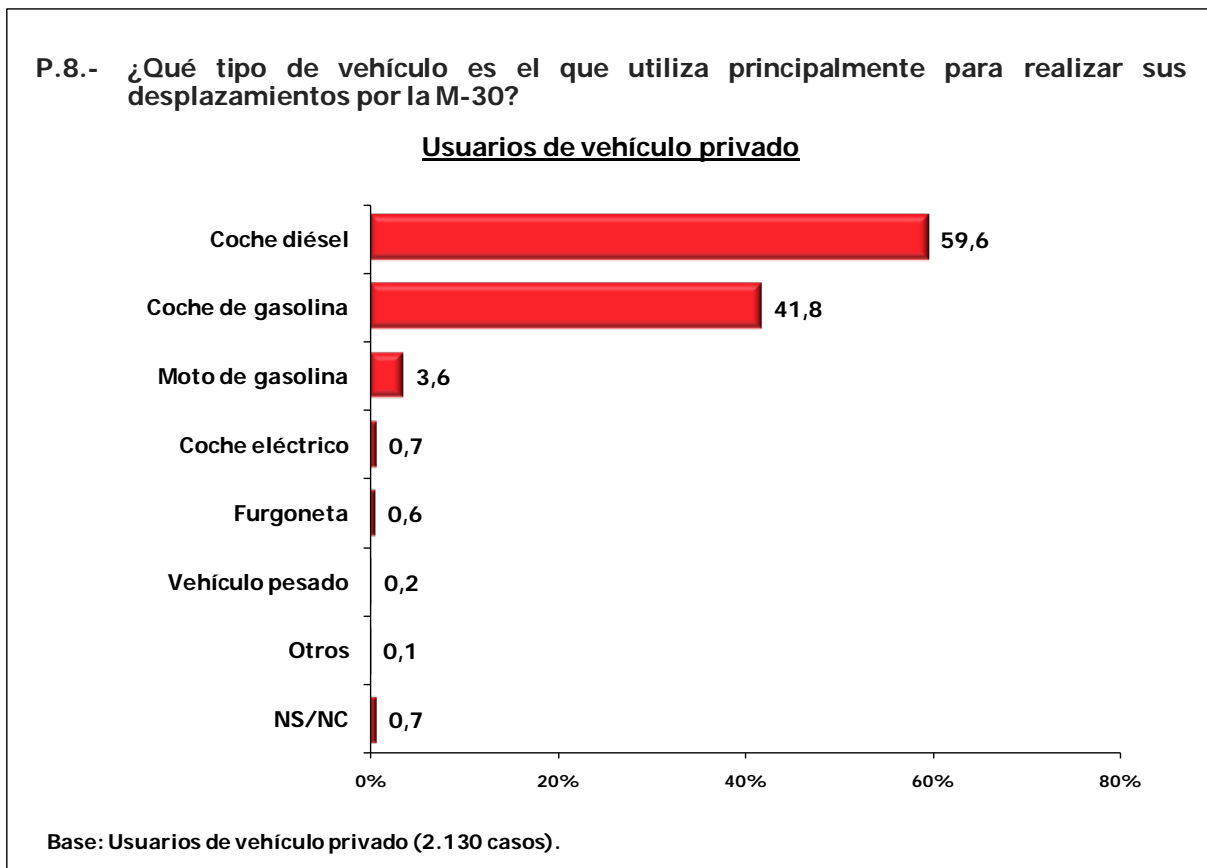


Base: Usuarios de vehículo privado (2.130 casos).

Atendiendo a los distintos segmentos, la media estimada de duración del mismo trayecto en transporte público entre las mujeres (64'), quienes tienen más de 25 años ( $\geq 60'$ ), casados (65'), que usan la vía todos los días (64'), con destino a otros municipios (76') y con residencia en la zona Este (66') es significativamente superior a la registrada entre los hombres (61'), quienes tienen menos de 25 años (54'), los solteros (59'), que usan la vía ocasionalmente (61'), que van a otros puntos de la ciudad de Madrid (58') y en las zonas de Almendra central y corona Norte (61') respectivamente.

### C) Vehículo privado

A los usuarios que anteriormente aseguraron que realizan sus desplazamientos en vehículo privado, se les consultó específicamente por el tipo de vehículo, su papel de conductor o acompañante y el número de ocupantes.



Aunque se percibe cierta alternancia en los vehículos utilizados, lo cierto es que quienes realizan sus desplazamientos en transporte privado lo hacen

mayoritariamente en coche, seis de cada diez afirman utilizar un coche diesel (59,6%) y el 41,8% un coche de gasolina, siendo estos vehículos claramente mayoritarios. El 3,6% de los ciudadanos señala que se desplazan en motocicleta de gasolina, el 0,7% en coche eléctrico, el 0,6% en furgoneta y el 0,2% en vehículo pesado.

P.8.- ¿Qué tipo de vehículo es el que utiliza principalmente para realizar sus desplazamientos por la M-30? (Usuarios vehículo privado)	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/separado
Base: Usuarios de vehículo privado	2.130	1.002	1.128	168	361	450	407	301	443	1194	706	102	111
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Coche de gasolina	41,8	39,8	43,5	44,2	40,7	34,5	39,1	46,9	48,1	38,0	44,4	55,9	51,4
Coche diésel	59,6	60,7	58,6	56,4	59,1	67,7	62,8	55,8	52,6	64,1	55,0	48,0	50,6
Coche eléctrico	0,7	0,8	0,7	0,0	0,5	1,1	0,5	0,7	1,1	0,9	0,6	1,0	0,0
Moto de gasolina	3,6	6,0	1,5	1,8	7,3	4,3	5,0	1,0	1,2	3,2	5,0	0,0	2,7
Moto eléctrica	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Furgoneta	0,6	0,7	0,4	0,0	0,5	1,3	0,5	0,3	0,2	0,5	0,9	0,0	0,0
Vehículo pesado	0,2	0,3	0,1	0,0	0,3	0,0	0,2	0,3	0,2	0,2	0,1	0,0	0,9
Otros	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0	0,2	0,2	0,3	0,0	0,2	0,0	0,0	0,9
NS/NC	0,7	0,0	1,3	1,8	0,0	0,5	0,2	0,0	2,0	0,6	0,9	1,9	0,0

P.8.- ¿Qué tipo de vehículo es el que utiliza principalmente para realizar sus desplazamientos por la M-30? (Usuarios vehículo privado)	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Usuarios de vehículo privado	2.130	156	1.136	831	950	247	894	238	662	489	99
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Coche de gasolina	41,8	40,4	41,5	42,2	40,3	34,8	44,7	40,9	42,1	37,8	48,5
Coche diésel	59,6	60,8	60,4	58,4	60,5	64,7	57,5	60,3	58,6	64,4	54,5
Coche eléctrico	0,7	1,3	0,4	1,2	0,8	0,4	0,8	0,8	0,5	0,8	1,0
Moto de gasolina	3,6	2,0	2,9	4,9	5,9	3,7	1,4	1,2	3,0	5,0	5,0
Moto eléctrica	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Furgoneta	0,6	0,7	0,6	0,5	0,7	0,8	0,3	1,7	0,6	0,8	0,0
Vehículo pesado	0,2	0,0	0,3	0,1	0,2	0,8	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0
Otros	0,1	0,0	0,1	0,2	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	1,0
NS/NC	0,7	2,5	0,7	0,4	0,2	0,9	1,2	1,3	0,7	0,0	0,0

P.8.- ¿Qué tipo de vehículo es el que utiliza principalmente para realizar sus desplazamientos por la M-30? (Usuarios vehículo privado)	TOTAL	TIPO TRANSPORTE (Usuarios M30)		TIPO USO (Usuarios M30)		FRECUENCIA (Usuarios M30)				DURACIÓN TRAYECTO (Usuarios M30)	
		Transporte público	Transporte privado	Uso profesional	Uso personal	Frecuencia diaria	Frecuencia semanal (a diario)	Frecuencia semanal (fines de semana)	Menor frecuencia	Corta duración (hasta 30 minutos)	Larga duración (más de 30 minutos)
Base: Usuarios de vehículo privado	2.130	232	2.130	912	1.709	478	356	285	1.000	1.449	627
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Coche de gasolina	41,8	44,8	41,8	38,6	42,8	35,9	42,0	45,0	43,4	43,6	37,0
Coche diésel	59,6	60,3	59,6	61,6	59,5	64,5	57,9	57,8	58,4	57,6	64,2
Coche eléctrico	0,7	0,4	0,7	0,7	0,8	0,4	0,6	0,7	1,0	1,0	0,2
Moto de gasolina	3,6	0,9	3,6	5,4	3,1	8,0	4,0	0,7	2,2	4,1	2,8
Moto eléctrica	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Furgoneta	0,6	0,5	0,6	0,7	0,5	1,2	0,3	0,0	0,5	0,7	0,3
Vehículo pesado	0,2	0,9	0,2	0,2	0,1	0,2	0,0	0,4	0,2	0,1	0,3
Otros	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,0	0,3	0,1	0,1	0,2
NS/NC	0,7	2,2	0,7	0,7	0,8	0,0	0,8	1,0	0,9	0,5	0,8

P.8.- ¿Qué tipo de vehículo es el que utiliza principalmente para realizar sus desplazamientos por la M-30? (Usuarios vehículo privado)	TOTAL	DESTINO (Usuarios M30)		ZONAS			
		Destino Madrid	Destino otros municipios	Almendra central	Norte	Este	Sur y oeste
Base: Usuarios de vehículo privado	2.130	1.544	586	656	315	579	580
	%	%	%	%	%	%	%
Coche de gasolina	41,8	41,3	42,9	42,3	46,3	39,7	40,7
Coche diésel	59,6	60,1	58,2	57,4	57,8	61,3	61,3
Coche eléctrico	0,7	0,6	1,0	1,5	0,3	0,5	0,3
Moto de gasolina	3,6	4,3	1,9	5,4	2,6	3,3	2,4
Moto eléctrica	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Furgoneta	0,6	0,7	0,3	0,8	0,3	0,3	0,7
Vehículo pesado	0,2	0,1	0,5	0,2	0,3	0,4	0,0
Otros	0,1	0,1	0,2	0,4	0,0	0,0	0,0
NS/NC	0,7	0,7	0,8	0,5	0,6	0,9	0,9

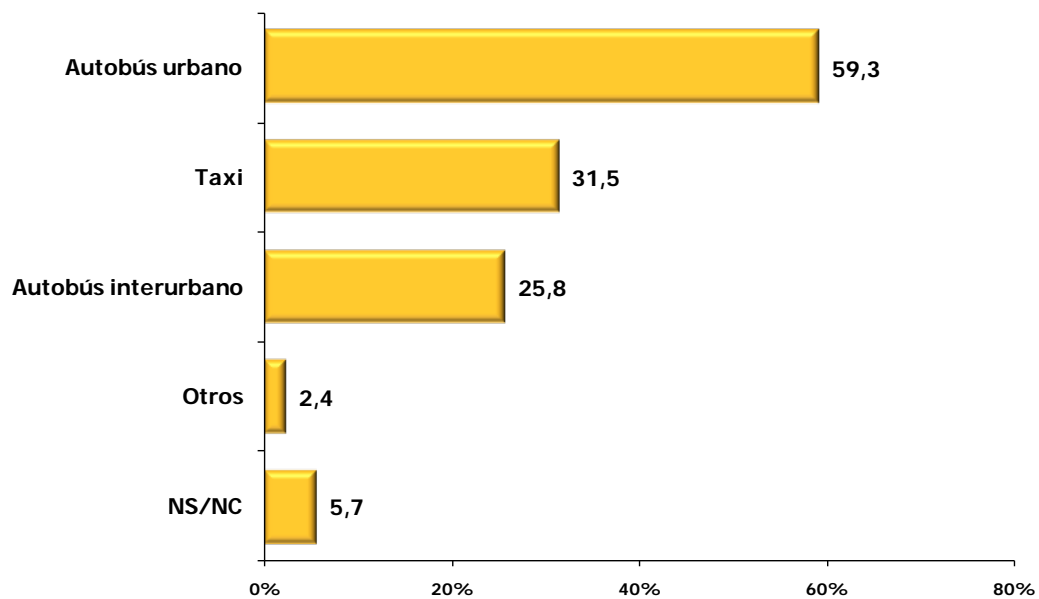
Si atendemos a las zonas de la ciudad los resultados no muestran diferencias significativas, excepto en el caso de los residentes de la Almendra central,



entre los cuales quienes utilizan el coche eléctrico (1,5%) y la moto de gasolina (5,4%) representan porcentajes significativamente superiores a los registrados entre el conjunto de los madrileños (0,7% y 3,6% respectivamente).

**P.8.- ¿Qué tipo de vehículo es el que utiliza principalmente para realizar sus desplazamientos por la M-30?**

**Usuarios de transporte público**



Base: Usuarios de transporte público (329 casos).

Por su parte, seis de cada diez usuarios de la M-30 que utilizan el transporte público, lo hacen principalmente en autobús urbano (59,3%), siendo este vehículo el más utilizado, le siguen el taxi (31,5%) y el autobús interurbano (25,8%) cuyos desplazamientos se realizan entre Madrid y otros municipios.

P.8.- ¿Qué tipo de vehículo es el que utiliza principalmente para realizar sus desplazamientos por la M-30? (Usuarios transporte público)	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/separado
Base: Usuarios de transporte público	329	132	197	54	70	62	50	39	54	130	171	15	11
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Autobús urbano</b>	<b>59,3</b>	55,4	61,9	59,2	67,4	55,9	67,9	48,8	52,0	63,8	56,2	46,7	73,2
<b>Autobús interurbano</b>	<b>25,8</b>	27,3	24,8	44,5	37,2	22,4	9,9	18,0	16,6	13,8	35,0	19,8	27,2
<b>Taxi</b>	<b>31,5</b>	32,0	31,1	18,6	27,0	36,1	34,5	33,3	40,7	31,0	30,5	53,3	28,0
<b>Otros</b>	<b>2,4</b>	3,7	1,5	1,8	0,0	3,2	6,0	5,0	0,0	3,0	2,3	0,0	0,0
<b>NS/NC</b>	<b>5,7</b>	7,4	4,5	1,9	8,4	4,8	5,9	7,6	5,5	6,9	5,2	0,0	8,9

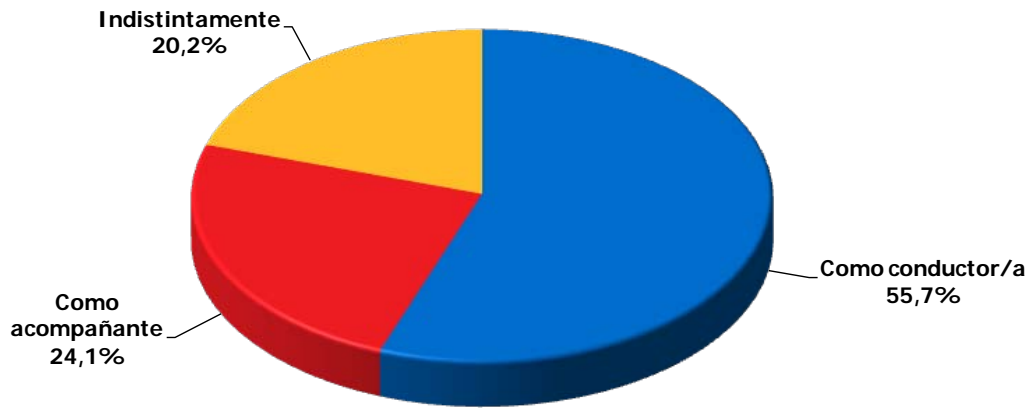
P.8.- ¿Qué tipo de vehículo es el que utiliza principalmente para realizar sus desplazamientos por la M-30? (Usuarios transporte público)	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Usuarios de transporte público	329	34	186	109	133	45	149	55	113	56	14
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Autobús urbano</b>	<b>59,3</b>	68,0	56,9	60,5	60,9	60,0	57,0	61,8	54,1	58,8	43,3
<b>Autobús interurbano</b>	<b>25,8</b>	17,6	26,9	26,5	22,5	28,7	27,6	20,0	27,3	21,5	28,4
<b>Taxi</b>	<b>31,5</b>	20,5	29,1	38,8	34,9	26,7	29,5	33,3	36,2	32,4	42,7
<b>Otros</b>	<b>2,4</b>	2,9	3,2	0,9	2,9	0,0	2,7	3,6	0,9	3,5	7,0
<b>NS/NC</b>	<b>5,7</b>	5,8	6,4	4,5	5,9	6,6	5,3	3,5	5,3	7,1	7,1

P.8.- ¿Qué tipo de vehículo es el que utiliza principalmente para realizar sus desplazamientos por la M-30? (Usuarios transporte público)	TOTAL	TIPO TRANSPORTE (Usuarios M30)		TIPO USO (Usuarios M30)		FRECUENCIA (Usuarios M30)				DURACIÓN TRAYECTO (Usuarios M30)	
		Transporte público	Transporte privado	Uso profesional	Uso personal	Frecuencia diaria	Frecuencia semanal (a diario)	Frecuencia semanal (fines de semana)	Menor frecuencia	Corta duración (hasta 30 minutos)	Larga duración (más de 30 minutos)
Base: Usuarios de transporte público	329	329	232	166	262	63	59	47	160	230	92
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Autobús urbano</b>	<b>59,3</b>	59,3	62,9	61,0	58,8	49,4	63,0	63,8	60,5	57,8	63,1
<b>Autobús interurbano</b>	<b>25,8</b>	25,8	29,7	28,2	26,3	28,4	32,0	32,4	20,6	23,9	31,4
<b>Taxi</b>	<b>31,5</b>	31,5	31,2	27,3	34,5	35,1	23,8	12,6	38,3	34,4	21,0
<b>Otros</b>	<b>2,4</b>	2,4	1,7	3,0	1,9	6,2	1,7	0,0	1,9	3,0	1,1
<b>NS/NC</b>	<b>5,7</b>	5,7	3,4	6,6	4,5	4,7	5,0	12,7	4,3	4,7	8,6

P.8.- ¿Qué tipo de vehículo es el que utiliza principalmente para realizar sus desplazamientos por la M-30? (Usuarios transporte público)	TOTAL	DESTINO (Usuarios M30)		ZONAS			
		Destino Madrid	Destino otros municipios	Almendra central	Norte	Este	Sur y oeste
Base: Usuarios de transporte público	329	244	85	104	43	88	94
	%	%	%	%	%	%	%
<b>Autobús urbano</b>	<b>59,3</b>	58,6	61,1	51,2	67,4	60,3	63,8
<b>Autobús interurbano</b>	<b>25,8</b>	20,4	41,4	30,4	23,3	19,4	27,8
<b>Taxi</b>	<b>31,5</b>	33,3	26,2	42,4	28,0	23,8	27,7
<b>Otros</b>	<b>2,4</b>	2,4	2,3	1,9	0,0	3,4	3,2
<b>NS/NC</b>	<b>5,7</b>	5,7	5,8	2,8	7,0	9,0	5,3

Si observamos los vehículos públicos utilizados según las zonas de Madrid, la única diferencia significativa se produce también entre los residentes en la Almendra central que utilizan el taxi para sus desplazamientos (42,4%) cuyo porcentaje es significativamente superior al registrado en el total (31,5%) y también en las zonas de la corona Este (23,8%) y la de la corona Sur y Oeste de la ciudad (27,7%).

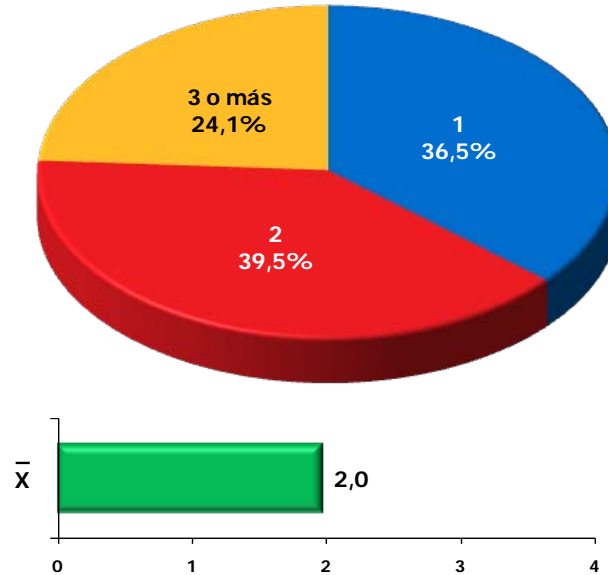
**P.10.- Cuando se desplaza por la M30 en transporte privado ¿Cómo realiza los desplazamientos normalmente, como conductor/a o como acompañante?**



**Base: Usuarios de vehículo privado (2.130 casos).**

El 55,7% de los usuarios de vehículo propio lo usan en calidad de conductores, el 24,1% como acompañantes y el 20,2% indistintamente alternando los dos tipos de ocupación.

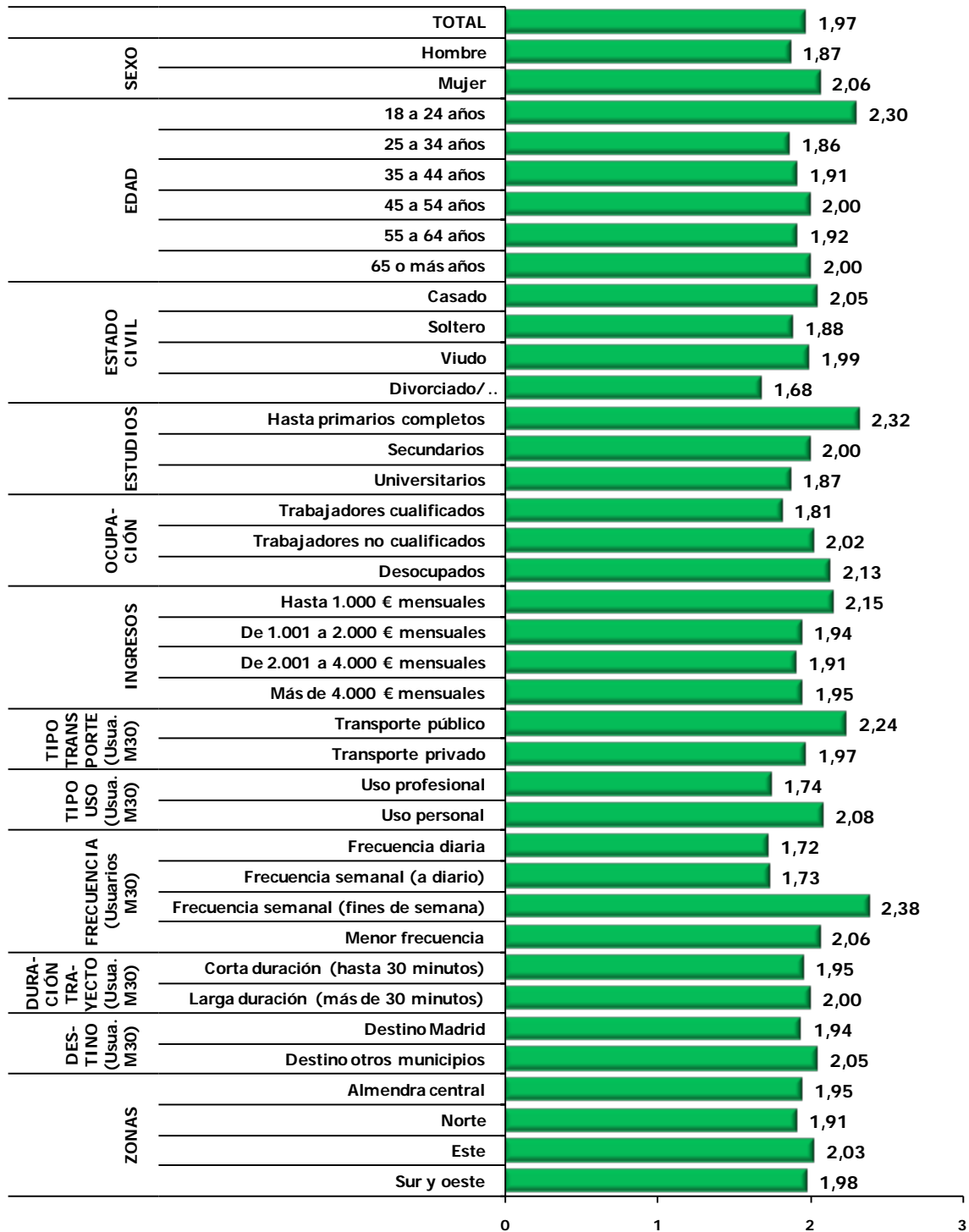
**P.11.- ¿Con cuántas personas suele compartir vehículo en los desplazamientos por la M-30?**



**Base: Usuarios de vehículo privado (2.130 casos).**

En cuanto a la ocupación de los vehículos, la media es prácticamente de dos ocupantes por vehículo (1,97), afirmando cuatro de cada diez que van dos personas en el coche (39,5%), uno de cada tres que va una sola persona (36,5%) y el 24,1% que van tres o más ocupantes.

**P.11.- ¿Con cuántas personas suele compartir vehículo en los desplazamientos por la M-30?(Medias)**

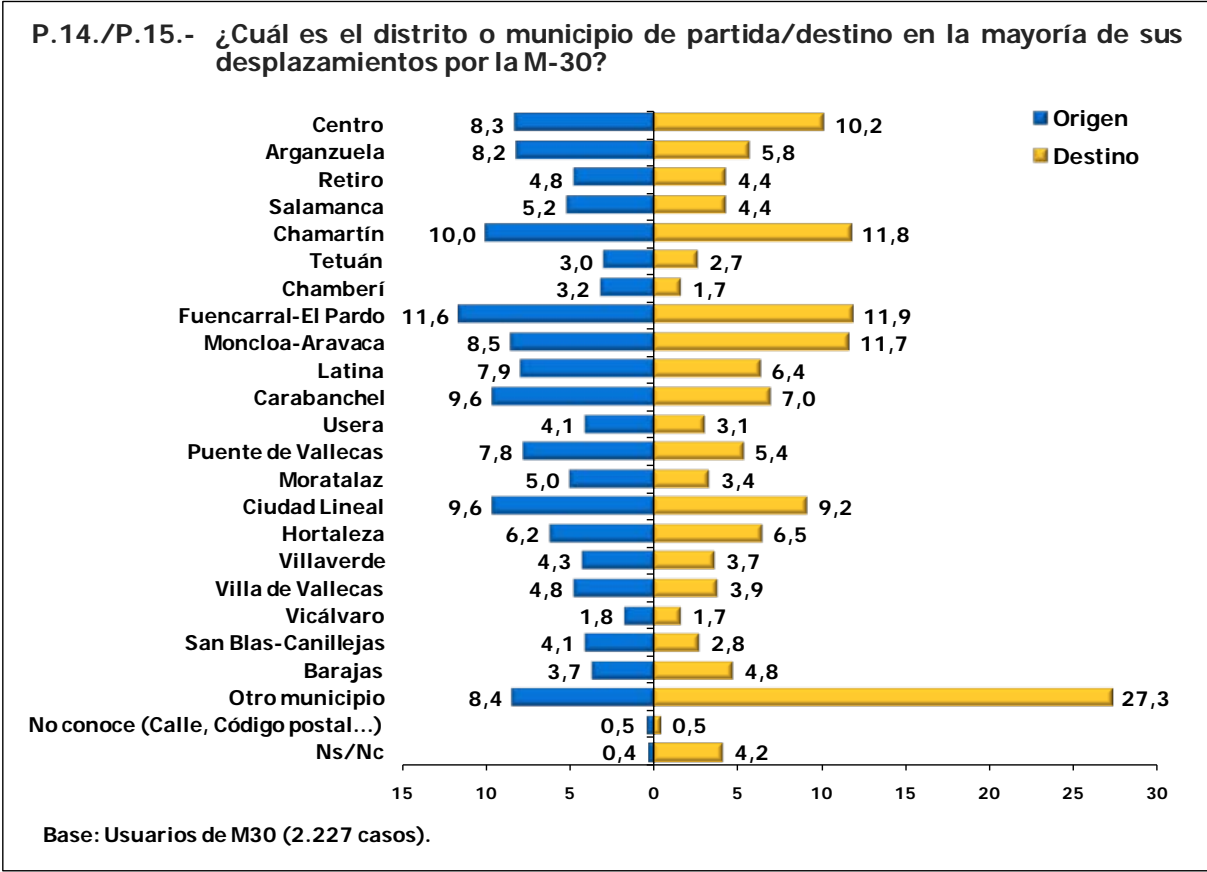


Base: Usuarios de vehículo privado (2.130 casos).

La media de ocupación es significativamente superior entre las mujeres (2,06) que entre los hombres (1,87); entre quienes tienen menos de 25 años (2,30) que entre quienes tienen más ( $\leq 2,00$ ); entre los casados (2,05) que entre los solteros o divorciados ( $\leq 1,88$ ); entre quienes tienen estudios hasta primarios (2,32) que entre quienes tienen mayor nivel ( $\leq 2,00$ ); entre los trabajadores no cualificados o desocupados ( $\geq 2,13$ ) que entre los cualificados (1,81); entre quienes ingresan menos de 1.000 euros mensuales en el hogar (2,15) que entre quienes ingresan de 1.001 a 4.000 euros ( $\leq 1,94$ ); entre quienes alternan con transporte público (2,24) que entre quienes utilizan el privado (1,97); entre quienes lo usan por motivos personales (2,08) que por motivos profesionales (1,74); entre quienes lo usan los fines de semana u ocasionalmente ( $\geq 2,06$ ) que entre los que lo usan con mayor frecuencia ( $\leq 1,73$ ) y entre quienes tienen como destino otros municipios (2,05) que entre quienes se desplazan a otro punto de Madrid (1,94).

#### D) Origen y destino

Finalmente, para cerrar el bloque destinado al uso de la M-30 se consultó a los usuarios sobre el punto de origen y el de destino de sus desplazamientos, tomando como referencia el distrito del municipio de Madrid u otros posibles municipios.



Los distritos en los que más desplazamientos por la M-30 se originan son Fuencarral el Pardo (11,6%), Chamartín (10,0%), Ciudad Lineal (9,6%), Carabanchel (9,6%) y Moncloa-Aravaca (8,5%), todos ellos colindantes con la vía, también hay que señalar que el 8,5% de los desplazamientos se originan en otros municipios. Sin embargo en Vicálvaro (1,8%), Tetuán (3,0%), Chamberí (3,2%) y Barajas (3,7%) son los distritos en los que menos desplazamientos por la M-30 se originan.

En cuanto al destino, el 27,3% de los desplazamientos por la M-30 se producen a otros municipios, el 11,9% a Fuencarral –El Pardo, el 11,8% a Chamartín, el 8,5% a Moncloa-Aravaca y el 8,3% al distrito Centro. Mientras que los distritos de Vicálvaro (1,7%), Chamberí (1,7%), Tetuán (2,7%) y San Blas-Canillejas (2,8%) son los distritos a los que menos desplazamientos se dirigen.



P.14.- ¿Cuál es el distrito o municipio de partida en la mayoría de sus desplazamientos por la M-30? (Otros municipios de origen)	TOTAL
Base: Origen en otros municipios	186
	%
Alcobendas	12,9
Getafe	6,0
Alcorcón	4,4
Alcalá de Henares	4,3
Rozas de Madrid, Las	4,3
Leganés	3,2
Majadahonda	3,2
San Sebastián de los Reyes	2,7
Fuenlabrada	2,1
Parla	2,1
Rivas-Vaciamadrid	2,1
Aranjuez	1,7
Coslada	1,6
Escorial, El	1,6
Móstoles	1,6
Torrejón de Ardoz	1,6
Becerril de la Sierra	1,1
Chinchón	1,1
Colmenar Viejo	1,1
Guadarrama	1,1
Pozuelo de Alarcón	1,1
Arganda del Rey	0,6
Boadilla del Monte	0,5
Cabanillas de la Sierra	0,5
Cercedilla	0,5
Collado Villalba	0,5
Galapagar	0,5
Mejorada del Campo	0,5
Paracuellos de Jarama	0,5
Rascafría	0,5
Tres Cantos	0,5
Valdetorres de Jarama	0,5
Municipios de otras provincias	9,7

Si observamos los principales municipios fuera de Madrid en los que se da origen a los desplazamientos por la M-30 se han identificado hasta 32 municipios de Madrid y otros de otras comunidades, entre los que destacan Alcobendas (12,9%), Getafe (6,0%), Alcorcón (4,4%), Alcalá de Henares (4,3%), Las Rozas (4,3%), Leganés (3,2%), Majadahonda (3,2%) o San Sebastián de los Reyes (2,7%).

P.15.- ¿Cuál es el distrito o municipio de destino en la mayoría de sus desplazamientos por la M-30? (Otros municipios de destino)	TOTAL
Base: Destino en otros municipios	606
	%
Alcobendas	13,4
Getafe	4,8
San Sebastián de los Reyes	4,4
Rozas de Madrid, Las	4,1
Alcorcón	4,0
Móstoles	3,8
Tres Cantos	3,7
Alcalá de Henares	3,0
Leganés	2,6
Majadahonda	2,6
Rivas-Vaciamadrid	2,3
Parla	2,0
Colmenar Viejo	1,8
Torrejón de Ardoz	1,8
Boadilla del Monte	1,7
Escorial, El	1,3
Fuenlabrada	1,3
Arganda del Rey	1,2
Collado Villalba	1,2
Coslada	1,1
Navalcarnero	1,0
Guadarrama	0,8
Algete	0,7
Aranjuez	0,7
Buitrago del Lozoya	0,7
Chinchón	0,7
Torrelorones	0,7
Valdemoro	0,7
Becerril de la Sierra	0,5
Miraflores de la Sierra	0,5
Paracuellos de Jarama	0,5
Pinto	0,5
Rascafría	0,5
San Fernando de Henares	0,5
Villaviciosa de Odón	0,5
Álamo, El	0,3
Cabrera, La	0,3
Cercedilla	0,3
Fuente el Saz de Jarama	0,3
Galapagar	0,3
Guadalix de la Sierra	0,3
Navacerrada	0,3
Pozuelo de Alarcón	0,3
Valdetorres de Jarama	0,3
Aldea del Fresno	0,2
Ambite	0,2
Arroyomolinos	0,2
Bustarviejo	0,2
Cabanillas de la Sierra	0,2
Campo Real	0,2
Cenicientos	0,2
Ciempozuelos	0,2
Colmenar de Oreja	0,2
Colmenar del Arroyo	0,2
Fresnedillas de la Oliva	0,2
Lozoya	0,2
Lozoyuela-Navas-Sieteiglesias	0,2
Mejorada del Campo	0,2
Molar, El	0,2
Moraleja de Enmedio	0,2
Navalafuente	0,2
San Martín de Valdeiglesias	0,2
Serranillos del Valle	0,2
Valdeolmos-Alalpardo	0,2
Venturada	0,2
Municipios de otras provincias	17,4

En cuanto al destino, se identificaron más del doble de municipios que en origen, en concreto 65 sólo de la provincia de Madrid, encabezados también claramente por Alcobendas (13,4%) seguido de Getafe (4,8%), San Sebastián de los Reyes (4,4%), Las Rozas (4,1%), Alcorcón (4,0%), Móstoles (3,8%) y Tres Cantos (3,7%).

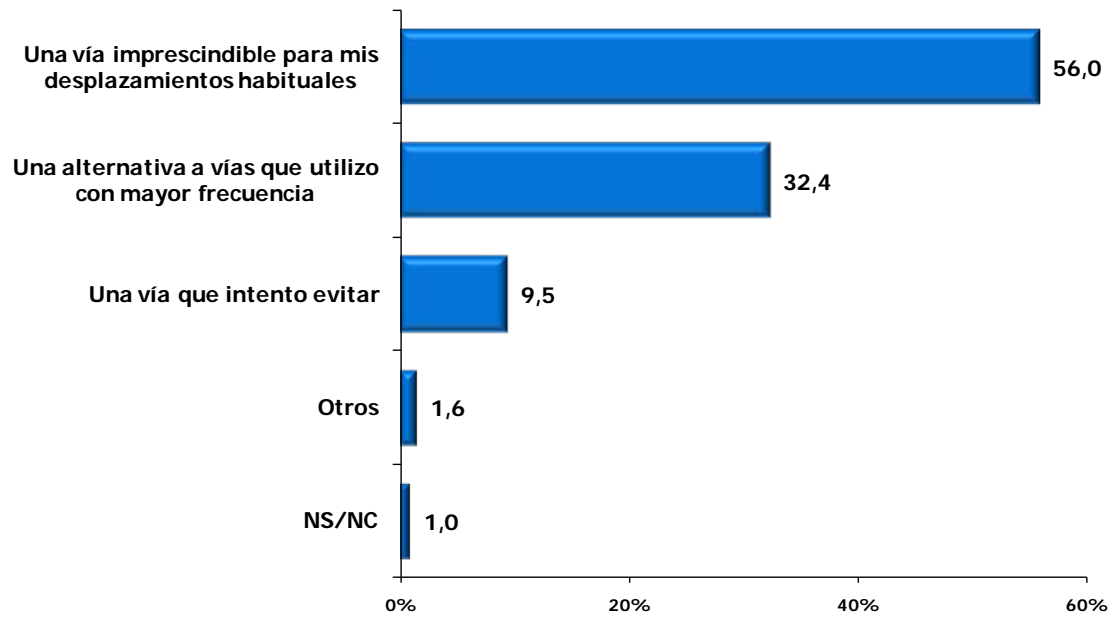
### 3.3. Valoración de la M-30

Una vez conocida la tipología y forma en que se usa la M-30, se procedió a pedir a los usuarios una serie de valoraciones y explicaciones de las mismas. En concreto se indagó sobre cuatro aspectos específicos:

- Importancia de la vía.
- Valoración.
- Motivos de valoración negativa.
- Identificación de tramos conflictivos.

#### A) Importancia de la vía

En primer lugar, para medir la importancia que la vía tiene entre los usuarios, se les invitó a decantarse entre tres opciones específicas con respecto a su relación con la M-30, estas opciones se corresponden con una escala de importancia en tres niveles, cuya categoría mayor, que es la consideración de la vía como imprescindible para los desplazamientos de cada uno, funcionó como respuesta única, excluyendo a las demás, mientras que la otras dos podrían darse de forma simultánea.

**P.18.- Para usted, principalmente, la M-30 es...**

Base: Usuarios de M30 (2.227 casos).

Más de la mitad de los usuarios de la M-30 la consideran una vía imprescindible para sus desplazamientos habituales (56,0%) siendo esta la opción de respuesta mayoritaria. El 32,4% afirma que se trata de una vía alternativa a otras que utilizan con mayor frecuencia, mientras que representan un 9,5% los usuarios que afirman que la intentan evitar.

Por todo ello cabe considerar que en general, la M-30 es una vía de gran importancia en el conjunto de los usuarios de la misma.

P.18.- Para usted, principalmente, la M-30 es...	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/ separado
Base: Usuarios de M30	2.227	1.035	1.192	180	376	465	422	312	472	1233	753	109	115
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Una vía imprescindible para mis desplazamientos habituales	56,0	58,6	53,8	51,6	54,1	56,6	58,6	54,9	57,1	59,1	51,8	53,2	55,3
Una alternativa a vías que utilizo con mayor frecuencia	32,4	30,6	34,0	36,6	32,3	31,3	29,8	33,6	33,8	31,2	34,3	36,6	30,7
Una vía que intento evitar	9,5	8,8	10,0	11,1	13,0	10,2	8,4	8,7	6,8	7,6	12,9	5,6	9,6
Otros	1,6	1,7	1,5	1,7	1,1	1,3	1,2	2,9	1,7	1,2	1,5	3,7	3,6
NS/NC	1,0	0,7	1,3	0,6	0,6	1,1	2,1	0,3	0,8	1,1	0,7	0,9	0,9

P.18.- Para usted, principalmente, la M-30 es...	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Usuarios de M30	2.227	173	1.191	856	983	257	948	259	695	500	103
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Una vía imprescindible para mis desplazamientos habituales	56,0	59,5	54,3	57,6	57,1	59,9	53,5	52,1	59,0	56,7	54,0
Una alternativa a vías que utilizo con mayor frecuencia	32,4	31,8	32,9	32,2	31,3	26,1	35,7	34,9	29,4	33,4	40,1
Una vía que intento evitar	9,5	7,5	10,2	8,8	9,9	11,6	8,5	11,9	9,7	7,1	5,8
Otros	1,6	2,4	1,7	1,2	1,3	1,2	2,0	2,3	1,7	2,1	0,0
NS/NC	1,0	0,0	1,4	0,5	0,7	1,5	1,1	0,8	0,3	1,2	0,0

P.18.- Para usted, principalmente, la M-30 es...	TOTAL	TIPO TRANSPORTE (Usuarios M30)		TIPO USO (Usuarios M30)		FRECUENCIA (Usuarios M30)				DURACIÓN TRAYECTO (Usuarios M30)	
		Transporte público	Transporte privado	Uso profesional	Uso personal	Frecuencia diaria	Frecuencia semanal (a diario)	Frecuencia semanal (fines de semana)	Menor frecuencia	Corta duración (hasta 30 minutos)	Larga duración (más de 30 minutos)
Base: Usuarios de M30	2.227	329	2.130	951	1.784	494	373	298	1.051	1.510	661
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Una vía imprescindible para mis desplazamientos habituales	56,0	53,0	56,6	62,9	53,7	75,7	67,5	47,5	45,2	57,3	54,6
Una alternativa a vías que utilizo con mayor frecuencia	32,4	33,3	32,2	27,3	34,9	17,4	23,7	39,4	40,6	32,9	30,8
Una vía que intento evitar	9,5	11,6	9,2	8,9	9,2	6,9	7,7	9,1	11,4	8,4	11,5
Otros	1,6	2,1	1,5	1,0	1,8	0,0	1,1	1,3	2,5	1,2	2,3
NS/NC	1,0	1,2	1,0	0,4	1,1	0,2	0,3	3,0	1,0	0,7	1,1

P.18.- Para usted, principalmente, la M-30 es...	TOTAL	DESTINO (Usuarios M30)		ZONAS			
		Destino Madrid	Destino otros municipios	Almendra central	Norte	Este	Sur y oeste
Base: Usuarios de M30	2.227	1.621	606	689	324	610	604
	%	%	%	%	%	%	%
Una vía imprescindible para mis desplazamientos habituales	56,0	56,3	55,2	52,1	61,1	54,3	59,6
Una alternativa a vías que utilizo con mayor frecuencia	32,4	32,7	31,7	34,7	27,5	33,9	31,0
Una vía que intento evitar	9,5	9,2	10,1	9,7	9,9	10,8	7,6
Otros	1,6	1,4	2,2	2,8	0,9	1,0	1,2
NS/NC	1,0	0,9	1,3	1,2	1,2	1,0	0,7

Quienes consideran imprescindible la M-30 representan un porcentaje entre los hombres (58,6%), los casados (59,1%), quienes hacen un uso profesional de la vía (62,9%), con una frecuencia diaria o de lunes a viernes ( $\geq 67,5\%$ ) y en las zonas de las coronas Norte y la Sur y Oeste ( $\geq 59,6\%$ ) significativamente superior al registrado entre las mujeres (53,8%), los solteros (51,8%), quienes lo usan con menor frecuencia ( $\leq 47,5\%$ ) y los

residentes en la Almendra central (52,1%) respectivamente. Siendo los porcentajes entre quienes usan la vía con mayor frecuencia también significativamente superiores al registrado entre el conjunto de usuarios (56,0%).

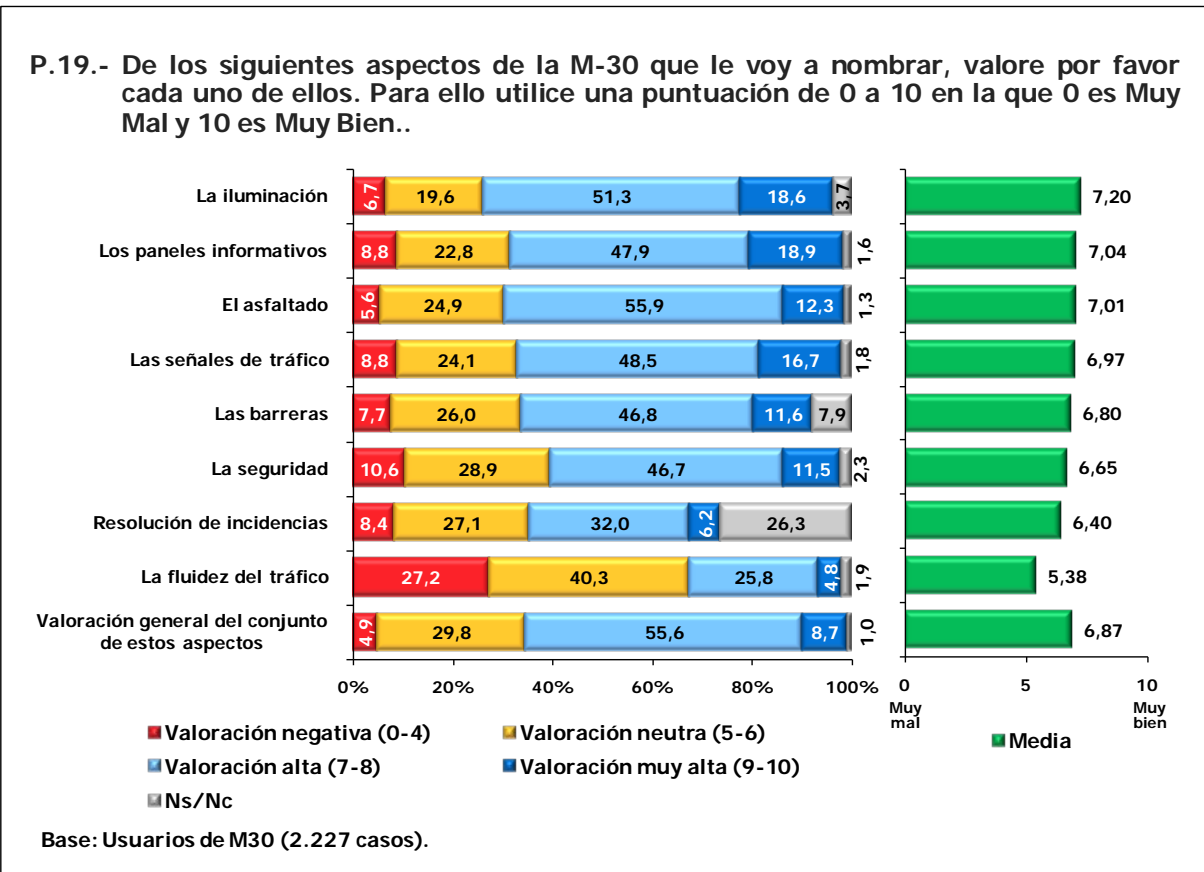
Por su parte, quienes afirman que se trata de una vía que utilizan como alternativa representan entre los desocupados (35,7%), quienes viven en hogares con ingresos de más de 4.000 euros (40,1%), los que usan la vía los fines de semana u ocasionalmente ( $\geq 39,4\%$ ) y en las zonas de Almendra central y la corona Este ( $\geq 33,9\%$ ) porcentajes significativamente superiores a los registrados entre los que trabajan ( $\leq 31,3\%$ ), los que ingresan de 1.001 a 2.000 euros en los hogares (29,4%), quienes usan la vía con mayor frecuencia ( $\leq 23,7\%$ ) y residentes en la zona Norte (27,5%) respectivamente.

Sin embargo, quienes intentan evitar la vía, destacan significativamente entre quienes tienen de 25 a 34 años (13,0%), entre los solteros (12,9%) en relación con el total (9,5%) y entre quienes viven en hogares con menor nivel de ingresos (11,9%), los que sólo usan la vía ocasionalmente (11,4%) y quienes realizan trayectos de larga duración (11,5%) en relación con el porcentaje registrado entre los que ingresan de 2.001 a 4.000 euros al mes (7,1%), quienes usan la vía todos los días (6,9%), y quienes realizan trayectos de menos de media hora (8,4%).

## B) Valoración de los usuarios

También se procedió a enumerar una serie de atributos de la vía para que en una escala en la que 0 es muy mal y 10 es muy bien, los usuarios puntuasen su valoración, incluyendo además una valoración general.





La valoración general es positiva registrando una puntuación media de 6,87 sobre 10, casi notable. En este sentido, hay que señalar que el 64,3% de los usuarios han asignado una valoración alta (55,6%) o muy alta (8,7%) al conjunto de los aspectos, mientras que el 29,8% emitió valoraciones intermedias (puntuaciones de 5 y 6) y el 4,9% negativas, con puntuaciones inferiores al 5.

En cuanto a los atributos, las valoraciones medias oscilan entre el 5,38 registrado para la fluidez del tráfico y el 7,20 en cuanto a la iluminación, ningún atributo registra una media inferior a 5, pero el porcentaje de valoraciones varía claramente entre unos y otros aspectos.

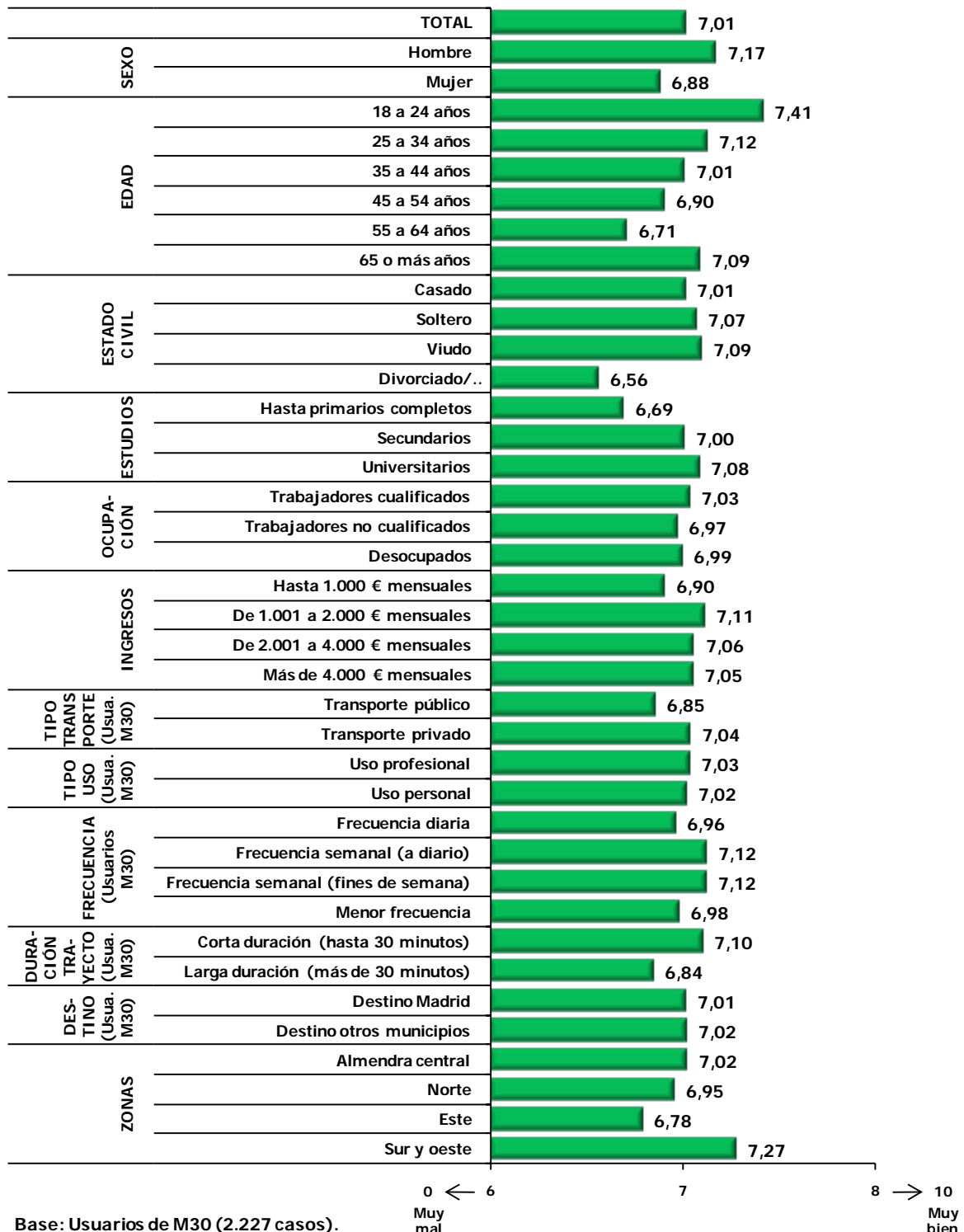
Así, los tres aspectos mejor valorados son la iluminación (7,20), los paneles informativos (7,04) y el asfaltado (7,01), en los tres casos el porcentaje de quienes valoran a partir de 7 se sitúa entre el 65% y el 70% de los usuarios, sin que en ninguno de los casos el porcentaje de valoraciones negativas supere el 8,8%.

A estos le siguen las señales de tráfico (6,97), las barreras (6,80) y la seguridad (6,65), todas ellas con una valoración media ligeramente inferior aunque con porcentajes similares en los tramos de valoración.

Seguidamente la resolución de incidencias registra una media similar (6,40) aunque tiene porcentajes inferiores en sus valoraciones, esto se debe a que es el aspecto con una tasa mayor de no respuesta (26,3%) debido al desconocimiento del aspecto a medir entre los usuarios que no sufren o han sufrido incidencias que resolver.

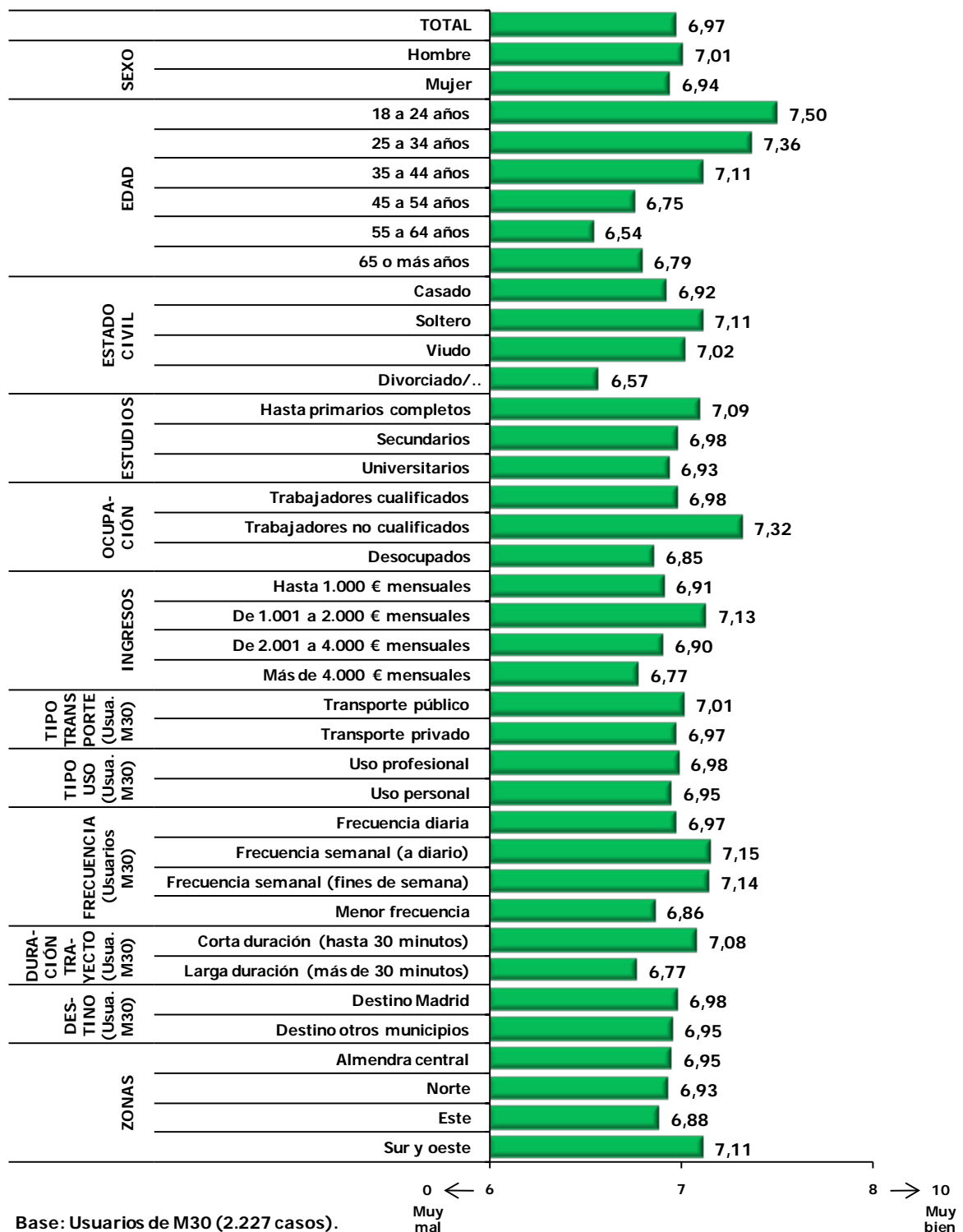
Por último, aunque con una puntuación media de 5,38, el aspecto peor valorado es la fluidez del tráfico, de hecho se trata de un aspecto que ha valorado por debajo del 5 un 27,2% de usuarios, porcentaje que destaca en comparación con los otros aspectos, por su parte cuatro de cada diez lo valoraron entre 5 y 6 (40,3%), el 25,8% entre 7 y 8 y el 4,8% le concedió valoraciones entre 9 y 10.

**P.19.1. Valoración de aspectos de la M-30: El asfaltado (Medias)**



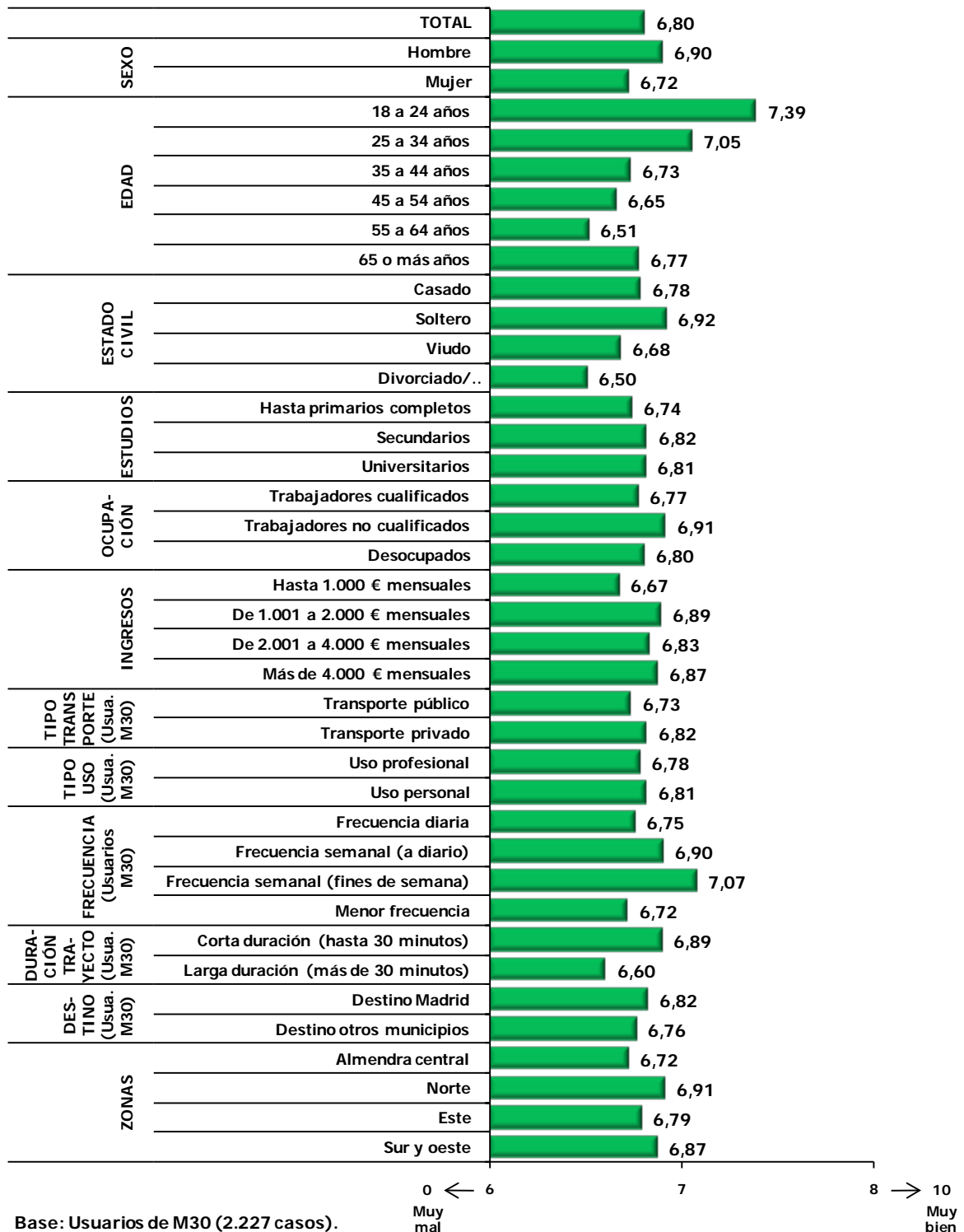
La valoración media registrada a propósito del asfaltado destaca entre las mujeres (7,17), los menores de 25 años (7,41) los no divorciados ( $\geq 7,09$ ), quienes tienen estudios secundarios o universitarios ( $\geq 7,00$ ), entre quienes realizan desplazamientos de menos de media hora (7,10) y entre los residentes en la Almendra central y en la zona de la corona Sur y Oeste ( $\geq 7,02$ ) con respecto al registrado entre los hombres (6,88), quienes tienen 25 y más años ( $\leq 7,12$ ), los divorciados (6,56), quienes tienen estudios hasta primarios (6,69), quienes realizan desplazamientos de más de media hora (6,84) y los residentes en la zona de la corona Este (6,78) respectivamente.

**P.19.2. Valoración de aspectos de la M-30: Las señales de tráfico (Medias)**



En cuanto a las señales de tráfico, la valoración media que se registra entre quienes tienen de 18 a 44 años ( $\geq 7,11$ ), entre los solteros (7,11), entre los trabajadores no cualificados (7,32), quienes ingresan de 1.001 a 2.000 euros mensuales (7,13), con una frecuencia semanal ( $\geq 7,14$ ), quienes realizan trayectos de corta duración (7,08) y en la zona de la corona Sur y Oeste (7,11) es significativamente superior a la que se registra entre quienes tienen 45 años o más ( $\leq 6,79$ ), los casados o divorciados ( $\leq 6,92$ ), los trabajadores cualificados o los desocupados ( $\leq 6,98$ ), quienes ingresan de 2.001 a 4.000 euros (6,90), los que usan la vía ocasionalmente (6,86), los que hacen trayectos de más de media hora (6,77) y los residentes en la zona de la corona Este (6,88) respectivamente.

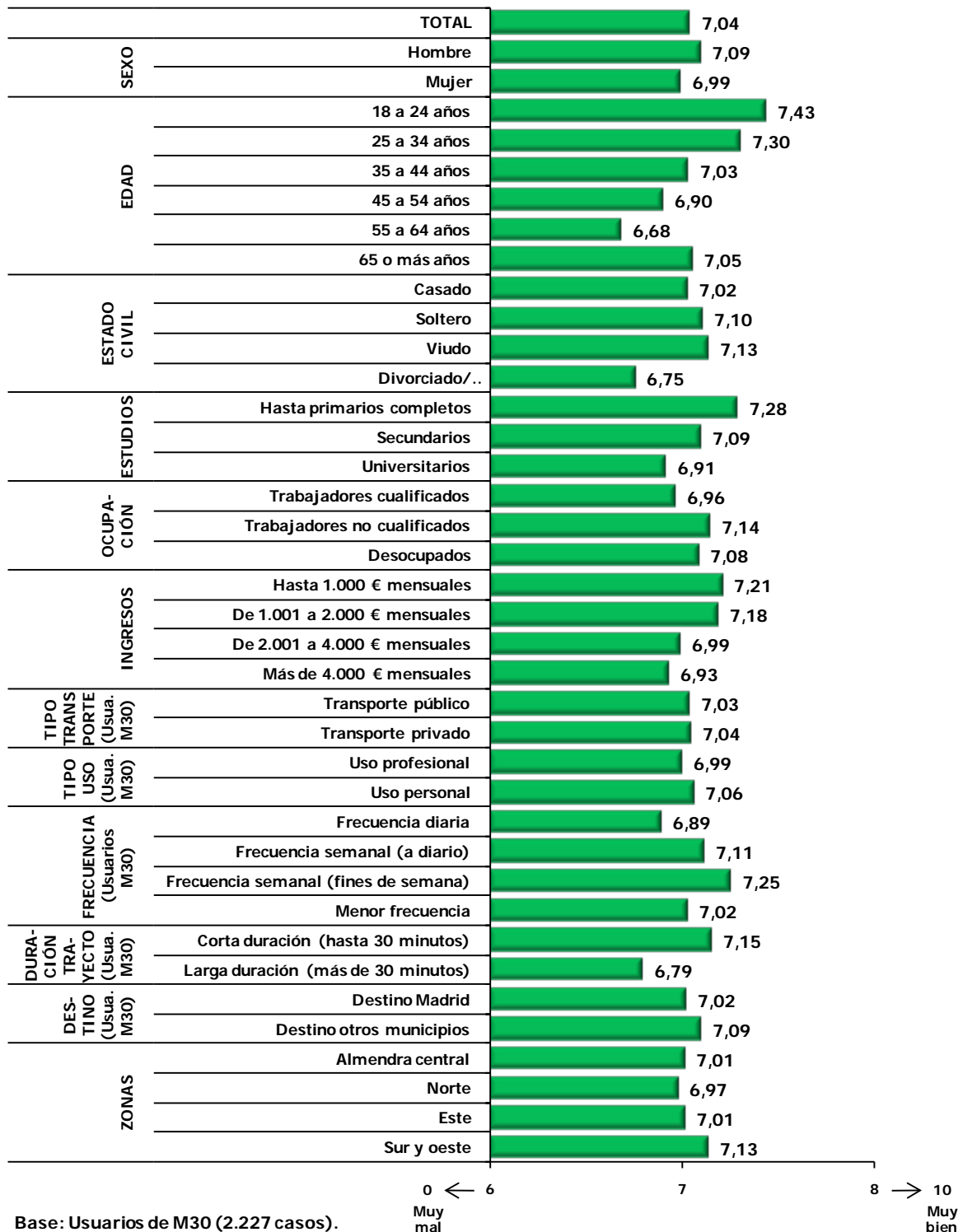
**P.19.3. Valoración de aspectos de la M-30: Las barreras (Medias)**



La valoración media que reciben las barreras es significativamente superior entre los hombres (6,90) que entre las mujeres (6,71), entre los que tienen de 18 a 34 años ( $\geq 7,05$ ) que entre los que tienen más ( $\leq 6,77$ ), entre los casados y solteros ( $\geq 6,78$ ) que entre los divorciados (6,50), entre quienes usan la vía los fines de semana (7,07) que entre quienes la usan a diario u ocasionalmente ( $\leq 6,75$ ) y entre quienes realizan trayectos cortos (6,89) que entre quienes los realizan largos (6,60).

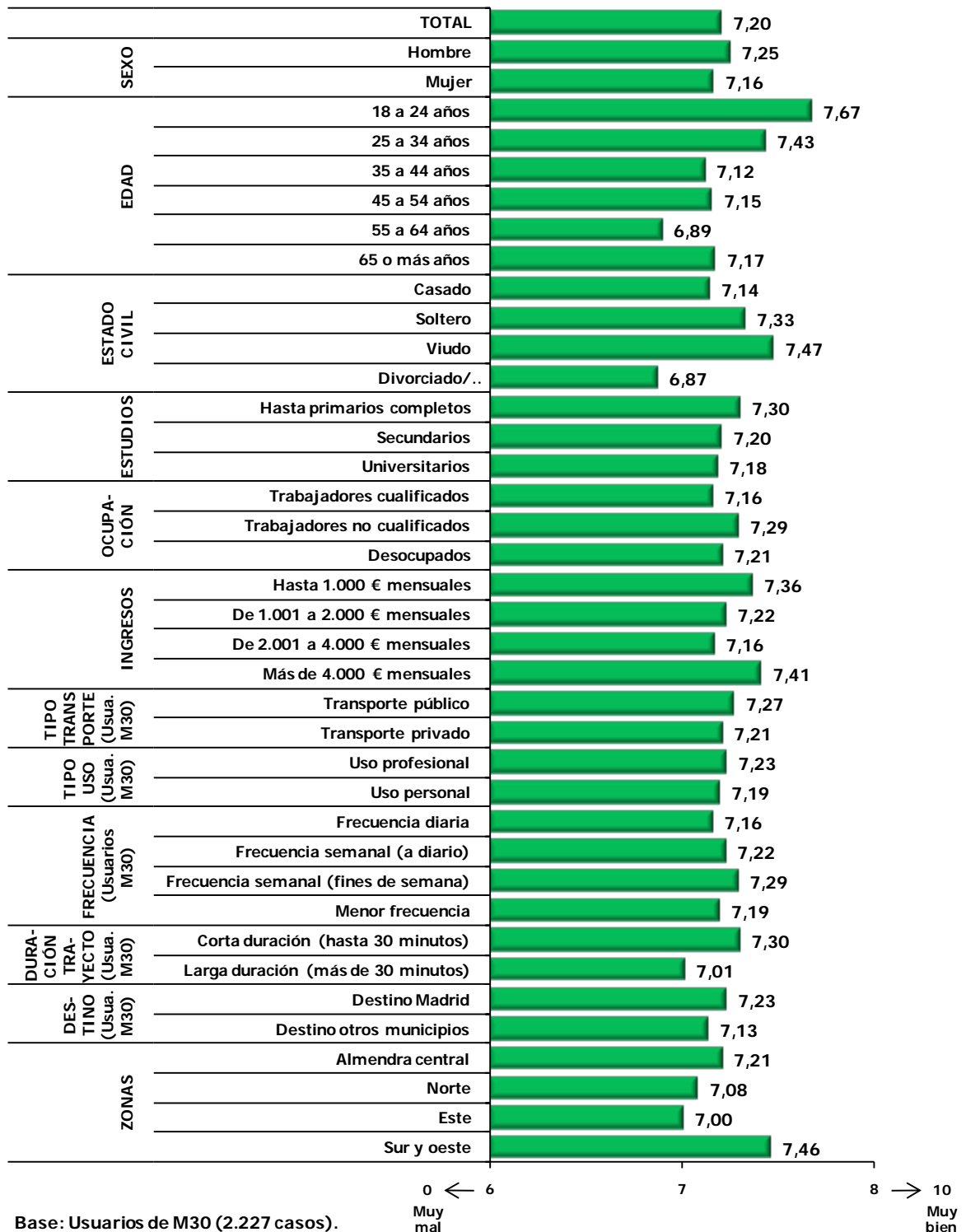


**P.19.4. Valoración de aspectos de la M-30: Los paneles informativos (Medias)**



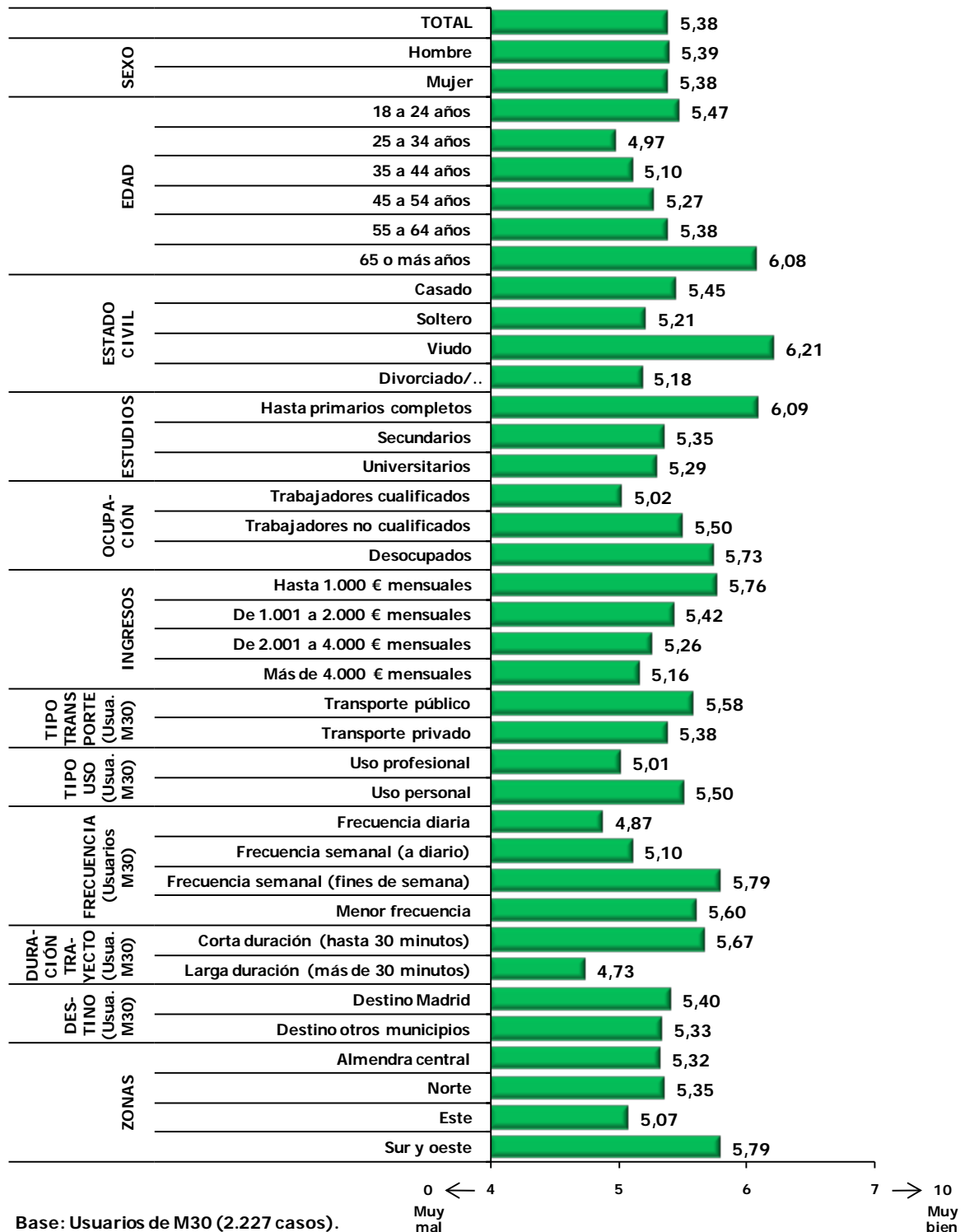
Los paneles informativos son valorados por quienes tienen de 18 a 34 años ( $\geq 7,30$ ), los que tienen estudios primarios o secundarios ( $\geq 7,09$ ), quienes utilizan la vía los fines de semana (7,25) y en trayectos de corta duración (7,15) con valoraciones medias significativamente superiores a las registradas entre quienes tienen de 35 a 64 años ( $\leq 7,03$ ), los de estudios universitarios (6,91), los que usan la vía todos los días (6,89) y quienes realizan trayectos de más duración (6,79) respectivamente.

**P.19.5. Valoración de aspectos de la M-30: La iluminación (Medias)**



En cuanto a la iluminación, la valoración media entre quienes tienen de 18 a 34 años ( $\geq 7,43$ ), los solteros y viudos ( $\geq 7,33$ ), quienes realizan trayectos de corta duración (7,30) y en la zona de la corona Sur y Oeste (7,46) es significativamente superior a la registrada entre quienes tienen más edad ( $\leq 7,17$ ), los divorciados (6,87), quienes realizan trayectos de larga duración (7,01) y en el resto de zonas de Madrid ( $\leq 7,21$ ) respectivamente.

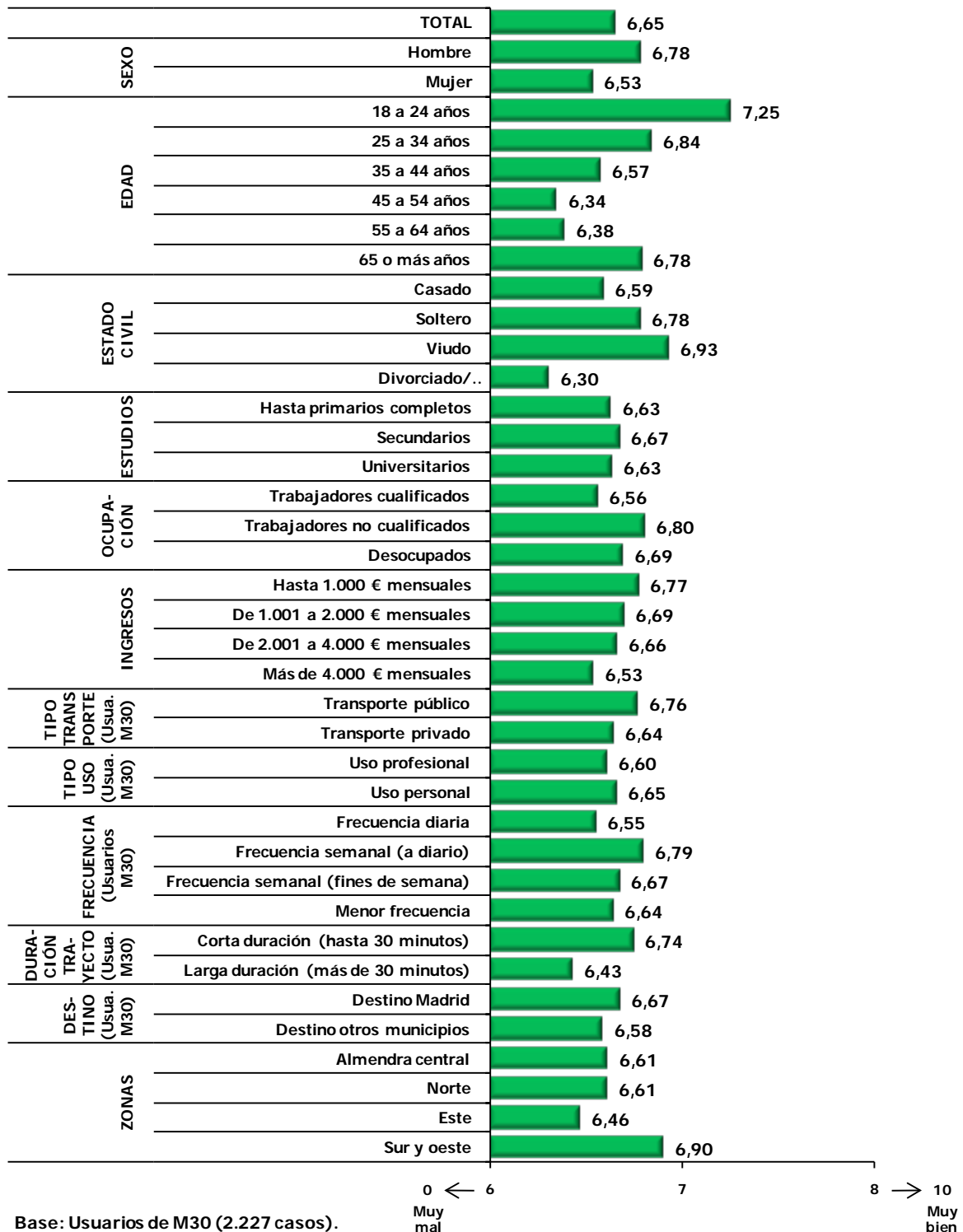
**P.19.6. Valoración de aspectos de la M-30: La fluidez del tráfico (Medias)**



La valoración sobre la fluidez del tráfico, que es la media menor registrada entre los distintos atributos, es también la que se sale del patrón que siguen las demás en el análisis entre segmentos.

Así, en este caso destaca la valoración media registrada entre los mayores de 65 años (6,08), los viudos (6,21), quienes tienen estudios hasta primarios (6,09), los trabajadores no cualificados o los desocupados ( $\geq 5,50$ ), quienes tienen un menor nivel de ingresos mensuales del hogar (5,76), quienes realizan un uso personal (5,50), quienes la usan con menor frecuencia ( $\geq 5,60$ ), quienes realizan trayectos cortos (5,67) y en la zona de la corona Sur y Oeste (5,79) con respecto a la registrada entre quienes tienen menos de 65 años ( $\leq 5,47$ ), los no viudos ( $\leq 5,47$ ), quienes tienen más estudios ( $\leq 5,35$ ), los trabajadores cualificados (5,02), los que ingresan más de 1.000 euros ( $\leq 5,42$ ), quienes hacen un uso profesional (5,01), con mayor frecuencia ( $\leq 5,10$ ), realizan trayectos más largos (4,73) y en el resto de zonas ( $\leq 5,35$ ) respectivamente.

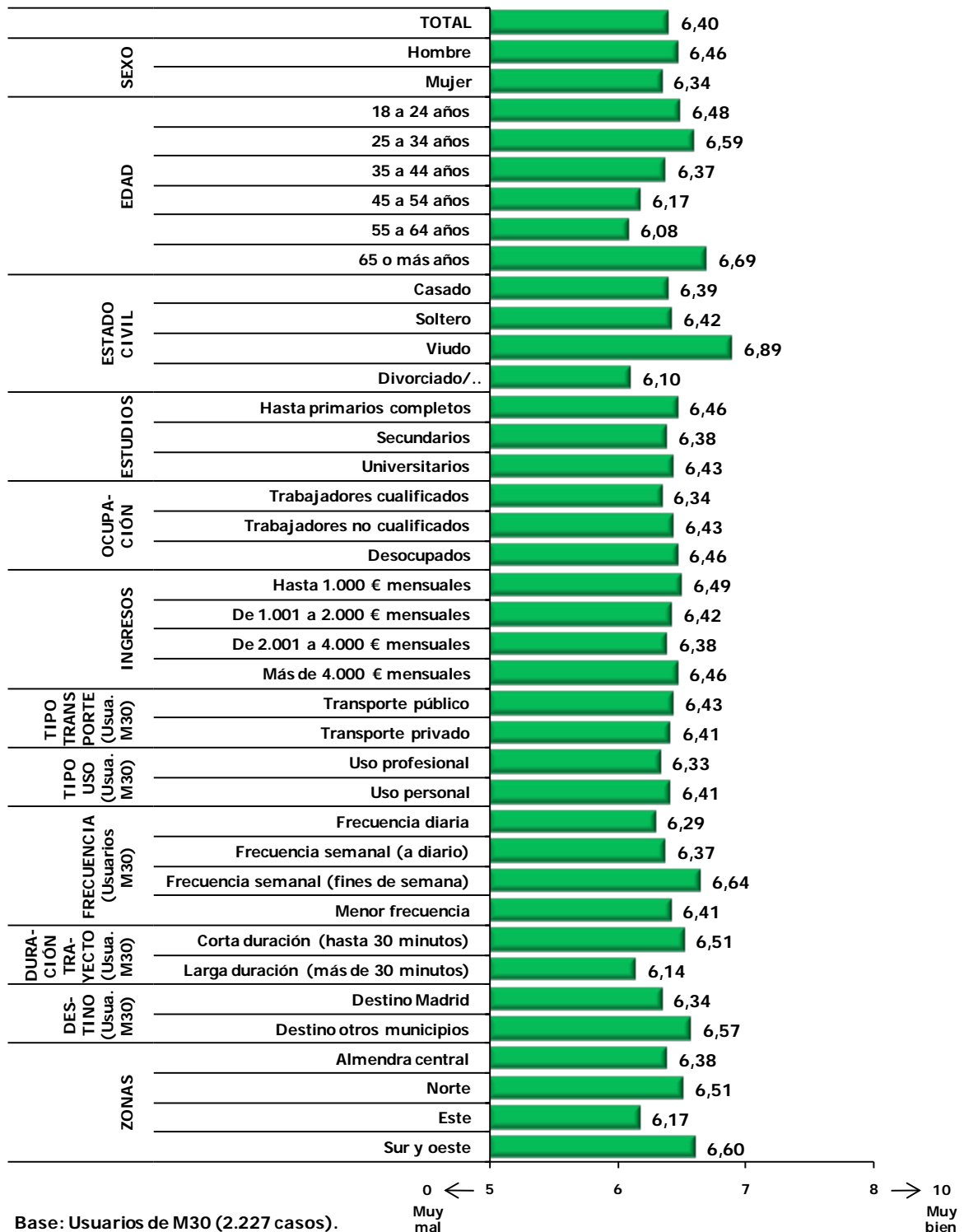
**P.19.7. Valoración de aspectos de la M-30: La seguridad (Medias)**



Por su parte, la seguridad recibe una valoración media entre los hombres (6,78) significativamente superior que entre las mujeres (6,53), entre quienes tienen de 18 a 34 años ( $\geq 6,84$ ) que entre quienes tienen de 35 a 64 ( $\leq 6,38$ ), entre los solteros y viudos ( $\geq 6,78$ ) que entre los casados y divorciados ( $\leq 6,59$ ), entre quienes realizan trayectos cortos (6,74) que entre los que los realizan largos (6,43) y en la zona de la corona Sur y Oeste (6,90) que en el resto de zonas ( $\leq 6,61$ ).

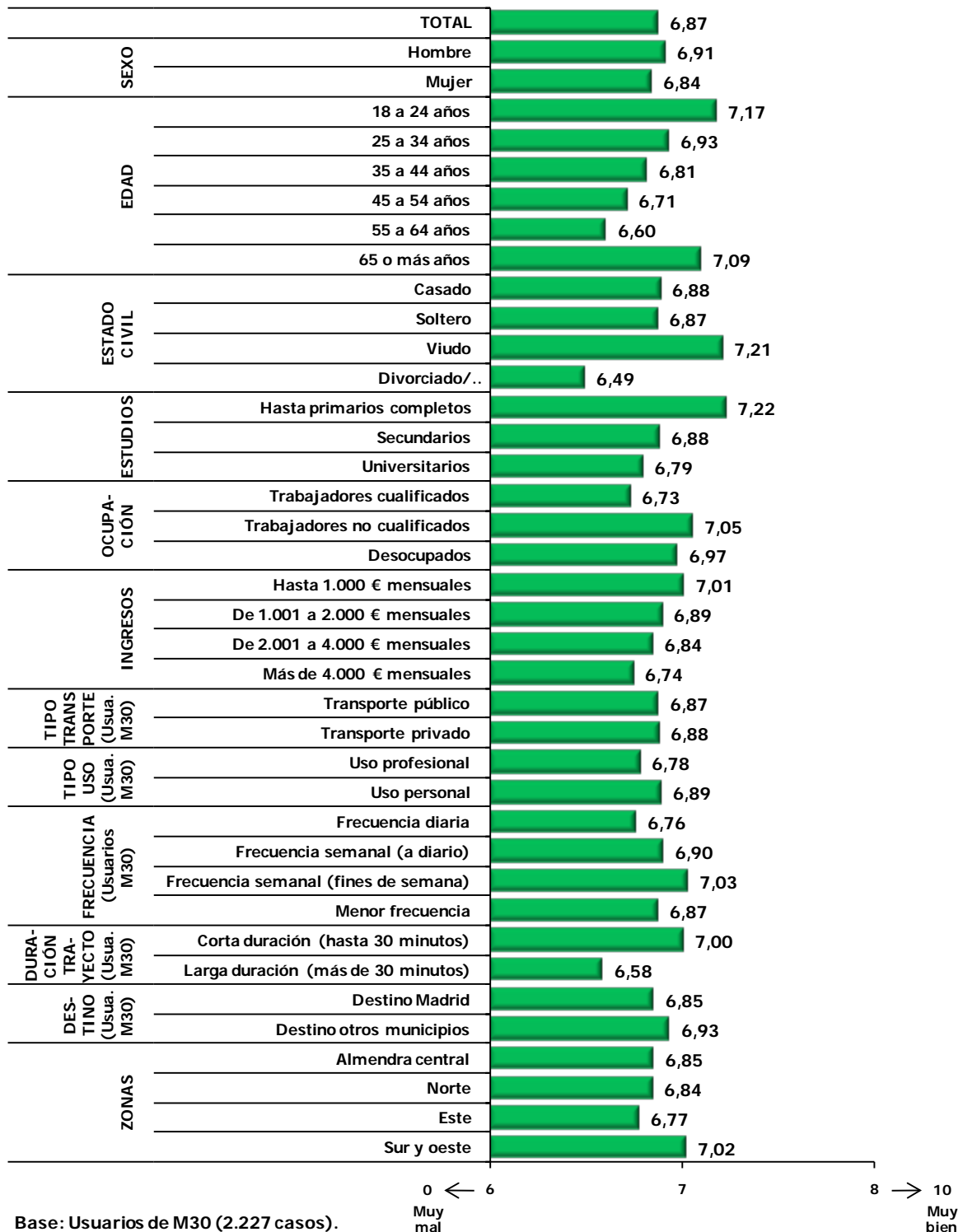


**P.19.8. Valoración de aspectos de la M-30: Resolución de incidencias (Medias)**



Refiriéndose a la resolución de incidencias, la valoración media registrada también se sale del patrón común, de forma que destaca significativamente entre quienes tienen 65 y más años (6,69), entre los viudos (6,89), entre quienes usan la vía los fines de semana (6,64), entre quienes realizan trayectos cortos (6,51), entre quienes tienen como destino otros municipios (6,57) y entre los residentes en las zonas de las coronas Norte y la Sur y Oeste ( $\geq 6,51$ ), con respecto a la media registrada entre quienes tienen de 35 a 64 años ( $\leq 6,37$ ), los no viudos ( $\leq 6,42$ ), quienes usan la vía todos los días (6,29), en trayectos de larga duración (6,14), con destino en otros puntos de la ciudad de Madrid (6,34) y entre los residentes de la zona de la corona Este (6,17).

**P.19.9. Valoración general del conjunto de aspectos de la M-30 (Medias)**

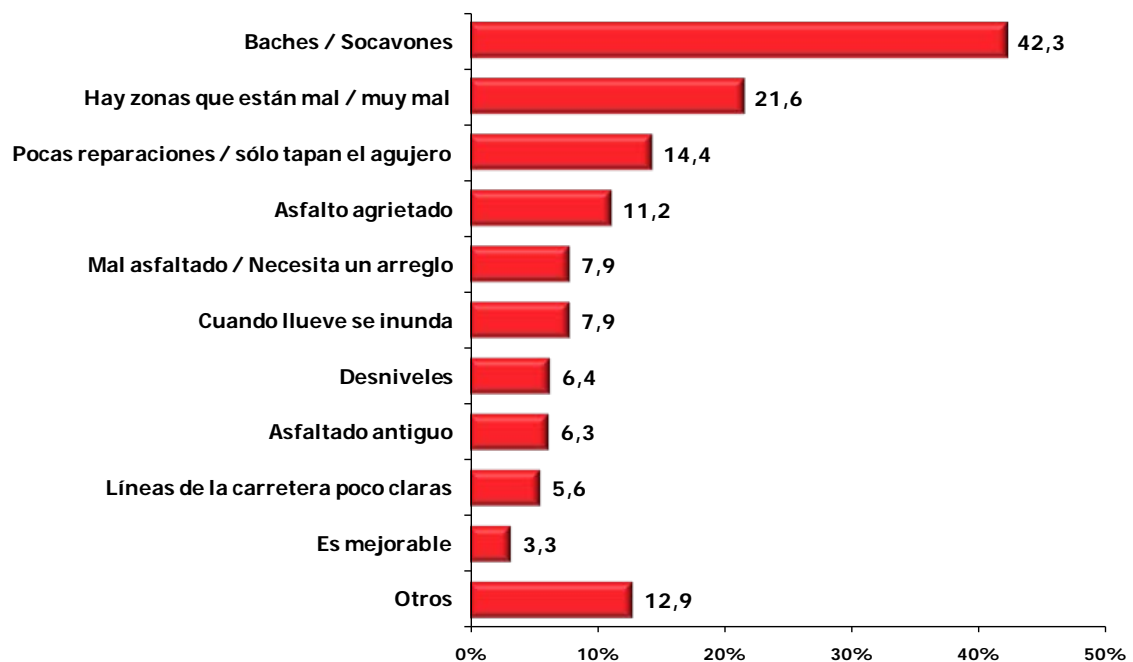


En cuanto a la valoración media general, señalar que destaca significativamente entre quienes tienen de 18 a 24 años (7,17), entre los no divorciados ( $\geq 6,87$ ), entre quienes tienen estudios hasta primarios (7,22), trabajadores no cualificados o desocupados ( $\geq 6,97$ ), entre quienes usan la vía los fines de semana (7,03), quienes realizan trayectos de corta duración (7,00) y en la zona de la corona Sur y Oeste (7,02) con respecto a la registrada entre los que tienen de 25 a 64 años ( $\leq 6,93$ ), los divorciados (6,49), quienes tienen mayor nivel de estudios ( $\leq 6,88$ ), los trabajadores cualificados (6,73), quienes usan la vía a diario (6,76), realizan trayectos más largos (6,58) y los de la Almendra central y de la zona de la corona Este ( $\leq 6,85$ ) respectivamente.

En definitiva, como elemento común se puede concluir que la valoración aumenta en relación con la juventud (excepto en el caso de la fluidez del tráfico y la resolución de incidencias), el momento (fines de semana) y la comodidad de los viajes (cortos) y disminuye entre la población de más edad, la que viaja con mayor frecuencia y realiza desplazamientos más largos.

### C) Motivos de valoración negativa

Con el propósito de indagar sobre posibles debilidades o áreas de mejora, se invitó a todos aquellos usuarios que valoraron alguno de los atributos con una puntuación inferior a 5, a comentar de forma espontánea el motivo de esa valoración negativa. Posteriormente se agruparon las menciones según las palabras o conceptos comunes que permitían categorizar de alguna manera las respuestas abiertas. He aquí los resultados.

**P.20.1.- Motivo por el que ha valorado el asfaltado de forma negativa**

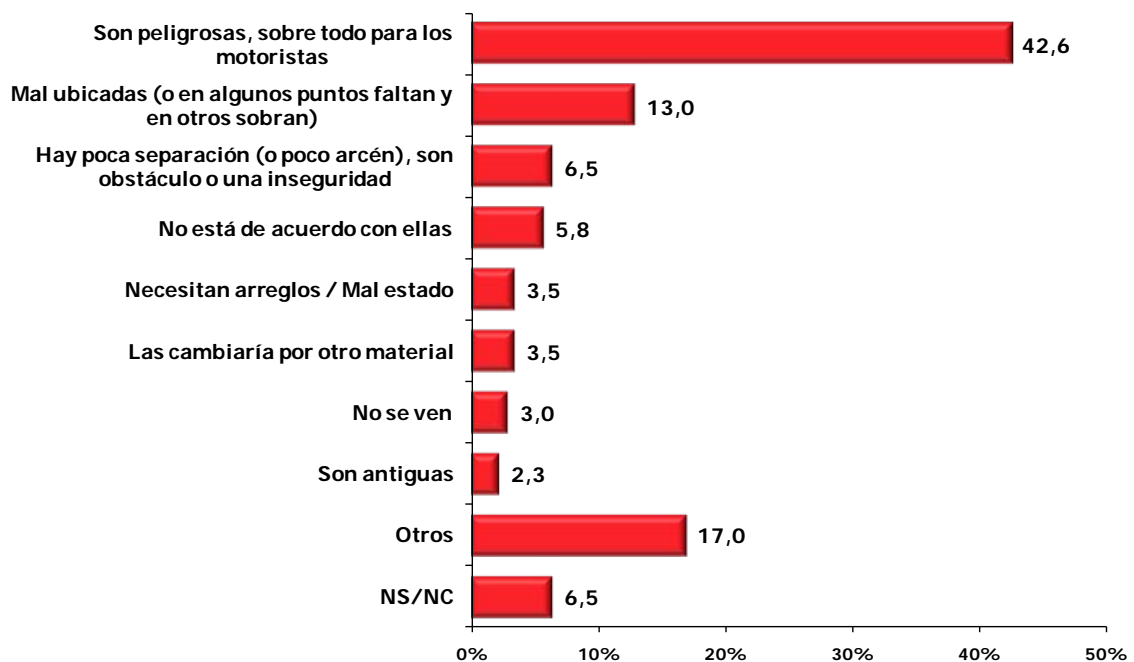
Base: Usuarios que valoran negativamente el asfaltado (125 casos).

El 42,3% de los usuarios que valoraron el asfaltado por debajo de 5 aludieron espontáneamente a motivos relacionados con baches o socavones, siendo éste el motivo más mencionado. Le siguen alusiones sobre zonas concretas que están mal (21,6%), reparaciones insuficientes (14,4%) o mal asfaltado (7,9%), asfalto agrietado (11,2%), cuando llueve se inunda (7,9%), desniveles (6,4%), asfaltado antiguo (6,3%), líneas de la carretera poco claras (5,6%) y consideraciones sobre un asfaltado mejorable (3,3%).

**P.20.2.- Motivo por el que ha valorado las señales de tráfico de forma negativa**

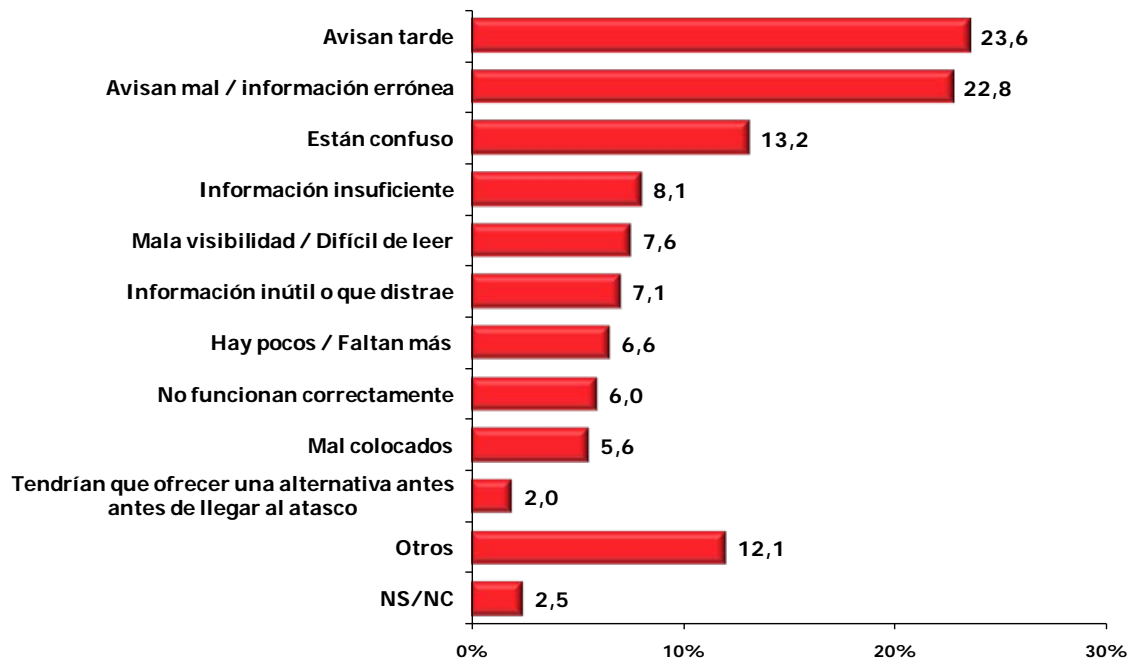

Base: Usuarios que valoran negativamente las señales de tráfico (197 casos).

En cuanto a las señales de tráfico, los tres grupos de motivos de valoración negativa más mencionados son las alusiones a que están muy cerca de las salidas y no da tiempo a actuar si no se conoce (31,0%), que a veces generan confusión o no están claras (25,8%) y que hay sitios mal señalizados o señales mal ubicadas (24,0%). En menor medida también se señaló que hay tramos con pocas señales (11,7%) y otros con demasiadas (7,6%), el 11,6% indicaron que algunas señales están muy poco visibles al estar tapadas por árboles o están mal iluminadas, otros aludieron a los indicadores sorprendivos, con poco tiempo para reaccionar (2,6%) y a señal o texto demasiado pequeños (1,5%).

**P.20.3.- Motivo por el que ha valorado las barreras de forma negativa**

Base: Usuarios que valoran negativamente las barreras (171 casos).

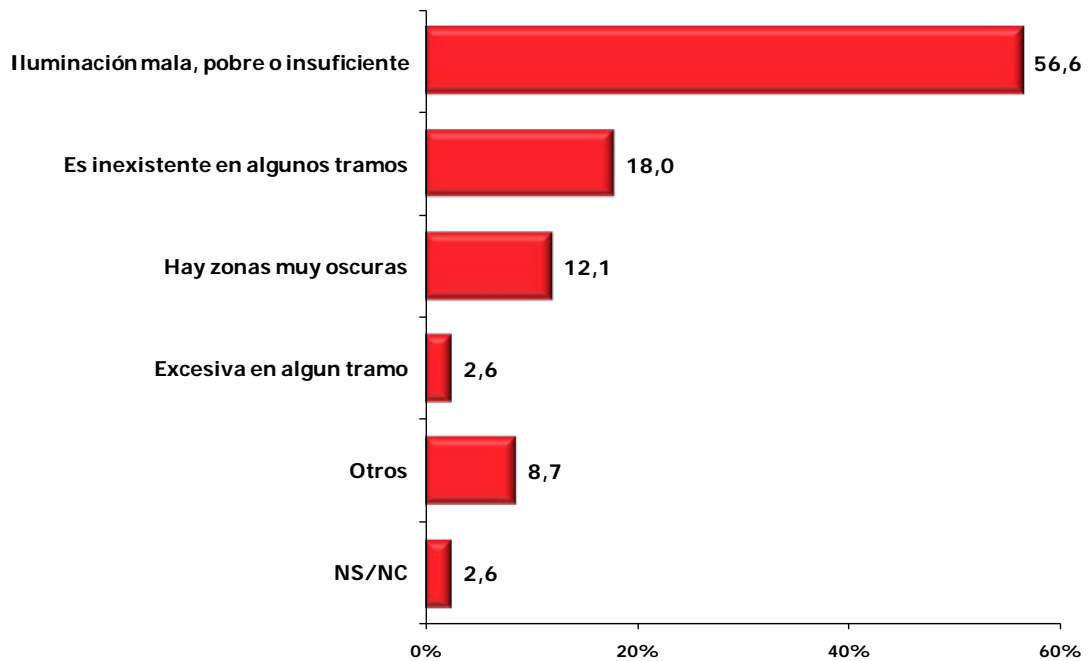
La valoración negativa de las barreras se concentra sobre todo en un motivo: que son peligrosas, especialmente para los motoristas, algo en lo que coinciden el 42,6% de quienes las valoraron negativamente. Otros señalaron que están mal ubicadas, sobran o faltan (13,0%), que hay poca separación o poco arcén, de forma que obstaculizan o generan peligro (6,5%), el 5,8% asegura que no están de acuerdo con su existencia o implantación, un 3,5% menciona la necesidad de arreglos o el mal estado y otro 3,5% que las cambiarían por otro material y finalmente algunos señalan que no se ven (3,0%) o que son antiguas (2,3%).

**P.20.4.- Motivo por el que ha valorado los paneles informativos de forma negativa**


Base: Usuarios que valoran negativamente los paneles informativos (197 casos).

Por su parte, las menciones sobre la valoración negativa de los paneles informativos se refieren a la forma de avisar, ya sea en el tiempo, que avisan tarde (23,6%) como en la forma, que avisan mal o con información errónea (22,8%). Otros usuarios mencionaron que son confusos (13,2%), que la información es insuficiente (8,1%), la mala visibilidad (7,6%), que la información es inútil y distrae (7,1%), que hay pocos o que faltan (6,6%), que no funcionan correctamente (6,0%), que están mal colocados (5,6%) y que deberían anticiparse dando una alternativa antes de llegar al atasco (2,0%).

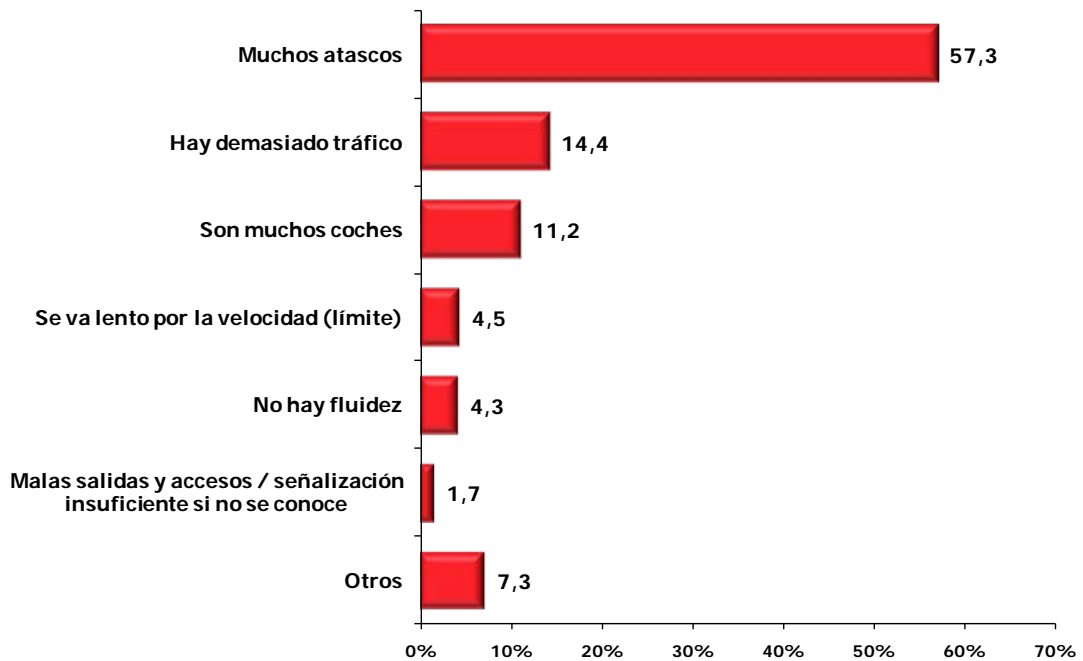


**P.20.5.- Motivo por el que ha valorado la iluminación de forma negativa**

Base: Usuarios que valoran negativamente la iluminación (150 casos).

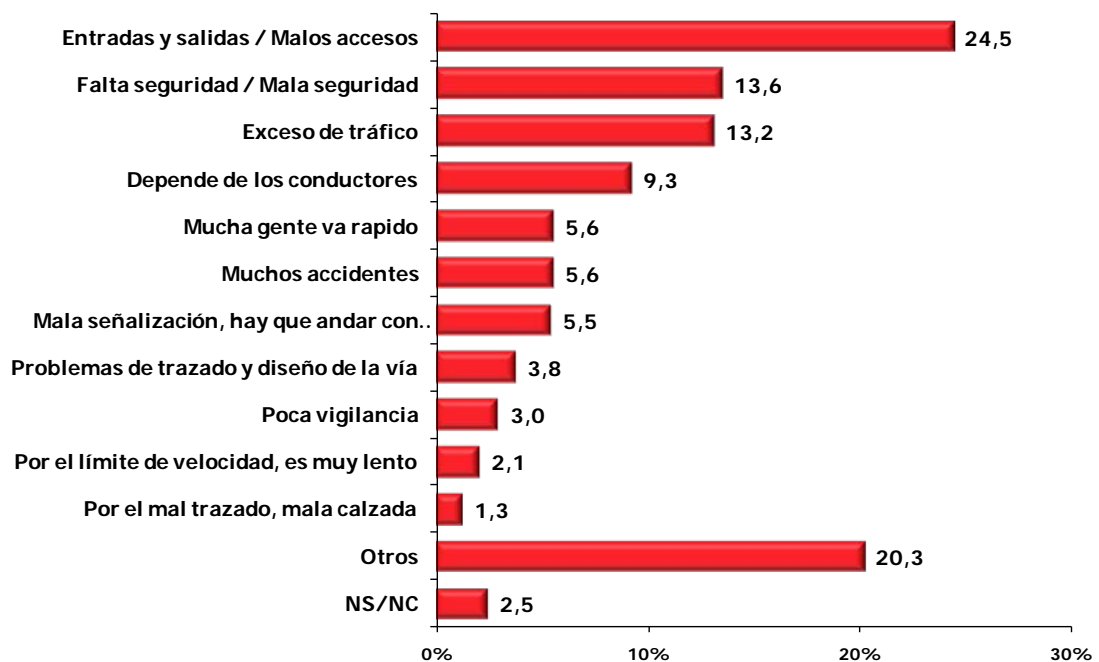
En cuanto a la iluminación, más de la mitad de los usuarios que la valoraron por debajo del 5 coinciden en que es una iluminación mala, pobre o insuficiente (56,6%), un 18,0% asegura además que es inexistente en algunos tramos y un 12,1% que hay zonas muy oscuras, aspecto pues que predomina en general, aunque el 2,6% señalaron que la iluminación en algún tramo es excesiva.

**P.20.6.- Motivo por el que ha valorado la fluidez del tráfico de forma negativa**



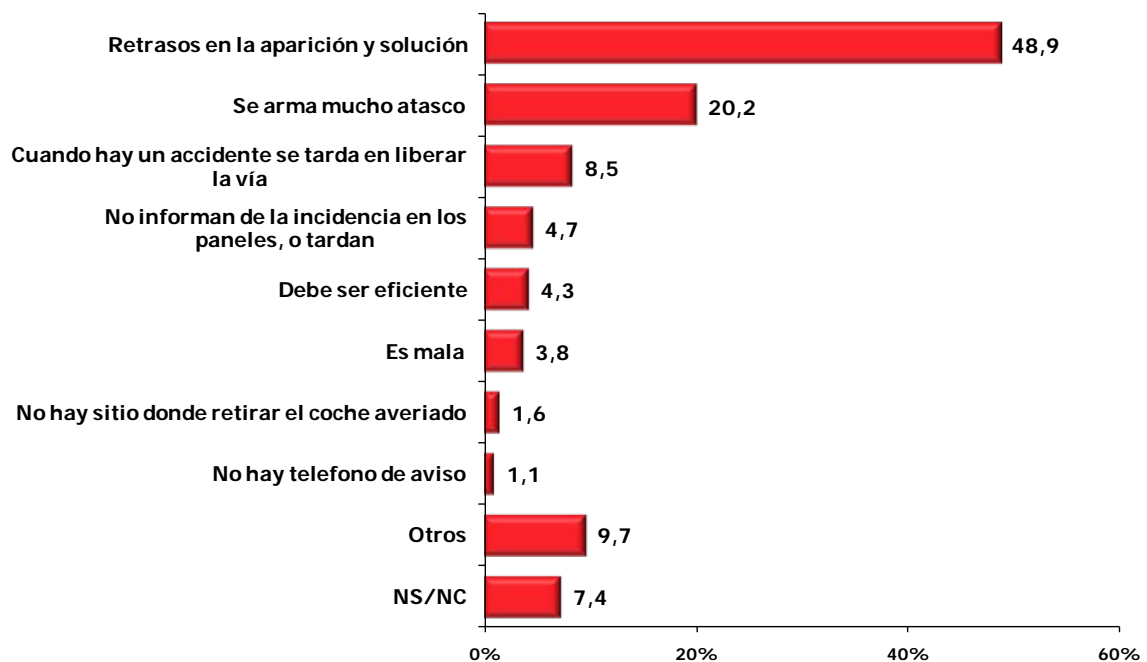
Base: Usuarios que valoran negativamente la fluidez del tráfico (605 casos).

Los atascos son el motivo más mencionado entre los usuarios que valoraron negativamente la fluidez del tráfico (57,3%), el 14,4% señaló que hay demasiado tráfico, el 11,2% que hay muchos coches, el 4,5% que se va lento por el límite de velocidad, el 4,3% que no hay fluidez el 1,7% se refiere a las malas salidas y accesos y a una señalización insuficiente.

**P.20.7.- Motivo por el que ha valorado la seguridad de forma negativa**


Base: Usuarios que valoran negativamente la seguridad (236 casos).

Al valorar negativamente la seguridad, los usuarios mencionan sobre todo como motivo a los malos accesos y salidas a la vía (24,5%), seguidos de otros como la falta de seguridad (13,6%), el exceso de tráfico (13,2%), los conductores (9,3%), la velocidad (5,6%), los accidentes (5,6%), la mala señalización (5,5%), los problemas de trazado o diseño de la vía (3,8%), poca vigilancia (3,0%), el reducido límite de velocidad (2,1%) y problemas en la calzada (1,3%).

**P.20.8.- Motivo por el que ha valorado la resolución de incidencias de forma negativa**


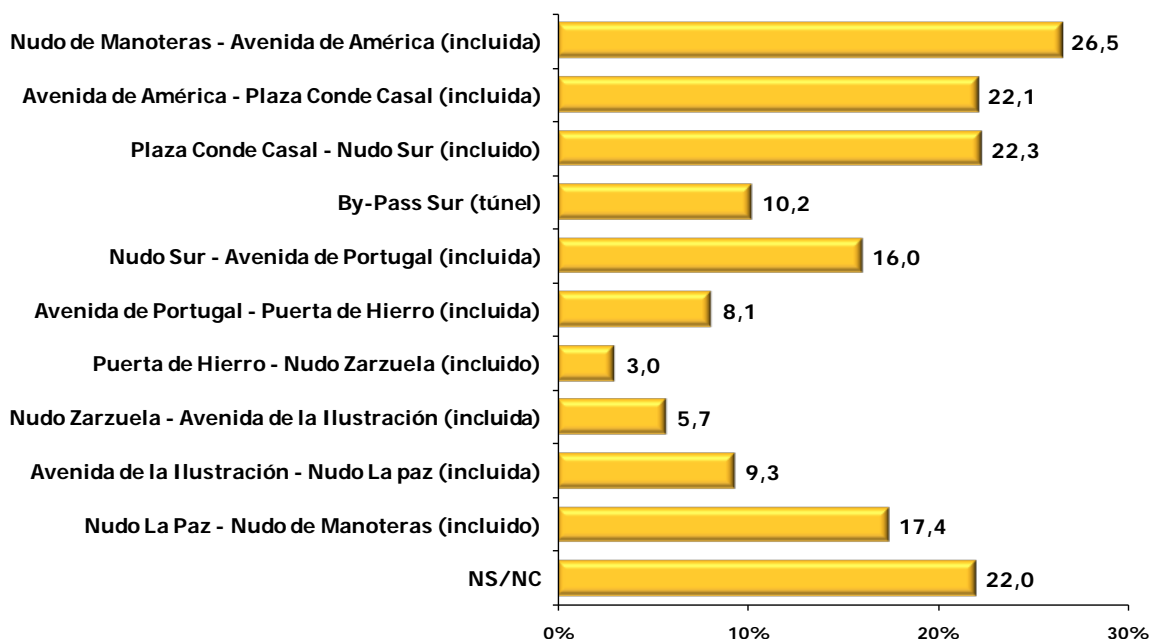
Base: Usuarios que valoran negativamente la resolución de incidencias (188 casos).

Por último, en cuanto a la resolución de incidencias, los usuarios que peor valoraron este aspecto señalan principalmente los retrasos en la aparición y en la solución (48,9%), también se mencionaron los atascos que se generan (20,2%), que se tarda en liberar la vía (8,5%), que no se informa de la incidencia en los paneles (4,7%), que la resolución es mala (3,8%) o debe ser más eficiente (4,3%), que no hay sitio para retirar el coche averiado (1,6%) o que no hay teléfono de aviso (1,1%).

#### D) Identificación de tramos conflictivos

El capítulo dedicado a la percepción y valoración que tienen los usuarios de la M-30 se cierra con la identificación de los tramos más conflictivos de la vía, para ello se solicitó que se identificara espontáneamente ese punto para ubicarlo posteriormente dentro de los diez tramos preestablecidos.

**P.21.- Como usuario de la M-30 ¿Qué tramos considera usted que son más conflictivos en el trazado de la M-30?**



Base: Usuarios de M30 (2.227 casos).

El 26,5% de los usuarios del a M-30 identificó como más conflictivos puntos del tramo que va desde el nudo de Manteras hasta la avenida de América incluida, el 22,1% puntos entre la avenida de América y la Plaza de Conde Casal y el 22,3% puntos entre la Plaza del Conde Casal y el nudo sur. Por tanto, en el trazado de la zona este de la vía, que va desde el nudo de Manteras hasta el nudo sur, se percibe en mayor medida la identificación de los puntos más conflictivos de la vía.

También la zona norte, en el tramo que va desde el Nudo de la Paz al de Manteras el porcentaje es del 17,4%, el siguiente más identificado. Con un porcentaje menor de alusiones se identifica al By-Pass sur (10,2%) y el tramo que va de la Avenida de la Ilustración al nudo de la Paz (9,3%). Estos tramos son los colindantes con el tramo este, el más conflictivo.

Por último, el porcentaje registrado para todo el trazado Oeste de la vía es claramente inferior, se trata de los tramos que van del nudo sur a la Avenida de Portugal (16,0%), de la Avenida de Portugal a Puerta de Hierro (8,1%),

de Puerta de Hierro al nudo Zarzuela (3,0%) y del nudo Zarzuela a la avenida de la Ilustración (5,7%).

P.21.- Como usuario de la M-30 ¿Qué tramos considera usted que son más conflictivos en el trazado de la M-30?	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/ separado
Base: Usuarios de M30	2.227	1.035	1.192	180	376	465	422	312	472	1233	753	109	115
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Nudo de Manteras - Avenida de América (incluida)	26,5	30,9	22,7	16,6	30,2	33,6	26,2	25,3	21,4	28,3	25,0	18,4	24,7
Avenida de América - Plaza Conde Casal (incluida)	22,1	24,8	19,8	22,2	24,0	22,5	22,9	26,0	16,9	22,3	22,5	16,5	22,4
Plaza Conde Casal - Nudo Sur (incluido)	22,3	26,3	18,8	7,8	23,1	22,9	24,1	26,5	22,2	24,5	18,4	20,3	25,9
By-Pass Sur (túnel)	10,2	11,6	8,9	6,1	8,6	13,3	11,9	11,2	7,6	10,9	9,4	8,4	9,6
Nudo Sur - Avenida de Portugal (incluida)	16,0	18,5	13,9	10,4	17,0	18,8	17,7	16,6	12,7	17,0	15,5	13,0	12,1
Avenida de Portugal - Puerta de Hierro (incluida)	8,1	10,7	5,8	5,6	9,1	6,6	10,6	9,3	6,8	9,0	6,9	5,5	7,0
Puerta de Hierro - Nudo Zarzuela (incluido)	3,0	3,3	2,7	3,9	2,7	4,3	2,3	3,2	1,9	2,9	3,2	3,7	1,7
Nudo Zarzuela - Avenida de la Ilustración (incluida)	5,7	7,4	4,3	4,5	4,0	8,0	6,2	5,4	5,1	5,7	6,4	4,7	3,4
Avenida de la Ilustración - Nudo La paz (incluido)	9,3	11,8	7,2	5,0	9,0	11,8	10,2	9,6	7,9	10,1	9,1	7,4	6,0
Nudo La Paz - Nudo de Manteras (incluido)	17,4	20,4	14,7	13,3	19,7	21,0	18,0	15,8	14,0	18,5	17,1	11,9	12,0
Otros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
NS/NC	22,0	13,2	29,7	37,8	17,3	19,2	19,1	20,2	26,2	18,7	25,0	41,2	19,3

Por sexo, todos los tramos, excepto el que va de Puerta de Hierro a la avenida de la Ilustración, son aludidos por un porcentaje de hombres significativamente superior al registrado entre las mujeres.

Según la edad, los usuarios de la vía de 35 a 44 años que identifican ocho de los diez tramos representan un porcentaje significativamente superior al registrado entre los mayores de 65 años, y en los otros dos, plaza de Conde Casal-Nudo sur (22,9%) y nudo Zarzuela-Avenida de la Ilustración (8,0%),

significativamente superior al registrado entre segmentos de menor edad (7,8% y 4,0% respectivamente).

No se observan diferencias relevantes en función del estado civil.

P.21.- Como usuario de la M-30 ¿Qué tramos considera usted que son más conflictivos en el trazado de la M-30?	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Usuarios de M30	2.227	173	1.191	856	983	257	948	259	695	500	103
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Nudo de Manteras - Avenida de América (incluida)	26,5	12,1	25,2	31,4	32,6	24,0	21,0	21,2	27,2	31,3	39,8
Avenida de América - Plaza Conde Casal (incluida)	22,1	16,2	23,8	20,7	24,0	24,8	19,3	23,6	20,6	22,3	25,3
Plaza Conde Casal - Nudo Sur (incluido)	22,3	27,7	21,4	22,6	24,2	21,4	20,6	21,7	22,2	23,1	23,1
By-Pass Sur (túnel)	10,2	9,9	10,1	10,1	11,8	9,7	8,6	7,7	9,9	9,6	12,6
Nudo Sur - Avenida de Portugal (incluida)	16,0	12,1	16,8	15,9	18,8	19,0	12,8	16,6	15,9	17,3	14,7
Avenida de Portugal - Puerta de Hierro (incluida)	8,1	6,4	8,8	7,4	9,3	7,3	7,0	8,4	8,5	8,2	4,9
Puerta de Hierro - Nudo Zarzuela (incluido)	3,0	1,7	3,5	2,4	2,6	4,7	2,9	3,5	2,9	2,8	0,0
Nudo Zarzuela - Avenida de la Ilustración (incluida)	5,7	3,5	5,1	7,1	6,6	6,6	4,6	4,6	5,4	8,0	5,8
Avenida de la Ilustración - Nudo La paz (incluido)	9,3	5,8	8,5	11,2	11,5	10,1	7,0	8,9	7,0	12,4	15,5
Nudo La Paz - Nudo de Manteras (incluido)	17,4	12,2	15,7	20,7	20,9	17,5	13,8	14,8	16,2	20,0	21,2
Otros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
NS/NC	22,0	33,0	24,0	17,0	14,5	25,0	29,0	25,9	20,6	13,3	11,6

Si atendemos al nivel de estudios, entre los universitarios el porcentaje registrado de quienes señalan el tramo Nudo de Manteras-Avenida de América (31,5%) y nudo de la Paz-Nudo de Manteras (20,7%) es significativamente superior al registrado entre el total (26,5% y 17,4%) y entre quienes tienen menos estudios ( $\leq 25,2\%$  y  $\leq 15,7\%$  respectivamente).

Atendiendo a la ocupación de los usuarios, destaca el porcentaje de trabajadores cualificados que señalan los tramos Nudo de Manteras-Avenida

de América (32,6%), Nudo Sur-Avenida de Portugal (18,8%), Avenida de la Ilustración-Nudo de la Paz (11,5%) y Nudo de la Paz-Nudo Manoterías (20,9%) con respecto al registrado entre el total (26,5%, 16,0%, 9,3% y 17,4% respectivamente).

Según los ingresos del hogar, entre quienes ingresan al mes más de 2.000 euros el porcentaje de quienes identifican el tramo Nudo de Manoterías-Avenida de América ( $\geq 31,3\%$ ) y Avenida de la Ilustración-Nudo de la Paz ( $\geq 12,4\%$ ) es significativamente superior al registrado entre el conjunto de los usuarios (26,5% y 9,3% respectivamente).

P.21.- Como usuario de la M-30 ¿Qué tramos considera usted que son más conflictivos en el trazado de la M-30?	TOTAL	TIPO TRANSPORTE (Usuarios M30)		TIPO USO (Usuarios M30)		FRECUENCIA (Usuarios M30)				DURACIÓN TRAYECTO (Usuarios M30)	
		Transporte público	Transporte privado	Uso profesional	Uso personal	Frecuencia diaria	Frecuencia semanal (a diario)	Frecuencia semanal (fines de semana)	Menor frecuencia	Corta duración (hasta 30 minutos)	Larga duración (más de 30 minutos)
Base: Usuarios de M30	2.227	329	2.130	951	1.784	494	373	298	1.051	1.510	661
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Nudo de Manoterías - Avenida de América (incluida)</b>	<b>26,5</b>	21,6	26,8	32,1	25,2	31,3	32,8	23,6	22,9	26,4	28,1
<b>Avenida de América - Plaza Conde Casal (incluida)</b>	<b>22,1</b>	22,7	22,6	24,8	21,6	26,8	25,4	18,3	19,7	21,6	23,6
<b>Plaza Conde Casal - Nudo Sur (incluido)</b>	<b>22,3</b>	18,9	22,3	24,7	21,4	27,3	23,5	17,1	21,2	20,7	25,9
<b>By-Pass Sur (túnel)</b>	<b>10,2</b>	8,3	10,3	12,2	9,7	12,1	11,2	9,3	8,9	9,8	11,4
<b>Nudo Sur - Avenida de Portugal (incluida)</b>	<b>16,0</b>	15,5	16,1	16,3	15,3	18,1	15,4	17,1	15,0	15,2	18,5
<b>Avenida de Portugal - Puerta de Hierro (incluida)</b>	<b>8,1</b>	7,5	8,2	9,9	7,2	10,7	11,3	5,7	6,3	7,6	9,5
<b>Puerta de Hierro - Nudo Zarzuela (incluido)</b>	<b>3,0</b>	3,9	2,9	4,2	2,7	3,6	3,2	2,4	2,6	2,4	4,4
<b>Nudo Zarzuela - Avenida de la Ilustración (incluida)</b>	<b>5,7</b>	5,8	5,8	7,1	5,3	7,1	7,0	3,4	5,3	5,6	6,3
<b>Avenida de la Ilustración - Nudo La paz (incluido)</b>	<b>9,3</b>	6,4	9,7	11,0	8,5	10,9	12,8	6,4	8,0	10,0	8,0
<b>Nudo La Paz - Nudo de Manoterías (incluido)</b>	<b>17,4</b>	13,0	17,7	21,6	15,8	25,3	21,7	11,1	13,7	17,6	18,2
<b>Otros</b>	<b>0,0</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>NS/NC</b>	<b>22,0</b>	29,2	21,4	16,0	24,4	11,6	15,8	29,6	26,9	21,6	20,4



No se observan diferencias en función del tipo de transporte.

Atendiendo al uso, son los que usan la vía por motivos profesionales los que identifican en mayor medida los diez tramos con respecto a los porcentajes totales registrados, se trata de Nudo de Manóteras-Avenida de América (32,1%), el By-Pass Sur (12,2%), Avenida de Portugal-Puerta de Hierro (9,9%), Puerta de Hierro-Nudo Zarzuela (4,2%) y Nudo de La Paz-Nudo de Manóteras (21,6%).

La mayor frecuencia de uso también está directamente relacionada con la mayor identificación de tramos como conflictivos, de manera que entre quienes la usan todos los días o de lunes a viernes se registran porcentajes significativamente superiores a los del conjunto en seis de los diez tramos: Nudo de Manóteras- Avenida de América ( $\geq 31,3\%$ ), Avenida de América-Plaza Conde Casal (26,8%), Plaza conde Casal-Nudo Sur (27,3%), Avenida de Portugal-Puerta de Hierro ( $\geq 10,7\%$ ), Avenida de la Ilustración-Nudo de la Paz (12,8%) y Nudo de la Paz-Nudo de Manóteras ( $\geq 21,7\%$ ).

En función de la duración del trayecto, tan sólo destaca el 25,9% de quienes identifican el tramo Plaza de Conde Casal-Nudo Sur entre los que realizan desplazamientos largos, con respecto al 20,7% registrado entre quienes los realizan cortos. Y el 4,4% de usuarios de trayectos largos que identifican el tramo Puerta de Hierro-Nudo Zarzuela, significativamente superior al 2,4% registrado entre quienes realizan tramos cortos y al 3,0% registrado entre todos los usuarios.

P.21.- Como usuario de la M-30 ¿Qué tramos considera usted que son más conflictivos en el trazado de la M-30?	TOTAL	DESTINO (Usuarios M30)		ZONAS			
		Destino Madrid	Destino otros municipios	Almendra central	Norte	Este	Sur y oeste
Base: Usuarios de M30	2.227	1.621	606	689	324	610	604
	%	%	%	%	%	%	%
Nudo de Manteras - Avenida de América (incluida)	26,5	25,5	29,1	30,0	29,6	27,3	19,9
Avenida de América - Plaza Conde Casal (incluida)	22,1	22,7	20,6	18,8	21,7	28,5	19,9
Plaza Conde Casal - Nudo Sur (incluido)	22,3	22,7	21,4	21,0	14,9	28,5	21,5
By-Pass Sur (túnel)	10,2	10,4	9,5	8,5	8,7	11,0	12,1
Nudo Sur - Avenida de Portugal (incluida)	16,0	16,2	15,4	13,2	12,6	14,1	23,1
Avenida de Portugal - Puerta de Hierro (incluida)	8,1	8,2	7,9	6,1	6,8	7,2	12,1
Puerta de Hierro - Nudo Zarzuela (incluido)	3,0	2,8	3,3	2,8	4,0	2,0	3,6
Nudo Zarzuela - Avenida de la Ilustración (incluida)	5,7	6,0	5,0	7,0	8,6	3,4	5,0
Avenida de la Ilustración - Nudo La paz (incluido)	9,3	9,7	8,4	8,4	14,8	8,7	8,1
Nudo La Paz - Nudo de Manteras (incluido)	17,4	17,5	17,0	20,4	21,9	18,0	10,8
Otros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
NS/NC	22,0	20,9	24,9	23,8	18,9	19,0	24,5

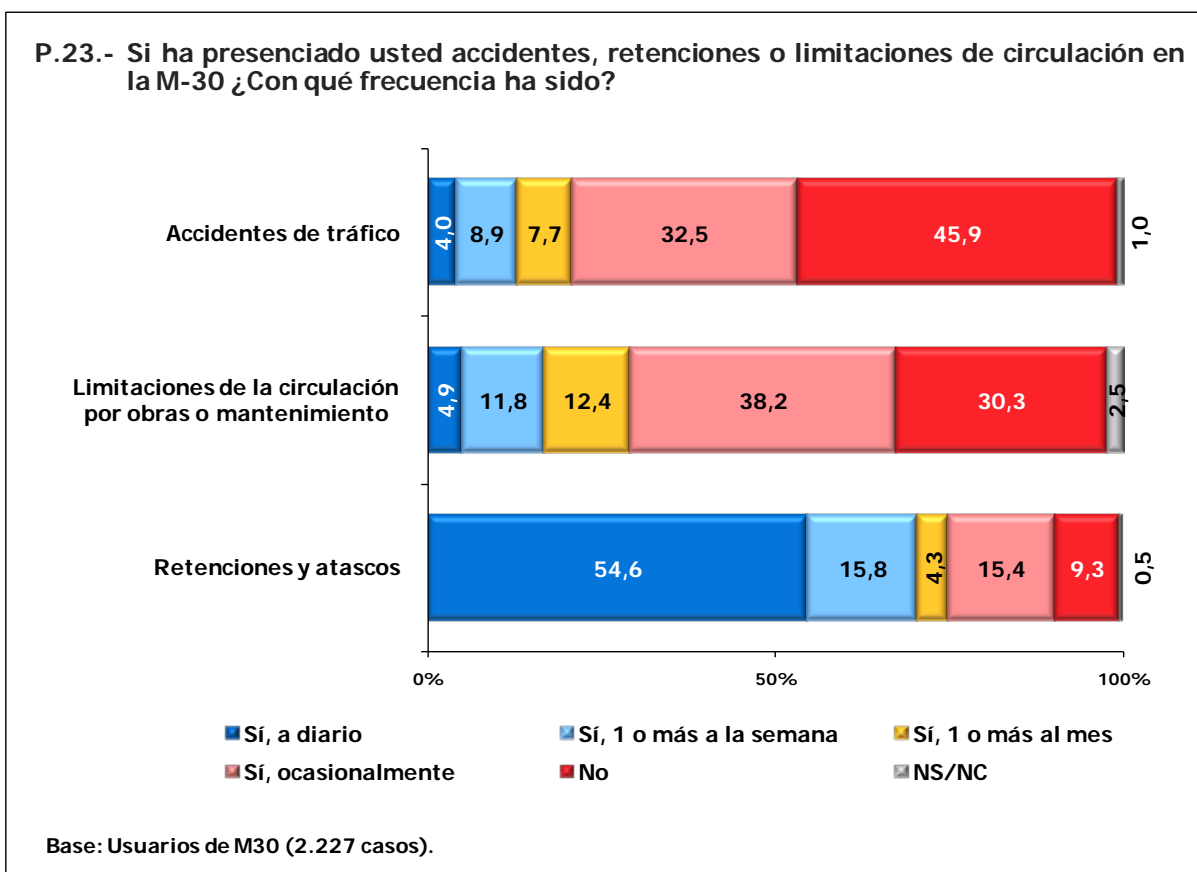
No se observan diferencias significativas en función del destino de los desplazamientos. Y las que se registran en función de las zonas se corresponden con la pertenencia o colindancia de los tramos a cada una de ellas.

### 3.4. Incidencias en la M-30

En este capítulo se aborda el análisis del último bloque de preguntas específicas a usuarios de la M-30, en este caso para evaluar la percepción de las incidencias que ellos tienen como usuarios, la medición de la población afectada por las mismas y la valoración de su resolución.

#### A) Percepción de la frecuencia incidencias

Tres son los tipos de incidencias sobre los que se ha consultado: accidentes de tráfico, limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento y retenciones o atascos.



Más de la mitad de los usuarios de la M-30 presencian retenciones o atascos a diario (54,6%), siendo claramente esta incidencia la más presenciada de las tres. El 15,8% perciben estas incidencias con una frecuencia semanal, uno o más a la semana, el 4,3% con una frecuencia mensual, uno o más al

mes y el 15,4% sólo ocasionalmente. Representan un 9,3% los usuarios que no han presenciado retenciones o atascos en los últimos doce meses.

Con mucha menor frecuencia presencian los usuarios los otros dos tipos de incidencias: accidentes y limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento.

En cuanto a los accidentes, casi la mitad de los usuarios afirman que no han presenciado ninguno en los últimos doce meses (45,9%), tan sólo un 4,0% afirman que los presencian a diario, un 8,9% con una frecuencia semanal y un 7,7% con una frecuencia mensual, representando un 32,5% aquellos que afirman presenciar algún accidente ocasionalmente.

En lo que se refiere a las limitaciones de circulación, el 4,9% de los usuarios aseguran que presencian alguna a diario, el 11,8% una o más a la semana, el 12,4% una o más al mes y casi cuatro de cada diez (38,2%) señalan que tan sólo las presencian ocasionalmente, respuesta mayoritaria. Además, tres de cada diez afirman que no presenciaron este tipo de incidencias en los últimos doce meses (30,3%).

P.23.1.- Si ha presenciado accidentes, retenciones o limitaciones de circulación, en cuyo caso ¿Con qué frecuencia?	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/ separado
Base: Usuarios de M30	2.227	1.035	1.192	180	376	465	422	312	472	1233	753	109	115
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Accidentes de tráfico</b>													
<b>Sí, a diario</b>	<b>4,0</b>	3,5	4,5	3,9	3,4	4,5	4,3	5,7	2,8	4,0	3,2	6,4	5,2
<b>Sí, uno o más a la semana</b>	<b>8,9</b>	10,4	7,7	11,1	13,8	11,1	9,9	5,7	3,4	8,5	10,2	1,8	12,0
<b>Sí, uno o más al mes</b>	<b>7,7</b>	8,4	7,1	5,0	11,1	9,8	10,0	4,8	3,8	7,8	7,7	5,8	8,7
<b>Sí, ocasionalmente</b>	<b>32,5</b>	32,1	32,8	35,7	35,2	34,2	35,8	33,0	23,9	31,5	37,1	16,5	30,6
<b>No</b>	<b>45,9</b>	44,5	47,0	44,4	36,5	39,2	39,3	49,8	63,8	46,8	41,5	67,8	42,8
<b>Ns/Nc</b>	<b>1,0</b>	1,1	0,9	0,0	0,0	1,3	0,7	1,0	2,3	1,4	0,4	1,8	0,9

P.23.1.- Si ha presenciado accidentes, retenciones o limitaciones de circulación, en cuyo caso ¿Con qué frecuencia?	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Usuarios de M30	2.227	173	1.191	856	983	257	948	259	695	500	103
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Accidentes de tráfico</b>											
<b>Sí, a diario</b>	4,0	7,5	4,3	2,9	4,3	3,1	3,4	3,1	3,7	3,0	2,9
<b>Sí, uno o más a la semana</b>	8,9	3,5	9,7	8,9	11,7	12,0	5,4	7,6	9,2	10,3	15,3
<b>Sí, uno o más al mes</b>	7,7	4,6	7,2	9,1	10,0	8,6	5,2	3,8	8,7	8,6	10,7
<b>Sí, ocasionalmente</b>	32,5	20,3	31,9	36,0	37,7	28,3	28,6	32,6	31,9	34,8	37,0
<b>No</b>	45,9	63,6	45,8	42,1	35,5	47,2	56,2	52,1	45,4	42,5	33,2
<b>Ns/Nc</b>	1,0	0,6	1,2	0,9	0,8	0,8	1,3	0,8	1,1	0,8	1,0

P.23.1.- Si ha presenciado accidentes, retenciones o limitaciones de circulación, en cuyo caso ¿Con qué frecuencia?	TOTAL	TIPO TRANSPORTE (Usuarios M30)		TIPO USO (Usuarios M30)		FRECUENCIA (Usuarios M30)				DURACIÓN TRAYECTO (Usuarios M30)	
		Transporte público	Transporte privado	Uso profesional	Uso personal	Frecuencia diaria	Frecuencia semanal (a diario)	Frecuencia semanal (fines de semana)	Menor frecuencia	Corta duración (hasta 30 minutos)	Larga duración (más de 30 minutos)
Base: Usuarios de M30	2.227	329	2.130	951	1.784	494	373	298	1.051	1.510	661
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Accidentes de tráfico</b>											
<b>Sí, a diario</b>	4,0	3,0	4,0	5,9	3,2	8,3	5,1	2,7	2,1	3,2	5,7
<b>Sí, uno o más a la semana</b>	8,9	8,7	9,2	14,5	7,0	15,9	13,0	4,4	5,6	8,6	10,4
<b>Sí, uno o más al mes</b>	7,7	4,6	8,0	11,6	6,6	11,2	11,0	7,0	5,2	6,7	10,3
<b>Sí, ocasionalmente</b>	32,5	41,2	32,3	33,9	32,9	36,2	29,4	35,3	31,3	32,0	33,7
<b>No</b>	45,9	41,3	45,6	33,4	49,3	28,0	39,9	49,9	54,7	48,5	39,3
<b>Ns/Nc</b>	1,0	1,2	1,0	0,7	1,1	0,4	1,6	0,7	1,1	1,1	0,6

Teniendo en cuenta las diferencias entre cada segmento con respecto al total y en función de la edad, se observa que destaca significativamente el porcentaje de usuarios de 25 a 34 años que ven accidentes de tráfico con frecuencia semanal (13,8%) o mensual (11,1%) con respecto a los registrados entre el total (8,9% y 7,7% respectivamente), mientras que el

63,8% de los mayores de 65 años afirman que no ven accidentes de tráfico, porcentaje significativamente superior al registrado entre el total (45,9%).

En función de la ocupación, los trabajadores cualificados que presencian uno o más accidentes a la semana (11,7%) y uno o más al mes (10,0%) representan porcentajes significativamente superiores a los registrados entre el conjunto (8,9% y 7,7% respectivamente), mientras que entre los desocupados destaca significativamente el porcentaje de quienes no los presenciaron (56,2%).

Atendiendo al tipo de uso, entre quienes usan la vía por motivos profesionales se registra un porcentaje de quienes ven accidentes a diario (5,9%), semanalmente (14,5%) y mensualmente (11,6%) significativamente superiores al 4,0%, el 8,9% y el 7,7% registrados respectivamente entre el conjunto, mientras que el porcentaje de quienes no ven accidentes entre los de uso personal (49,3%) es significativamente superior al 45,9% registrado entre todos los usuarios.

También se observa este fenómeno con los usuarios que usan la vía con mayor frecuencia, ya que ven accidentes a diario (8,3%), semanalmente ( $\geq 13,0\%$ ) o mensualmente ( $\geq 11,0\%$ ) porcentajes de ciudadanos que son significativamente superiores a los registrados entre el total (4,0%, 8,9% y 7,7% respectivamente), mientras que el 54,7% de los que usan la vía ocasionalmente no han presenciado accidentes, porcentaje significativamente superior al 45,9% registrado entre el conjunto.

P.23.2.- Si ha presenciado accidentes, retenciones o limitaciones de circulación, en cuyo caso ¿Con qué frecuencia?	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/separado
Base: Usuarios de M30	2.227	1.035	1.192	180	376	465	422	312	472	1233	753	109	115
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento</b>													
Sí, a diario	4,9	5,2	4,6	4,4	6,4	5,9	3,3	6,4	3,2	4,0	5,5	4,6	9,5
Sí, uno o más a la semana	11,8	12,7	11,0	13,8	15,7	14,0	12,8	8,6	7,0	10,5	14,3	9,2	11,2
Sí, uno o más al mes	12,4	12,9	11,9	20,0	17,7	12,0	10,6	10,6	8,2	11,9	13,8	9,2	11,2
Sí, ocasionalmente	38,2	39,0	37,5	32,2	40,4	37,4	43,7	38,1	34,5	38,0	39,3	34,0	37,5
No	30,3	28,3	32,1	27,2	18,8	27,2	27,5	33,8	44,0	33,3	24,7	39,4	28,0
Ns/Nc	2,5	1,9	2,9	2,3	1,0	3,4	2,1	2,6	3,0	2,4	2,4	3,8	2,6

P.23.2.- Si ha presenciado accidentes, retenciones o limitaciones de circulación, en cuyo caso ¿Con qué frecuencia?	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Usuarios de M30	2.227	173	1.191	856	983	257	948	259	695	500	103
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento</b>											
Sí, a diario	4,9	5,2	4,7	5,1	6,2	5,0	3,6	5,8	4,0	4,1	11,6
Sí, uno o más a la semana	11,8	11,0	12,2	11,4	12,9	17,1	8,9	11,1	12,0	13,8	11,6
Sí, uno o más al mes	12,4	12,7	11,7	13,2	14,3	11,7	10,5	11,9	11,8	12,5	12,9
Sí, ocasionalmente	38,2	30,7	36,3	42,4	41,9	31,2	36,4	36,8	38,5	41,4	35,0
No	30,3	39,8	31,9	26,0	22,7	32,3	37,7	31,3	31,6	25,9	26,9
Ns/Nc	2,5	0,6	3,1	2,0	2,0	2,7	2,9	3,1	2,1	2,2	2,0

P.23.2.- Si ha presenciado accidentes, retenciones o limitaciones de circulación, en cuyo caso ¿Con qué frecuencia?	TOTAL	TIPO TRANSPORTE (Usuarios M30)		TIPO USO (Usuarios M30)		FRECUENCIA (Usuarios M30)				DURACIÓN TRAYECTO (Usuarios M30)	
		Transporte público	Transporte privado	Uso profesional	Uso personal	Frecuencia diaria	Frecuencia semanal (a diario)	Frecuencia semanal (fines de semana)	Menor frecuencia	Corta duración (hasta 30 minutos)	Larga duración (más de 30 minutos)
Base: Usuarios de M30	2.227	329	2.130	951	1.784	494	373	298	1.051	1.510	661
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento</b>											
<b>Sí, a diario</b>	<b>4,9</b>	7,9	4,9	7,0	3,7	9,7	5,6	2,6	3,0	4,4	6,2
<b>Sí, uno o más a la semana</b>	<b>11,8</b>	13,1	11,6	15,7	11,1	16,8	13,0	9,1	9,9	11,5	13,2
<b>Sí, uno o más al mes</b>	<b>12,4</b>	14,9	12,5	16,2	11,3	16,0	14,3	12,0	10,0	12,1	13,2
<b>Sí, ocasionalmente</b>	<b>38,2</b>	37,3	38,6	37,4	39,1	36,7	38,3	41,6	37,8	38,4	37,4
<b>No</b>	<b>30,3</b>	24,1	30,0	21,9	32,0	19,4	25,7	30,9	36,9	31,2	27,4
<b>Ns/Nc</b>	<b>2,5</b>	2,8	2,5	1,9	2,7	1,4	3,0	3,7	2,3	2,3	2,7

El perfil de quienes presencian limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento es similar al descrito en la presencia de accidentes cuando atendemos a las variables de edad, motivo de uso y frecuencia de uso. De forma que quienes ven un accidente semanal o mensual entre los de 25 a 34 años (15,7% y 17% respectivamente), que hacen un uso profesional (15,7% y 16,2%) y entre quienes usan la vía todos los días (16,8% y 16,0% respectivamente) son superiores a los registrados entre el total (11,8% y 12,4% respectivamente) mientras que entre los mayores de 65 años u quienes usan la vía con menos frecuencia, el porcentaje de quienes no presencian este tipo de incidencias (44,0% y 36,9%) es significativamente superior al 30,3% registrado entre el total de los usuarios.

Además destaca significativamente el porcentaje de quienes ven limitaciones a diario entre los divorciados (9,5%), los que ingresan más de 4.000 euros mensuales (11,6%), hacen un uso profesional (7,0%) y que usan la vía todos los días (9,7%) con respecto al 4,9% registrado entre el total; el de quienes las ven semanalmente entre los solteros (14,3%) y los trabajadores no cualificados (17,1%) con respecto al 11,8% registrado entre el total; el de quienes los ven mensualmente entre los de 18 a 24 años (20,0%) con



respecto al registrado entre el total (12,4%) y el 42,4% de universitarios que los presencian ocasionalmente en relación con el 38,2% registrado entre el total.

Por su parte, quienes no presenciaron limitaciones en los últimos doce meses también destacan entre quienes tienen estudios hasta primarios (39,8%), los desocupados (47,7%) y quienes tienen como destino otros municipios (35,0%) con porcentajes significativamente superiores al registrado entre el total (30,3%).

P.23.3.- Si ha presenciado accidentes, retenciones o limitaciones de circulación, en cuyo caso ¿Con qué frecuencia?	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/separado
Base: Usuarios de M30	2.227	1.035	1.192	180	376	465	422	312	472	1233	753	109	115
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Retenciones y atascos</b>													
<b>Sí, a diario</b>	<b>54,6</b>	57,8	51,9	45,4	62,5	60,7	61,7	50,9	42,1	57,2	53,0	35,9	56,5
<b>Sí, uno o más a la semana</b>	<b>15,8</b>	15,7	15,9	29,1	14,8	15,2	12,6	16,3	14,7	13,4	19,5	22,1	12,9
<b>Sí, uno o más al mes</b>	<b>4,3</b>	3,7	4,9	6,6	5,7	2,4	4,3	5,4	3,6	3,7	5,1	2,7	7,0
<b>Sí, ocasionalmente</b>	<b>15,4</b>	14,7	16,0	14,5	12,3	13,8	14,1	17,4	19,7	15,3	14,9	16,5	16,6
<b>No</b>	<b>9,3</b>	7,6	10,7	4,5	4,7	7,1	7,1	8,7	19,1	9,7	7,0	22,9	7,0
<b>Ns/Nc</b>	<b>0,5</b>	0,5	0,6	0,0	0,0	0,6	0,2	1,3	0,8	0,7	0,4	0,0	0,0

P.23.3.- Si ha presenciado accidentes, retenciones o limitaciones de circulación, en cuyo caso ¿Con qué frecuencia?	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Usuarios de M30	2.227	173	1.191	856	983	257	948	259	695	500	103
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Retenciones y atascos</b>											
<b>Sí, a diario</b>	<b>54,6</b>	46,2	54,4	56,7	63,1	58,3	44,4	48,6	54,6	57,1	66,1
<b>Sí, uno o más a la semana</b>	<b>15,8</b>	16,8	15,1	16,7	14,9	15,6	17,3	13,2	14,1	17,8	11,6
<b>Sí, uno o más al mes</b>	<b>4,3</b>	3,5	4,7	4,0	4,2	3,9	4,8	6,5	4,5	3,8	5,7
<b>Sí, ocasionalmente</b>	<b>15,4</b>	17,4	15,0	15,4	13,2	12,1	18,3	19,2	16,7	14,8	10,8
<b>No</b>	<b>9,3</b>	16,1	9,8	6,9	4,4	10,1	14,3	12,0	9,6	6,0	5,7
<b>Ns/Nc</b>	<b>0,5</b>	0,0	0,8	0,2	0,3	0,0	0,9	0,4	0,4	0,4	0,0

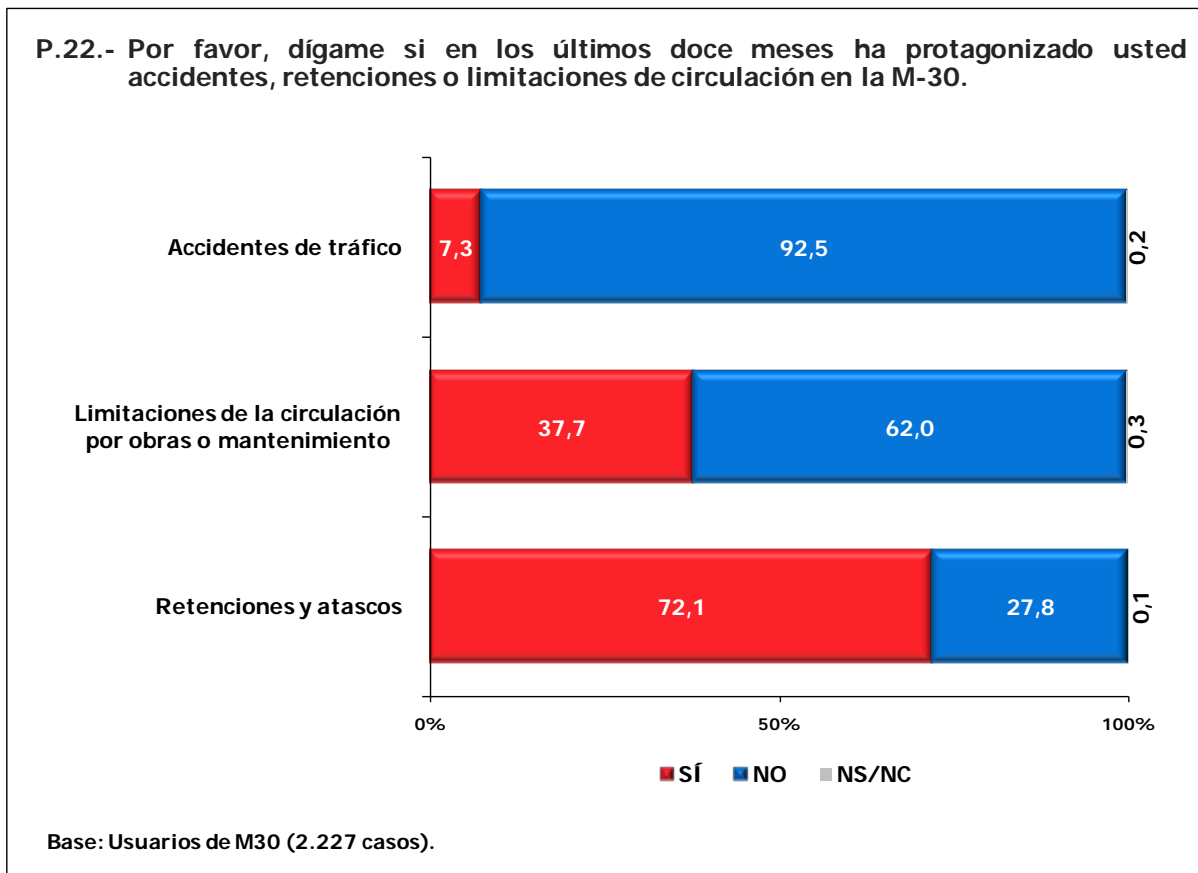
P.23.3.- Si ha presenciado accidentes, retenciones o limitaciones de circulación, en cuyo caso ¿Con qué frecuencia?	TOTAL	TIPO TRANSPORTE (Usuarios M30)		TIPO USO (Usuarios M30)		FRECUENCIA (Usuarios M30)				DURACIÓN TRAYECTO (Usuarios M30)	
		Transporte público	Transporte privado	Uso profesional	Uso personal	Frecuencia diaria	Frecuencia semanal (a diario)	Frecuencia semanal (fines de semana)	Menor frecuencia	Corta duración (hasta 30 minutos)	Larga duración (más de 30 minutos)
Base: Usuarios de M30	2.227	329	2.130	951	1.784	494	373	298	1.051	1.510	661
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Retenciones y atascos</b>											
<b>Sí, a diario</b>	<b>54,6</b>	50,8	54,9	68,6	51,7	75,5	65,2	38,2	45,9	52,3	60,6
<b>Sí, uno o más a la semana</b>	<b>15,8</b>	16,7	15,8	15,2	15,7	13,0	18,2	22,5	14,6	15,8	16,5
<b>Sí, uno o más al mes</b>	<b>4,3</b>	6,0	4,2	3,2	4,6	1,8	2,9	5,1	5,8	4,7	3,9
<b>Sí, ocasionalmente</b>	<b>15,4</b>	17,3	15,5	9,0	17,3	6,7	8,8	21,9	19,9	17,1	11,2
<b>No</b>	<b>9,3</b>	8,5	9,0	4,0	10,2	3,0	4,6	11,3	13,2	9,7	7,4
<b>Ns/Nc</b>	<b>0,5</b>	0,6	0,5	0,1	0,6	0,0	0,3	1,0	0,6	0,5	0,5

Con respecto a haber presenciado retenciones y atascos, quienes los presencian a diario destacan significativamente entre quienes tienen de 25 a 34 años (62,5%), entre los trabajadores cualificados (63,1%), entre quienes hacen un uso profesional de la vía (68,6%), quienes la usan a diario (75,5%) o de lunes a viernes (65,2%) y quienes realizan trayectos de larga duración (60,6%) con respecto al 54,6% registrado entre el conjunto de usuarios.

El perfil de quienes presencian más retenciones semanalmente es el de ciudadanos de 18 a 24 años (29,1%), solteros (19,5%) y que usan la vía los fines de semana (22,5%), con porcentajes significativamente superiores al registrado entre el total (15,8%).

Por último, quienes sólo ven retenciones ocasionalmente o directamente no las ven, representan porcentajes entre los mayores de 65 años (19,7% y 19,1% respectivamente), entre las personas desocupadas (18,3% y 14,3% respectivamente) y entre quienes utilizan la vía solo ocasionalmente (19,9% y 13,2% respectivamente) que son significativamente superiores al 15,4% y 9,3% registrados entre el conjunto de usuarios que afirman eso mismo.

## B) Medición de incidencias



Siete de cada diez usuarios de la M-30 afirma haber protagonizado en alguna ocasión retenciones o atascos (72,1%) incidencia más generalizada entre la población de usuarios que corrobora la evidencia de ser la incidencia más común, el 27,8% afirman no haber padecido retenciones en los últimos doce meses.

A esta le siguen las limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento, sufridas alguna vez por el 37,7% de los usuarios durante los últimos doce meses, mientras que el 62,0% no las han protagonizado.

Por último, el 7,3% de los usuarios de la M-30 han sufrido algún accidente de tráfico, mientras que el 92,5% aseguran que no.

P.22.1.- Por favor, dígame si en los últimos doce meses ha protagonizado usted accidentes, retenciones o limitaciones de circulación en la M-30.	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/separado
Base: Usuarios de M30	2.227	1.035	1.192	180	376	465	422	312	472	1233	753	109	115
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Accidentes de tráfico</b>													
<b>Sí</b>	<b>7,3</b>	5,3	9,0	10,0	7,4	9,6	8,4	4,8	4,5	6,2	8,6	5,6	12,2
<b>No</b>	<b>92,5</b>	94,7	90,6	90,0	92,6	90,1	91,1	94,9	95,5	93,5	91,4	94,4	87,8
<b>Ns/Nc</b>	<b>0,2</b>	0,0	0,3	0,0	0,0	0,2	0,5	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0

P.22.1.- Por favor, dígame si en los últimos doce meses ha protagonizado usted accidentes, retenciones o limitaciones de circulación en la M-30.	TOTAL	TIPO TRANSPORTE (Usuarios M30)		TIPO USO (Usuarios M30)		FRECUENCIA (Usuarios M30)				DURACIÓN TRAYECTO (Usuarios M30)	
		Transporte público	Transporte privado	Uso profesional	Uso personal	Frecuencia diaria	Frecuencia semanal (a diario)	Frecuencia semanal (fines de semana)	Menor frecuencia	Corta duración (hasta 30 minutos)	Larga duración (más de 30 minutos)
Base: Usuarios de M30	2.227	329	2.130	951	1.784	494	373	298	1.051	1.510	661
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Accidentes de tráfico</b>											
<b>Sí</b>	<b>7,3</b>	7,6	7,4	9,1	6,4	8,7	10,6	7,0	5,6	6,9	8,4
<b>No</b>	<b>92,5</b>	91,8	92,4	90,6	93,5	90,9	89,4	92,7	94,3	92,9	91,4
<b>Ns/Nc</b>	<b>0,2</b>	0,6	0,1	0,3	0,1	0,4	0,0	0,3	0,1	0,2	0,2

Atendiendo al sexo, quienes han protagonizado algún accidente entre las mujeres (9,0%) representan un porcentaje significativamente superior al registrado entre los hombres (5,3%) y entre el conjunto de los usuarios (7,3%).

En función de la edad, el porcentaje registrado entre quienes tienen de 18 a 24 años (10,0%) y entre los que tienen de 35 a 44 (9,6%) son significativamente superiores a los registrados entre quienes tienen 55 y más ( $\leq 4,8\%$ ).

El 9,1% de usuarios que utilizan la vía con fines profesionales y el 10,6% de quienes lo utilizan a diario han sufrido algún accidente en los últimos doce meses, porcentajes significativamente superiores al registrado entre el

conjunto (7,3%) y entre quienes la usan con fines personales (6,4%) u ocasionalmente (5,6%) respectivamente.

P.22.2.- Por favor, dígame si en los últimos doce meses ha protagonizado usted accidentes, retenciones o limitaciones de circulación en la M-30.	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/ separado
Base: Usuarios de M30	2.227	1.035	1.192	180	376	465	422	312	472	1233	753	109	115
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento</b>													
<b>Sí</b>	<b>37,7</b>	39,8	35,9	44,5	47,6	40,0	39,8	32,6	26,5	34,1	44,3	27,6	40,6
<b>No</b>	<b>62,0</b>	60,1	63,6	55,5	52,1	59,8	59,8	67,1	73,1	65,5	55,4	72,4	59,4
<b>Ns/Nc</b>	<b>0,3</b>	0,1	0,5	0,0	0,3	0,2	0,5	0,3	0,4	0,4	0,3	0,0	0,0

P.22.2.- Por favor, dígame si en los últimos doce meses ha protagonizado usted accidentes, retenciones o limitaciones de circulación en la M-30.	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Usuarios de M30	2.227	173	1.191	856	983	257	948	259	695	500	103
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento</b>											
<b>Sí</b>	<b>37,7</b>	31,8	37,7	39,0	42,7	39,2	31,9	35,7	36,9	41,5	35,2
<b>No</b>	<b>62,0</b>	68,2	62,0	60,6	57,0	60,4	67,8	64,3	62,5	58,3	64,8
<b>Ns/Nc</b>	<b>0,3</b>	0,0	0,3	0,3	0,3	0,4	0,2	0,0	0,6	0,2	0,0

P.22.2.- Por favor, dígame si en los últimos doce meses ha protagonizado usted accidentes, retenciones o limitaciones de circulación en la M-30.	TOTAL	TIPO TRANSPORTE (Usuarios M30)		TIPO USO (Usuarios M30)		FRECUENCIA (Usuarios M30)				DURACIÓN TRAYECTO (Usuarios M30)	
		Transporte público	Transporte privado	Uso profesional	Uso personal	Frecuencia diaria	Frecuencia semanal (a diario)	Frecuencia semanal (fines de semana)	Menor frecuencia	Corta duración (hasta 30 minutos)	Larga duración (más de 30 minutos)
Base: Usuarios de M30	2.227	329	2.130	951	1.784	494	373	298	1.051	1.510	661
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento</b>											
<b>Sí</b>	<b>37,7</b>	41,1	38,1	45,3	35,4	47,1	45,0	33,5	32,1	36,1	41,8
<b>No</b>	<b>62,0</b>	58,0	61,6	54,4	64,2	52,5	54,7	66,2	67,6	63,5	58,1
<b>Ns/Nc</b>	<b>0,3</b>	0,9	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,1

Centrándonos en la diferencia entre cada segmento y el porcentaje total, el perfil de quienes han sufrido limitaciones de circulación por obras o mantenimiento se caracteriza principalmente por tener de 25 a 34 años (47,6%), solteros (44,3%), trabajadores cualificados (42,7%), usuarios por motivos profesionales (45,3%) y de uso diario o de lunes a viernes ( $\geq 45,0\%$ ), porcentajes todos ellos significativamente superiores al 37,7% registrado entre el conjunto de usuarios.

P.22.3.- Por favor, dígame si en los últimos doce meses ha protagonizado usted accidentes, retenciones o limitaciones de circulación en la M-30.	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/separado
Base: Usuarios de M30	2.227	1.035	1.192	180	376	465	422	312	472	1233	753	109	115
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Retenciones y atascos</b>													
<b>Sí</b>	<b>72,1</b>	74,2	70,3	83,9	76,9	73,8	76,9	67,5	60,9	70,7	78,3	53,4	64,9
<b>No</b>	<b>27,8</b>	25,8	29,5	16,1	23,1	26,0	23,1	32,2	39,1	29,1	21,7	46,6	35,1
<b>Ns/Nc</b>	<b>0,1</b>	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,3	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0

P.22.3.- Por favor, dígame si en los últimos doce meses ha protagonizado usted accidentes, retenciones o limitaciones de circulación en la M-30.	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Usuarios de M30	2.227	173	1.191	856	983	257	948	259	695	500	103
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Retenciones y atascos</b>											
<b>Sí</b>	<b>72,1</b>	61,3	72,6	73,7	78,7	67,4	66,6	62,1	70,9	78,2	70,0
<b>No</b>	<b>27,8</b>	38,7	27,4	26,1	21,2	32,2	33,4	37,9	29,1	21,8	30,0
<b>Ns/Nc</b>	<b>0,1</b>	0,0	0,0	0,2	0,1	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

P.22.3.- Por favor, dígame si en los últimos doce meses ha protagonizado usted accidentes, retenciones o limitaciones de circulación en la M-30.	TOTAL	TIPO TRANSPORTE (Usuarios M30)		TIPO USO (Usuarios M30)		FRECUENCIA (Usuarios M30)				DURACIÓN TRAYECTO (Usuarios M30)	
		Transporte público	Transporte privado	Uso profesional	Uso personal	Frecuencia diaria	Frecuencia semanal (a diario)	Frecuencia semanal (fines de semana)	Menor frecuencia	Corta duración (hasta 30 minutos)	Larga duración (más de 30 minutos)
Base: Usuarios de M30	2.227	329	2.130	951	1.784	494	373	298	1.051	1.510	661
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Retenciones y atascos</b>											
<b>Sí</b>	<b>72,1</b>	69,0	72,6	78,2	70,6	77,6	78,8	69,5	68,0	71,1	74,6
<b>No</b>	<b>27,8</b>	30,7	27,3	21,6	29,3	22,2	21,2	30,2	32,0	28,8	25,4
<b>Ns/Nc</b>	<b>0,1</b>	0,3	0,0	0,2	0,1	0,2	0,0	0,3	0,0	0,1	0,0

P.22.3.- Por favor, dígame si en los últimos doce meses ha protagonizado usted accidentes, retenciones o limitaciones de circulación en la M-30.	TOTAL	DESTINO (Usuarios M30)			ZONAS		
		Destino Madrid	Destino otros municipios	Almendra central	Norte	Este	Sur y oeste
Base: Usuarios de M30	2.227	1.621	606	689	324	610	604
	%	%	%	%	%	%	%
<b>Retenciones y atascos</b>							
<b>Sí</b>	<b>72,1</b>	73,6	68,2	73,1	71,3	73,0	70,5
<b>No</b>	<b>27,8</b>	26,3	31,8	26,6	28,7	27,0	29,5
<b>Ns/Nc</b>	<b>0,1</b>	0,1	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0

En cuanto al porcentaje de quienes sufren retenciones o atascos, el porcentaje registrado entre los hombres (74,2%) es significativamente superior al registrado entre las mujeres (70,3%), entre quienes tienen menos de 55 años ( $\geq 73,8\%$ ) al registrado entre los que tienen más ( $\leq 67,5\%$ ) y entre los solteros (78,3%) significativamente superior al registrado entre el total (72,1%) y entre el resto de quienes tienen otro estado civil ( $\leq 70,7\%$ ).

El porcentaje de quienes sufren retenciones o atascos también destaca significativamente entre quienes tienen estudios secundarios o universitarios ( $\geq 72,6\%$ ), entre los trabajadores cualificados (78,7%) y entre quienes ingresan de 2.001 a 4.000 euros (78,2%) con respecto al registrado entre quienes tienen estudios hasta primarios (61,3%), los trabajadores no cualificados o los desocupados ( $\leq 67,4\%$ ), y entre quienes ingresan en el hogar hasta 2.000 euros ( $\leq 70,9\%$ ) respectivamente.

La frecuencia con que se sufren estas incidencias es superior entre quienes usan la vía de forma profesional (78,2%) y entre quienes usan la vía a diario o de lunes a viernes ( $\geq 77,6\%$ ) con respecto a quienes hacen un uso por motivos personales (70,8%) y entre quienes la usan con menor frecuencia ( $\leq 69,5\%$ ).

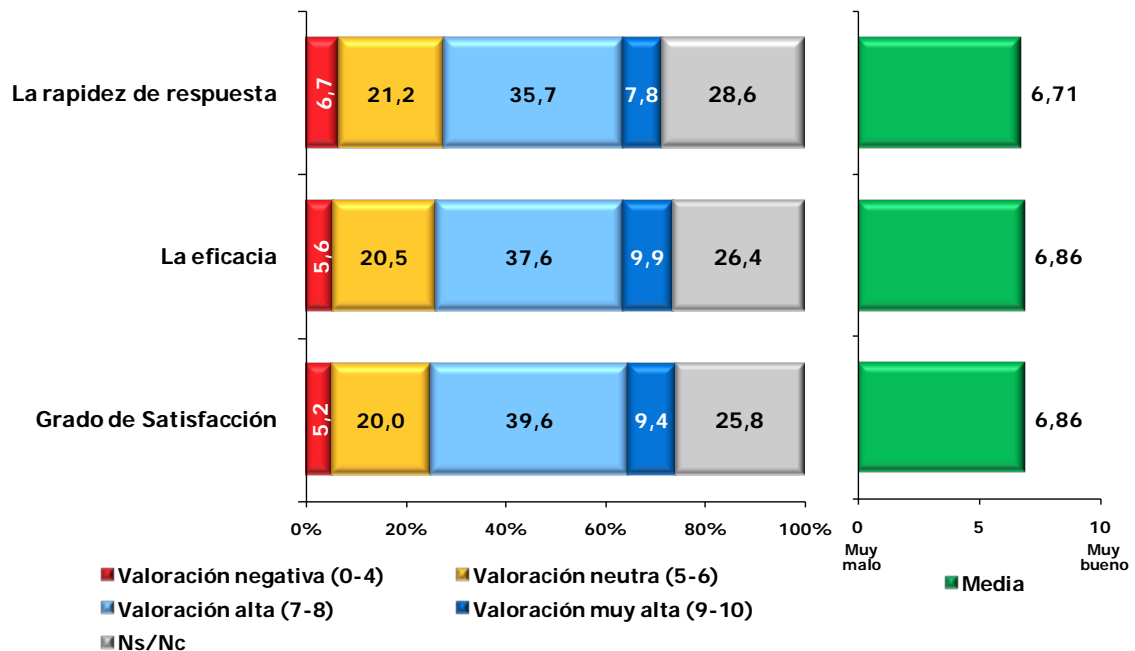
Por último, los atascos y retenciones se sufren más en los desplazamientos internos de Madrid, ya que el 73,6% registrado entre quienes tienen como destino otro punto de Madrid es significativamente superior al 68,2% registrado entre quienes se desplazan a otros municipios.

### C) Valoración de la resolución de incidencias

El capítulo de incidencias se cerró con la valoración de la resolución de la misma por parte de quienes han sufrido alguna. En concreto se les consultó por la rapidez de la resolución, la eficacia y por el grado de satisfacción.



**P.24. Valore por favor, los siguientes aspectos en la resolución de la incidencia por parte del personal de mantenimiento de la M-30. Para ello utilice una puntuación de 0 a 10 en la que 0 es Muy Malo y 10 es Muy Bueno.**



Base: Usuarios que han sufrido incidencias (1.657 casos).

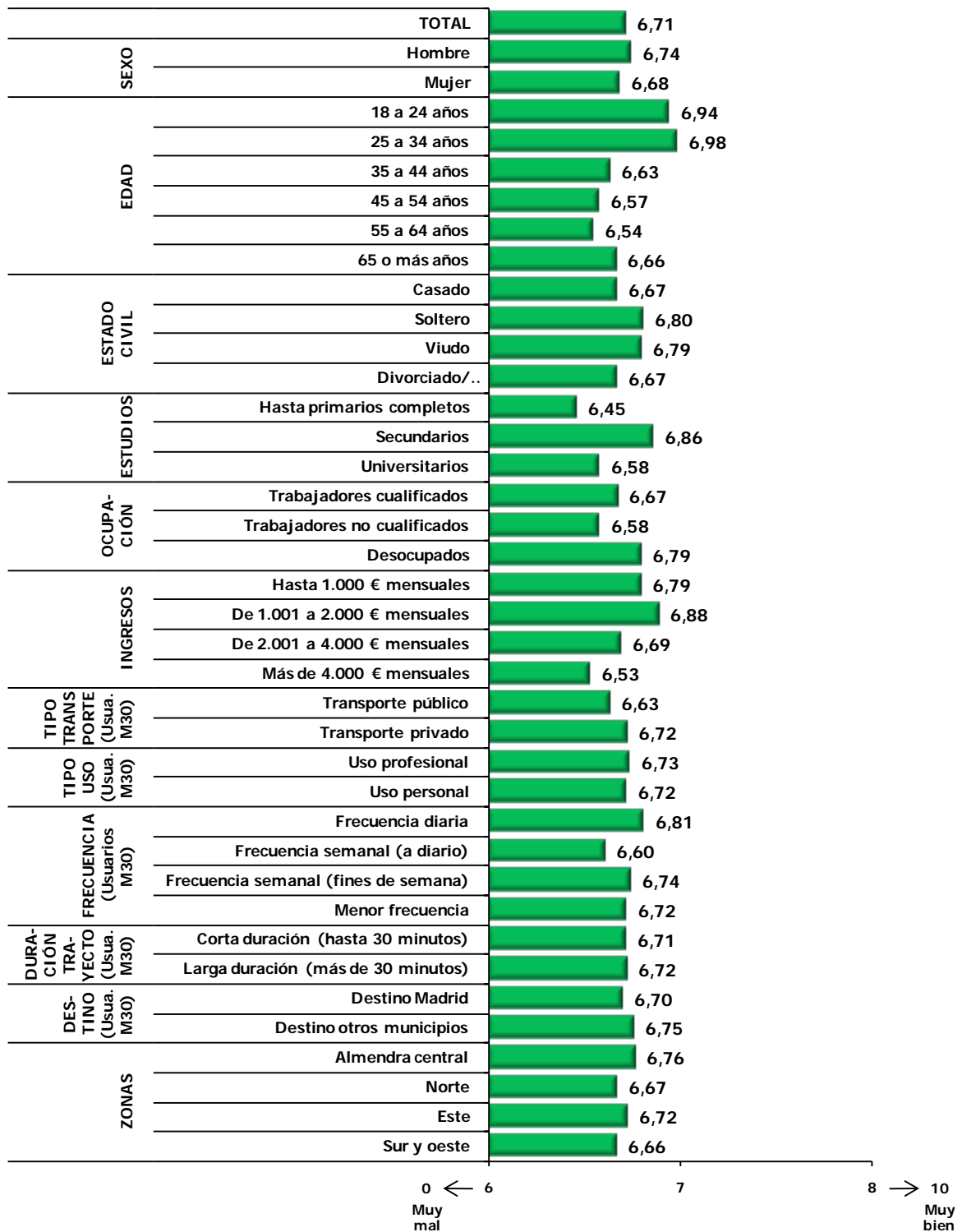
En general la valoración de la resolución de las incidencias es buena, registrándose una media de 6,86 sobre 10 tanto en la satisfacción como en la eficacia y un 6,71 en la rapidez de respuesta, aspecto valorado ligeramente por debajo.

Representan un 35,7% quienes valoran entre 7 y 8 la rapidez de respuesta y un 7,8% entre 9 y 10, mientras que el 21,2% realiza valoraciones intermedias y el 6,7% inferiores a 5.

Con respecto a la eficacia los porcentajes son similares, registrándose un 37,6% de valoraciones altas (7 y 8) y un 9,9% muy altas (9 y 10), mientras que el 20,5% la valoraron entre 5 y 6 y un 5,6% por debajo del 5.

Cuatro de cada diez usuarios que sufrieron incidencias en los últimos doce meses valoran su satisfacción con la resolución de la incidencia con puntuaciones de 7 y 8 (39,6%) y uno de cada diez con las máximas puntuaciones (9,4%), el 20,0% la valoraron con 5 o 6 y tan sólo el 5,2% la valoraron negativamente.

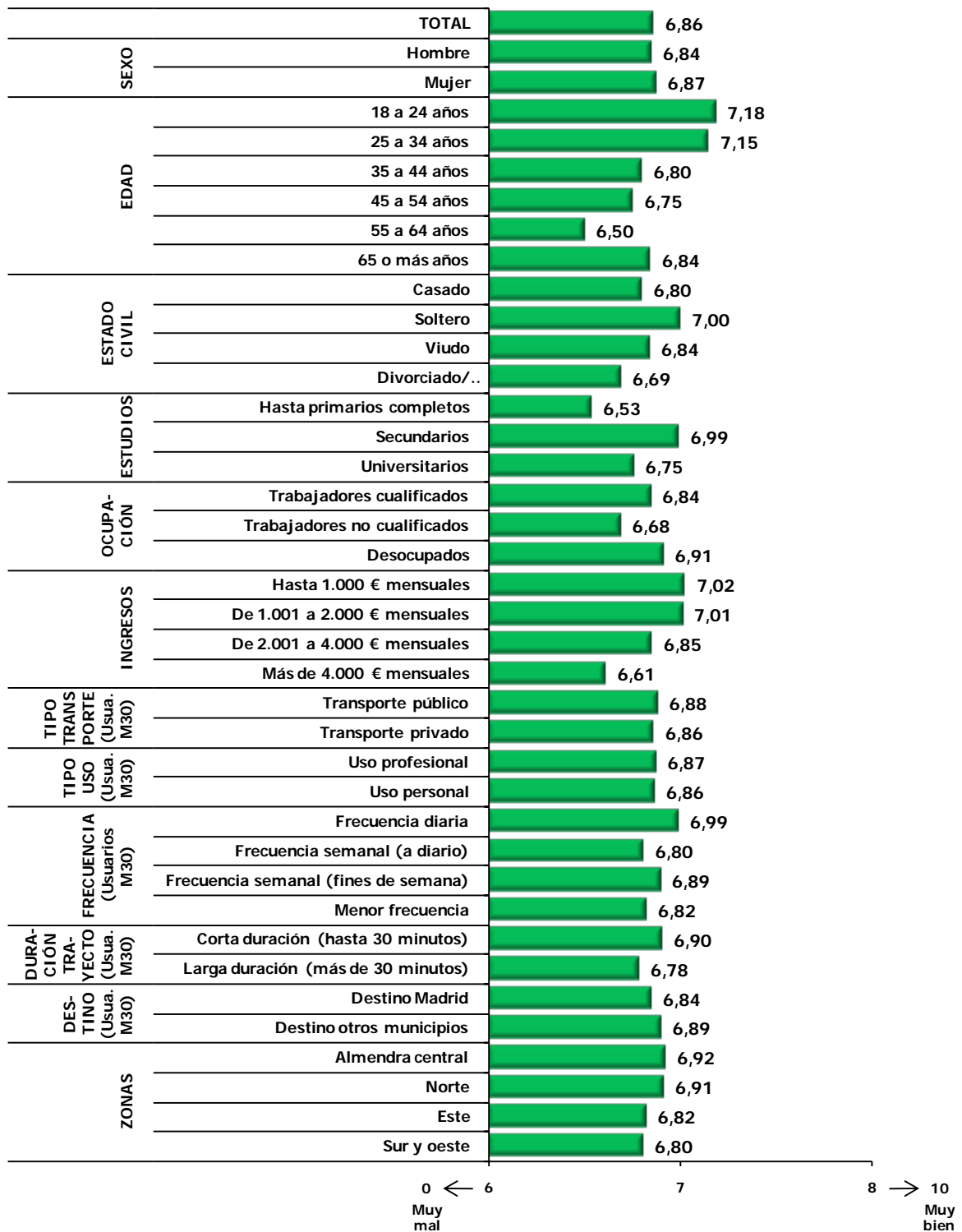
**P.24.1. Valoración de aspectos en la resolución de incidencias por parte del personal de mantenimiento de la M-30: La rapidez de respuesta (Medias)**



Base: Usuarios que han sufrido incidencias (1.657 casos).

Si atendemos a las diferencias entre las medias registradas entre los distintos segmentos de análisis a propósito de la rapidez de respuesta en la resolución de la incidencia, entre quienes tienen menos de 35 años ( $\geq 6,94$ ) y quienes tienen estudios secundarios (6,86) se registra una media significativamente superior a la registrada entre quienes de 35 a 54 años ( $\leq 6,57$ ) u otro nivel de estudios ( $\leq 6,58$ ) respectivamente.

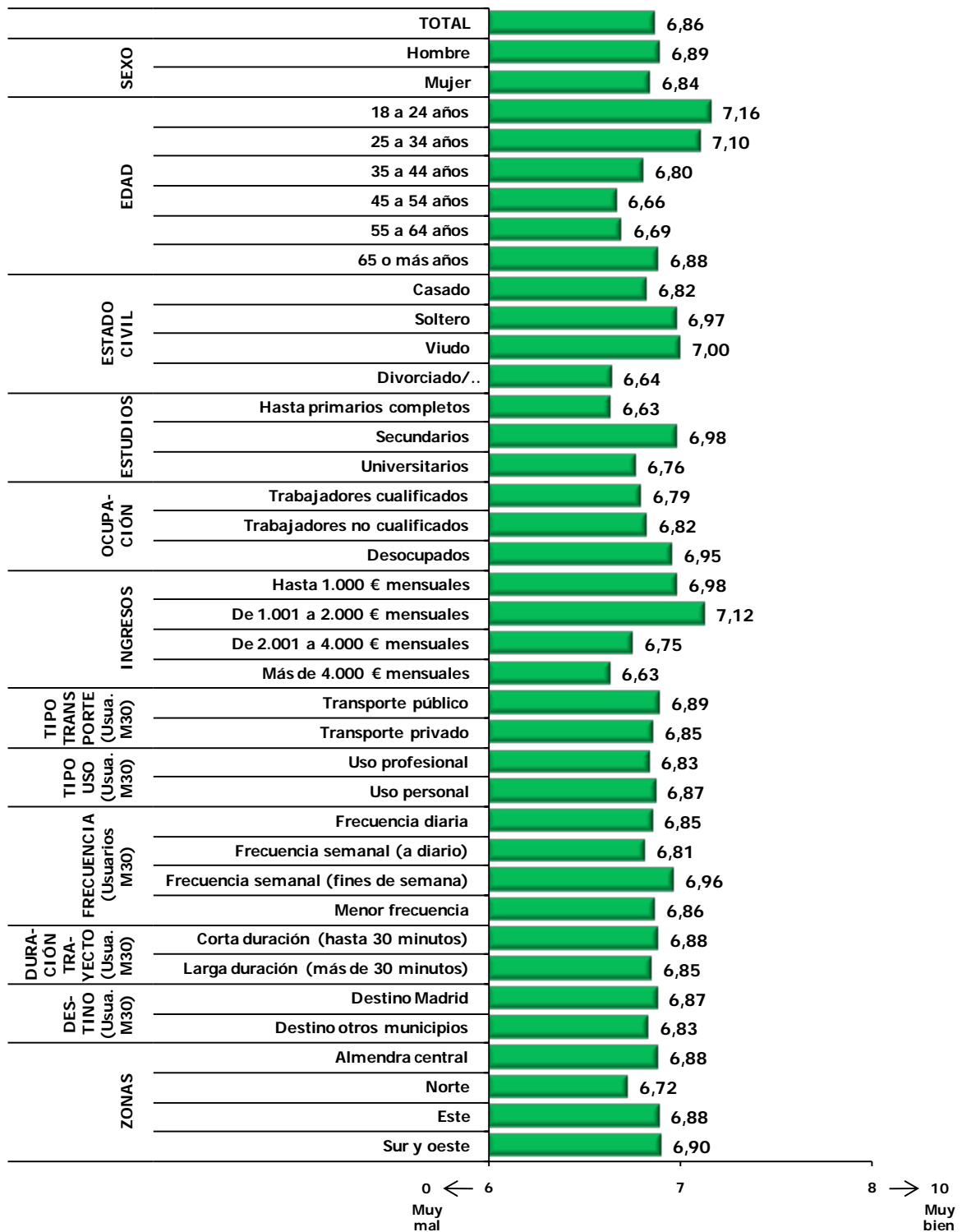
**P.24.2. Valoración de aspectos en la resolución de incidencias por parte del personal de mantenimiento de la M-30: La eficacia (Medias)**



Base: Usuarios que han sufrido incidencias (1.657 casos).

Con respecto a la eficacia en la resolución de la incidencia las medias registradas nos revelan las mismas diferencias, la media entre quienes tienen menos de 35 años ( $\geq 7,15$ ) y entre quienes tienen estudios secundarios (6,99) es significativamente superior a la registrada entre quienes tienen de 35 a 64 años ( $\leq 6,80$ ) y otro nivel de estudios ( $\leq 6,75$ ) respectivamente.

**P.24.3. Valoración de aspectos en la resolución de incidencias por parte del personal de mantenimiento de la M-30: Grado de satisfacción (Medias)**



Base: Usuarios que han sufrido incidencias (1.657 casos).

El patrón es muy similar con la valoración media de la satisfacción, incorporándose el segmento de quienes tienen unos ingresos del hogar entre 1.001 y 2.000 euros mensuales. De manera que entre quienes tienen menos de 35 años ( $\geq 7,10$ ), quienes tienen estudios secundarios (6,98) y quienes ingresan de 1.001 a 2.000 euros (7,12) se registran valoraciones medias significativamente superiores a las registradas entre quienes tienen de 45 a 64 años ( $\leq 6,69$ ), quienes tienen estudios universitarios (6,76) y entre quienes tienen ingresos del hogar de más de 2.000 euros al mes ( $\leq 6,75$ ) respectivamente.

### 3.5. Madrid Calle 30

La investigación se completó con un bloque específico sobre aspectos relacionados con la entidad y el servicio de Madrid Calle 30 dirigido al conjunto de los ciudadanos de la ciudad de Madrid. Para ello se informó a los participantes de lo que es Madrid Calle 30, la sociedad que gestiona la explotación, conservación y mantenimiento del anillo distribuidor Calle 30 y las infraestructuras y espacios de su entorno.

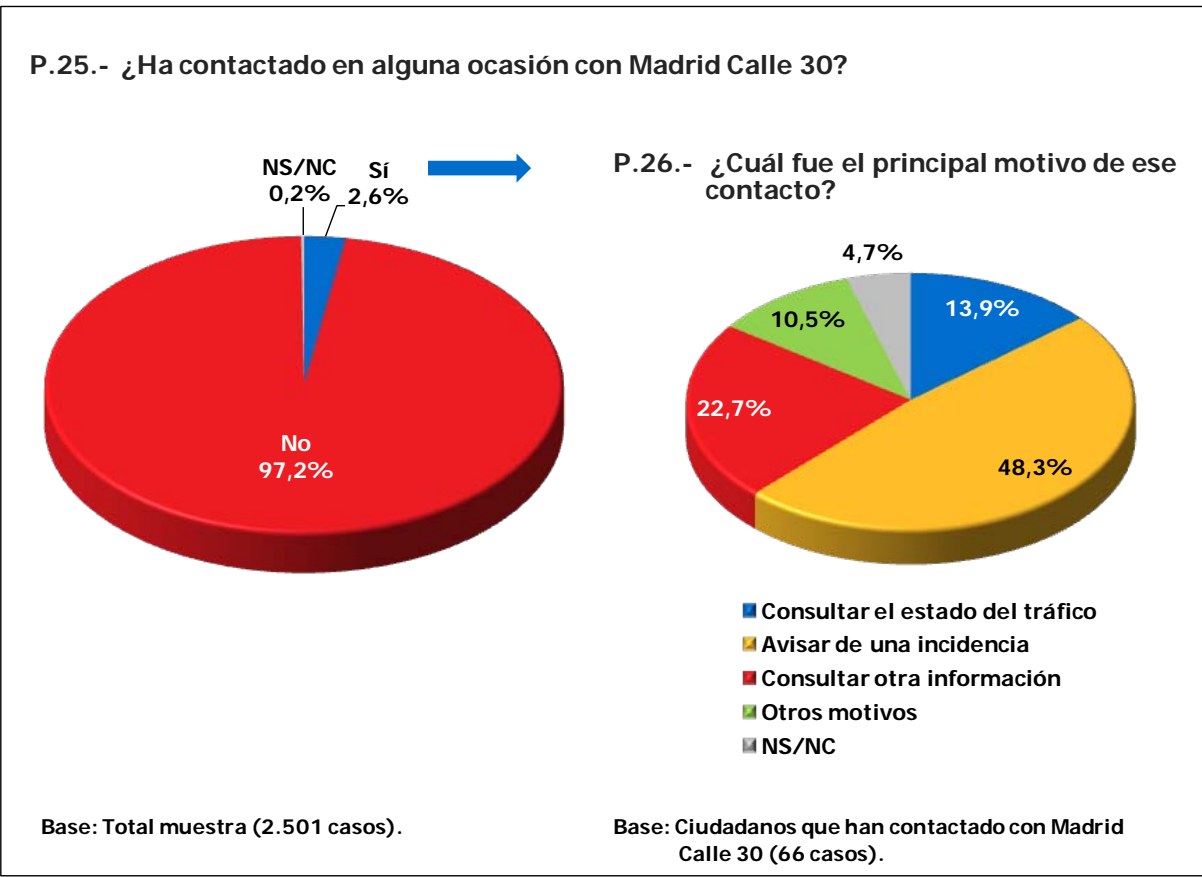
En concreto se indagó sobre cuatro aspectos:

- Penetración, motivos, canales y valoración de los contactos con Madrid Calle 30.
- Notoriedad de la página web.
- Canales utilizados para consultar el tráfico de la ciudad.
- Interés en conocer el funcionamiento de la entidad.

#### A) Consultas con Madrid Calle 30

Abordamos en primer lugar todo lo referente a las consultas realizadas con Madrid Calle 30.





La mayoría de los ciudadanos madrileños no han contactado nunca con Madrid Calle 30 (97,2%), representando un 2,6% quienes aseguran que sí lo han hecho.

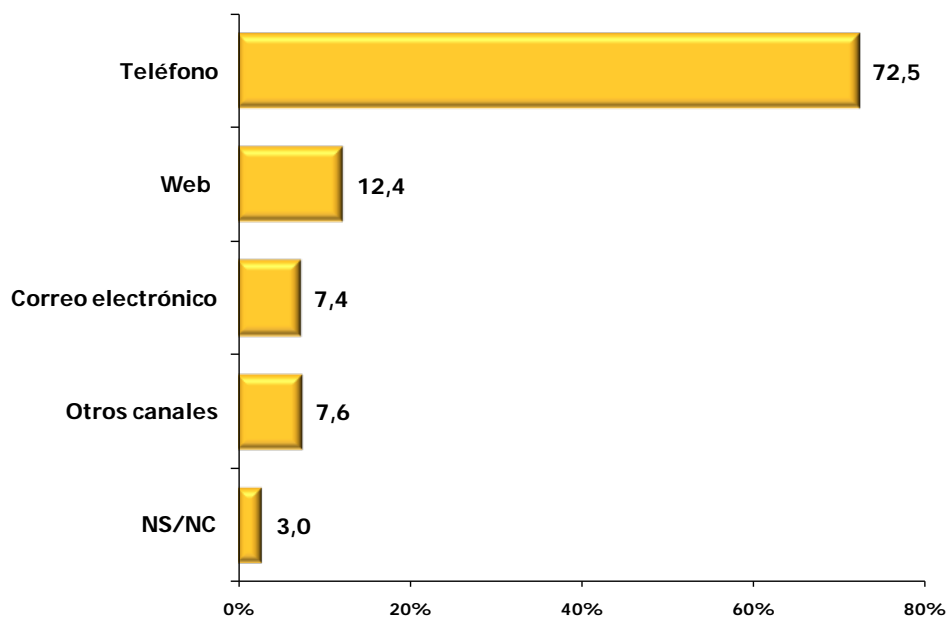
Consultados específicamente a los ciudadanos que consultaron en alguna ocasión a Madrid Calle 30 sobre los motivos por los que lo hicieron, la mitad de ellos (48,3%) fue para avisar de una incidencia, motivo mayoritario entre quienes consultaron. También se contactó para consultar una información por parte del 22,7% y consultar el estado del tráfico por el 13,9%.

P.25.- ¿Ha contactado en alguna ocasión con Madrid Calle 30?	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/ separado
Base: Muestra total	2.501	1.139	1.362	191	400	504	456	338	612	1369	823	166	125
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Sí</b>	<b>2,6</b>	2,7	2,6	1,6	2,5	3,4	3,7	3,0	1,5	3,0	2,5	0,6	2,4
<b>No</b>	<b>97,2</b>	96,9	97,4	97,4	97,5	96,4	96,3	97,0	98,2	96,8	97,2	99,4	97,6
<b>Ns/Nc</b>	<b>0,2</b>	0,3	0,1	1,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,3	0,2	0,2	0,0	0,0

P.25.- ¿Ha contactado en alguna ocasión con Madrid Calle 30?	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Muestra total	2.501	252	1.328	910	1.032	283	1.143	334	778	514	108
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Sí</b>	<b>2,6</b>	2,0	2,3	3,2	3,3	3,2	1,9	2,1	4,1	1,8	1,9
<b>No</b>	<b>97,2</b>	98,0	97,6	96,4	96,6	96,8	97,7	97,9	95,8	98,2	98,1
<b>Ns/Nc</b>	<b>0,2</b>	0,0	0,1	0,4	0,1	0,0	0,3	0,0	0,1	0,0	0,0

La única diferencia relevante entre los distintos segmentos de análisis en relación con el porcentaje de quienes han contactado con Madrid Calle 30 se produce en función de la edad de los informantes, de forma que el porcentaje registrado entre quienes tienen de 35 a 54 años ( $\geq 3,4\%$ ) es significativamente superior al registrado entre quienes tienen 65 y más años de edad (1,5%).

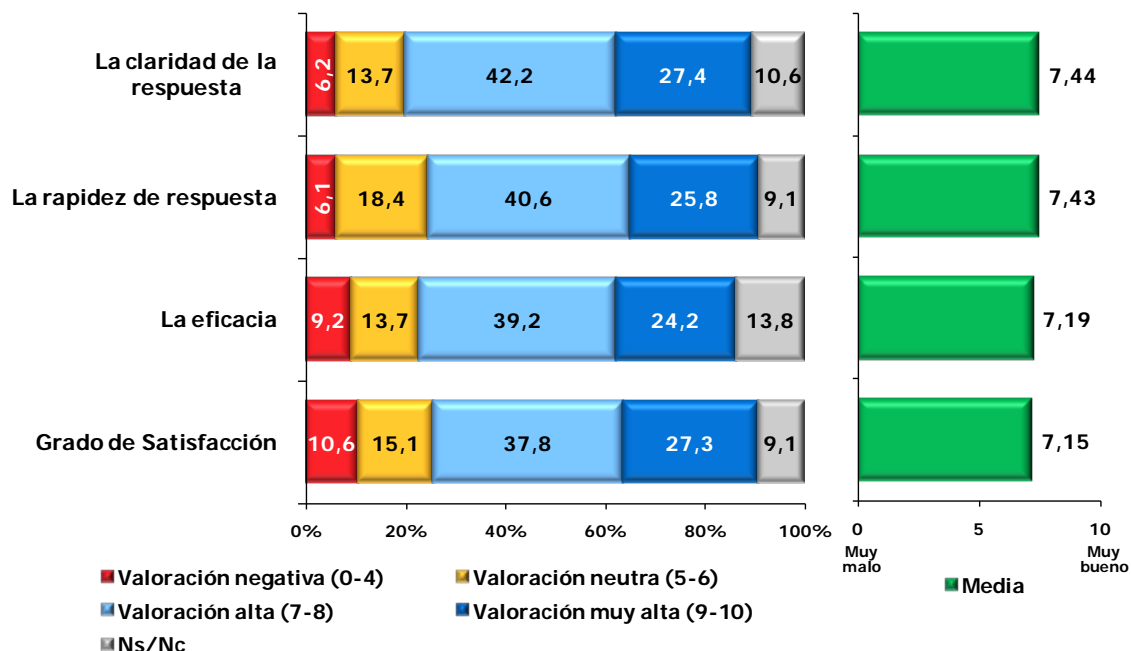
También destaca el porcentaje registrado entre quienes residen en hogares que ingresan de 1.001 a 2.000 euros (4,1%) con respecto al registrado entre quienes ingresan de 2.001 a 4.000 (1,8%) y también con respecto al total (2,6%).

**P.27.- ¿Mediante qué canal contactó?**

Base: Ciudadanos que han contactado con Madrid Calle 30 (66 casos).

En cuanto a los canales utilizados para contactar, el 72,5% de ellos utilizaron el teléfono, medio más común para realizar este contacto, mientras que el 12,4% contactó por la web y el 7,4% afirman que lo hicieron por correo electrónico.

**P.28. Cómo valoraría los siguientes aspectos en relación a su consulta a Madrid Calle 30. Para ello utilice una puntuación de 0 a 10 en la que 0 es Muy Malo y 10 es Muy Bueno.**



Base: Ciudadanos que han contactado con Madrid Calle 30 (66 casos).

Con respecto a la valoración del contacto realizado en general es buena, los cuatro aspectos valorados reciben una valoración media por encima del 7 sobre 10.

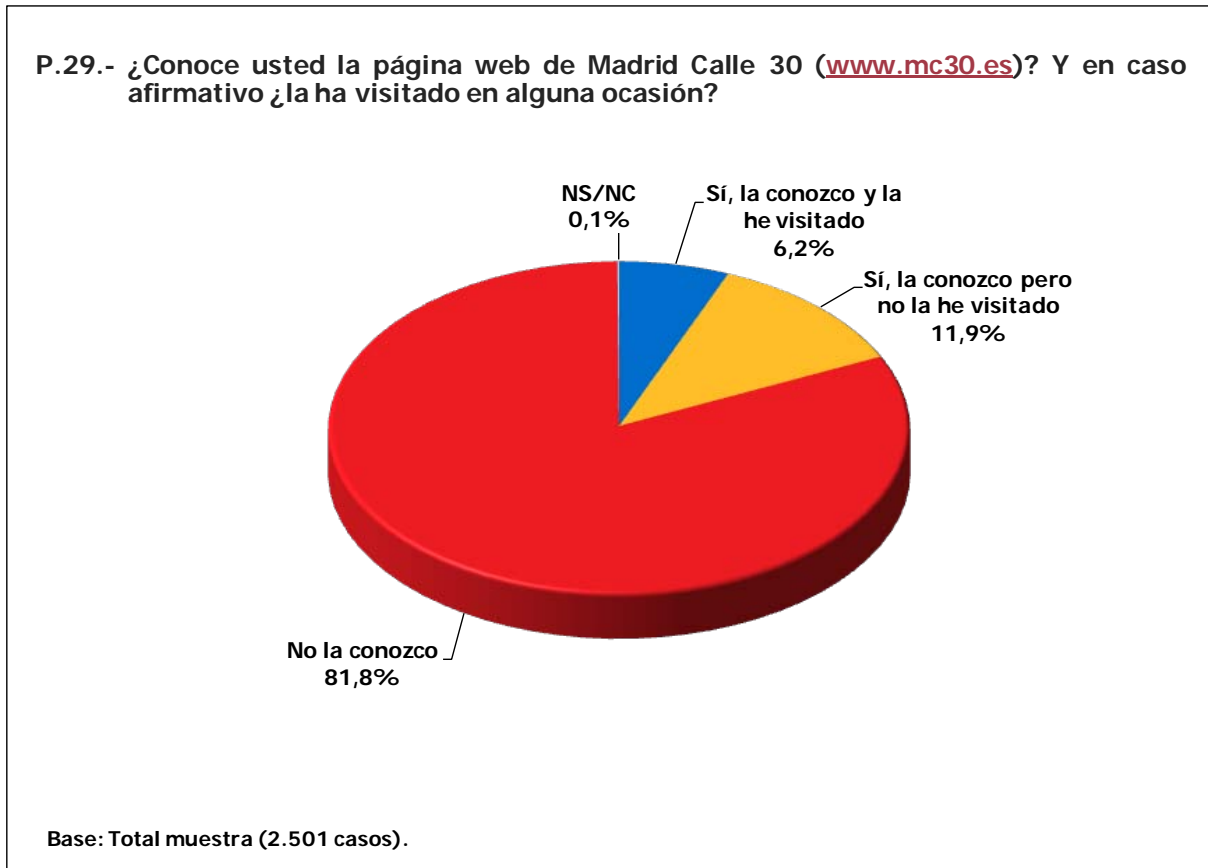
Así, en cuanto a la claridad en la respuesta (7,44) cuatro de cada diez personas que contactaron la valoran alta (42,2%) y el 27,4% muy alta, mientras que representan un 13,7% quienes realizaron valoraciones intermedias entre 5 y 6 y un 6,2% quienes valoraron la claridad negativamente.

En lo que se refiere a la rapidez (7,43) representan un 40,6% quienes valoran de 7 a 8, un 25,8% de 9 a 10, un 18,4% de 5 a 6 y un 6,1% con valoraciones inferiores a 5.

La valoración media registrada al referirse a la eficacia es de 7,19, con porcentajes similares a las valoraciones anteriores: el 39,2% realizan una valoración alta, el 24,2% muy alta, el 13,7% neutra y el 9,2% negativa.

Por último, la satisfacción general con el contacto recibe una valoración media de 7,15 sobre 10 entre quienes realizaron la consulta, representando un 37,8% quienes la valoraron con 7 u 8, un 27,3% entre 9 y 10, un 15,1% entre 5 y 6 y un 10,6% quienes realizaron valoraciones inferiores a 5.

## B) Notoriedad página web



Casi dos de cada diez ciudadanos conocen la página web de Madrid Calle 30 (18,1%), afirmando el 6,2% que además la han visitado y el 11,9% que la conocen pero no la han visitado. Por su parte, el 81,8% de los ciudadanos afirman que no conocen esta página web.

P.29.- ¿Conoce usted la página web de Madrid Calle 30 (www.mc30.es)? Y en caso afirmativo ¿la ha visitado en alguna ocasión?	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/separado
Base: Muestra total	2.501	1.139	1.362	191	400	504	456	338	612	1369	823	166	125
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Sí, la conozco y la he visitado	6,2	6,8	5,6	5,2	8,0	6,2	7,5	8,6	2,9	6,5	6,5	1,9	5,6
Sí, la conozco pero no la he visitado	11,9	13,1	11,0	7,3	11,9	14,3	11,4	14,2	10,4	13,2	11,1	8,4	9,6
No la conozco	81,8	79,9	83,4	87,0	80,0	79,3	81,1	76,9	86,6	80,3	82,2	89,7	84,7
NS/NC	0,1	0,2	0,1	0,5	0,0	0,2	0,0	0,3	0,0	0,1	0,2	0,0	0,0

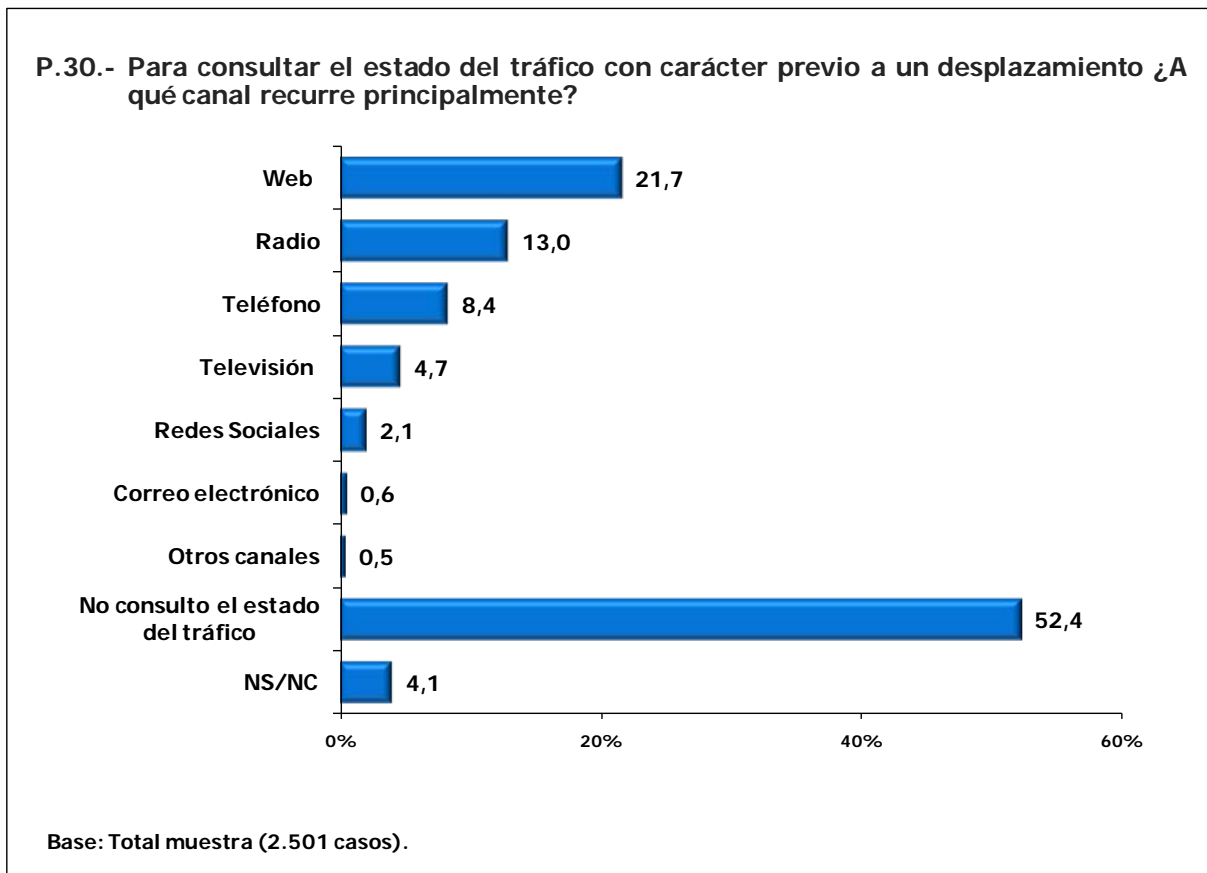
P.29.- ¿Conoce usted la página web de Madrid Calle 30 (www.mc30.es)? Y en caso afirmativo ¿la ha visitado en alguna ocasión?	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Muestra total	2.501	252	1.328	910	1.032	283	1.143	334	778	514	108
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Sí, la conozco y la he visitado	6,2	2,0	5,0	8,9	8,7	4,3	4,3	3,9	7,4	8,0	6,5
Sí, la conozco pero no la he visitado	11,9	7,2	12,2	12,9	12,2	14,8	11,0	10,6	12,8	15,0	14,8
No la conozco	81,8	90,0	82,7	78,1	79,0	80,5	84,6	85,5	79,7	77,1	78,7
NS/NC	0,1	0,8	0,0	0,1	0,1	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0

P.29.- ¿Conoce usted la página web de Madrid Calle 30 (www.mc30.es)? Y en caso afirmativo ¿la ha visitado en alguna ocasión?	TOTAL	TIPO TRANSPORTE (Usuarios M30)		TIPO USO (Usuarios M30)		FRECUENCIA (Usuarios M30)				DURACIÓN TRAYECTO (Usuarios M30)	
		Transporte público	Transporte privado	Uso profesional	Uso personal	Frecuencia diaria	Frecuencia semanal (a diario)	Frecuencia semanal (fines de semana)	Menor frecuencia	Corta duración (hasta 30 minutos)	Larga duración (más de 30 minutos)
Base: Muestra total	2.501	329	2.130	951	1.784	494	373	298	1.051	1.510	661
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Sí, la conozco y la he visitado	6,2	6,7	6,8	8,8	6,7	8,5	6,4	5,0	6,5	7,4	5,4
Sí, la conozco pero no la he visitado	11,9	14,4	13,1	14,0	13,2	15,8	12,8	13,8	10,9	13,2	12,4
No la conozco	81,8	79,0	80,0	77,2	80,0	75,7	80,5	81,2	82,5	79,2	82,2
NS/NC	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,3	0,0	0,1	0,1	0,0

Atendiendo a la edad, los ciudadanos que conocen y han visitado la página entre quienes tienen de 25 a 64 años ( $\geq 6,2\%$ ) representan un porcentaje significativamente superior que el 2,9% registrado entre los de 65 y más años. Además, destacan también entre quienes tienen estudios universitarios (8,9%), los trabajadores cualificados (8,7%) y quienes usan la vía por motivos profesionales (8,8%), con respecto al porcentaje registrado entre quienes tienen un nivel de estudios inferior ( $\leq 5,0\%$ ), trabajadores no cualificados y desocupados (4,3%) y los que hacen un uso personal de la vía (6,7%) respectivamente y también con respecto al porcentaje registrado entre el conjunto de ciudadanos (6,2%).

Por el contrario, el porcentaje de quienes no conocen la página web destaca significativamente entre quienes tienen menos de 25 o más de 65 años ( $\geq 87,0\%$ ), quienes tienen estudios hasta primarios (90,0%), los desocupados (84,6%), quienes tienen ingresos al mes de hasta 1.000 euros (85,5%) y quienes usan la vía sólo ocasionalmente (82,5%), con respecto al registrado entre segmentos de edades intermedias ( $\leq 80,0\%$ ), con mayor nivel de estudios ( $\leq 82,7\%$ ), los trabajadores cualificados (79,0%), quienes ingresan de 1.001 a 4.000 euros mensuales ( $\leq 79,7\%$ ) y quienes usan la vía todos los días (75,7%) respectivamente.

### C) Canales utilizados para consultar el estado del tráfico



El 21,7% de los ciudadanos madrileños utiliza la web para consultar el estado del tráfico, siendo este canal el más utilizado entre la población. Le siguen la radio (13,0%), el teléfono (8,4%), la televisión (4,7%), las redes sociales (2,1%), el correo electrónico (0,6%) y otros medios mencionados sobre aplicaciones de dispositivos móviles, sistemas GPS... (0,5%).

Por su parte, más de la mitad de los ciudadanos afirman que no consultan el estado del tráfico (52,4%).



P.30.- Para consultar el estado del tráfico con carácter previo a un desplazamiento ¿A qué canal recurre principalmente?	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/separado
Base: Muestra total	2.501	1.139	1.362	191	400	504	456	338	612	1369	823	166	125
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Web	21,7	21,1	22,3	29,8	31,5	29,4	23,2	17,0	8,0	20,2	28,1	6,0	18,3
Radio	13,0	13,6	12,5	12,6	13,7	11,6	16,4	14,7	10,3	14,6	11,7	8,4	8,7
Teléfono	8,4	8,6	8,2	10,1	9,7	9,6	8,4	8,5	5,9	8,4	8,6	7,2	8,1
Televisión	4,7	4,6	4,7	5,8	3,2	4,2	5,7	4,4	5,1	4,7	4,9	4,8	3,2
Redes Sociales	2,1	1,8	2,4	4,7	3,0	2,4	2,6	1,8	0,3	2,3	2,2	0,7	1,6
Correo electrónico	0,6	0,8	0,4	0,5	0,5	0,6	1,3	0,0	0,5	0,7	0,5	0,0	0,8
Otros canales	0,5	0,4	0,6	0,0	0,5	0,0	0,2	1,2	0,8	0,4	0,5	0,6	0,8
No consulto el estado del tráfico	52,4	52,0	52,7	40,3	41,4	46,5	48,1	55,1	70,0	52,6	45,9	75,3	60,2
NS/NC	4,1	4,7	3,6	4,7	6,0	3,3	4,8	4,4	2,6	4,2	4,5	2,4	3,2

P.30.- Para consultar el estado del tráfico con carácter previo a un desplazamiento ¿A qué canal recurre principalmente?	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Muestra total	2.501	252	1.328	910	1.032	283	1.143	334	778	514	108
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Web	21,7	5,5	20,9	27,6	29,8	19,7	15,2	16,2	21,6	29,1	29,4
Radio	13,0	7,9	12,0	16,0	14,0	10,9	12,5	9,9	13,0	16,3	15,0
Teléfono	8,4	7,6	9,8	6,4	9,1	11,4	7,1	6,8	9,5	7,8	6,5
Televisión	4,7	9,2	5,8	1,8	2,8	8,1	5,6	8,4	4,2	4,3	0,0
Redes Sociales	2,1	0,0	2,7	1,9	2,1	3,8	1,8	0,9	3,0	3,3	0,0
Correo electrónico	0,6	0,0	0,8	0,4	0,5	1,4	0,5	0,3	0,8	1,0	0,0
Otros canales	0,5	0,4	0,3	0,8	0,4	0,3	0,6	0,9	0,0	1,0	1,8
No consulto el estado del tráfico	52,4	71,8	51,8	47,7	44,1	48,2	60,4	59,6	51,9	43,0	45,4
NS/NC	4,1	2,4	4,2	4,5	6,0	3,9	2,5	2,7	3,6	5,4	6,5

Si atendemos a las diferencias entre cada segmento y el porcentaje registrado entre el total, se puede comprobar cómo destaca significativamente el porcentaje de quienes utilizan la web para informarse

del tráfico entre quienes tienen de 18 a 44 años ( $\geq 29,4\%$ ), los solteros (28,1%), quienes tienen estudios universitarios (27,6%), trabajadores cualificados (29,8%) y quienes tienen ingresos de 2.001 a 4.000 euros mensuales en su hogar (29,1%) con respecto al 21,7% registrado entre todos los ciudadanos.

La utilización de las redes sociales es más común entre el segmento más joven de la población, de 18 a 24 años (4,7%) y los trabajadores no cualificados (3,8%) registrando porcentajes significativamente superiores al registrado entre el conjunto de ciudadanos (2,1%).

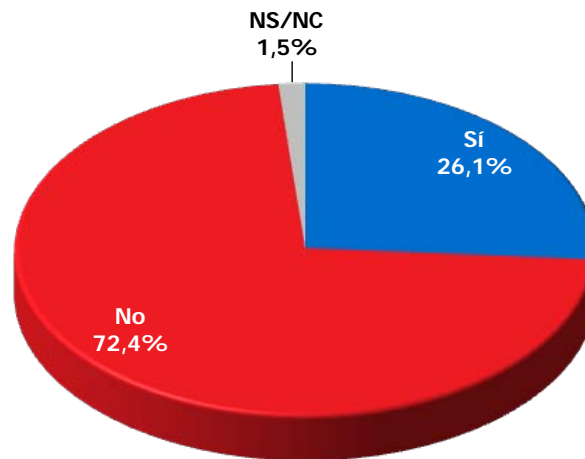
Por su parte, se informan mediante la radio el 16,4% de quienes tienen de 45 a 54 años, el 16,0% de quienes tienen estudios universitarios y el 16,3% de los que residen en hogares con ingresos entre 2.001 a 4.000 euros, todos ellos porcentajes significativamente superiores al 13,0% registrado entre la población.

La televisión la usan en mayor medida para consultar el tráfico quienes tienen estudios hasta primarios (9,2%), los trabajadores no cualificados (8,1%) y quienes tienen un menor nivel de ingresos en el hogar (8,4%) en relación con el porcentaje registrado entre el total (4,7%).

Por último, quienes no consultan el estado del tráfico representan entre los mayores de 65 años (70,0%), los viudos (75,3%), quienes tienen estudios hasta primarios (71,8%) y los desocupados (60,4%) porcentajes significativamente superiores al 52,4% que se registra entre el conjunto de la población.

D) Interés en conocer el funcionamiento de Madrid Calle 30

P.31.- ¿Estaría usted interesado en conocer cómo funciona Madrid Calle 30 mediante una visita a sus instalaciones?



Base: Total muestra (2.501 casos).

Uno de cada cuatro ciudadanos del municipio de Madrid estaría interesado en conocer cómo funciona Madrid Calle 30 mediante una visita a sus instalaciones (26,1%), mientras que el 72,4% no se muestran interesados en tal posibilidad.

P.31.- ¿Estaría usted interesado en conocer cómo funciona Madrid Calle 30 mediante una visita a sus instalaciones?	TOTAL	SEXO		EDAD						ESTADO CIVIL			
		Hombre	Mujer	18 a 24 años	25 a 34 años	35 a 44 años	45 a 54 años	55 a 64 años	65 o más años	Casado	Soltero	Viudo	Divorciado/separado
Base: Muestra total	2.501	1.139	1.362	191	400	504	456	338	612	1369	823	166	125
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Sí</b>	<b>26,1</b>	27,9	24,6	20,4	28,4	30,5	33,4	23,6	18,6	27,0	27,7	16,7	19,2
<b>No</b>	<b>72,4</b>	71,2	73,5	75,3	71,1	68,4	65,5	74,9	79,6	71,6	71,1	80,8	77,6
<b>Ns/Nc</b>	<b>1,5</b>	1,0	1,9	4,3	0,5	1,2	1,1	1,5	1,8	1,4	1,2	2,5	3,2

P.31.- ¿Estaría usted interesado en conocer cómo funciona Madrid Calle 30 mediante una visita a sus instalaciones?	TOTAL	ESTUDIOS			OCUPACIÓN			INGRESOS			
		Hasta primarios completos	Secundarios	Universitarios	Trabajadores cualificados	Trabajadores no cualificados	Desocupados	Hasta 1.000 € mensuales	De 1.001 a 2.000 € mensuales	De 2.001 a 4.000 € mensuales	Más de 4.000 € mensuales
Base: Muestra total	2.501	252	1.328	910	1.032	283	1.143	334	778	514	108
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Sí	26,1	20,2	25,3	29,0	29,0	27,9	22,9	26,0	27,7	31,7	31,1
No	72,4	77,1	73,1	70,1	70,1	70,7	75,0	73,7	70,9	66,0	68,9
Ns/Nc	1,5	2,8	1,6	1,0	0,9	1,4	2,1	0,3	1,4	2,3	0,0

P.31.- ¿Estaría usted interesado en conocer cómo funciona Madrid Calle 30 mediante una visita a sus instalaciones?	TOTAL	TIPO TRANSPORTE (Usuarios M30)		TIPO USO (Usuarios M30)		FRECUENCIA (Usuarios M30)				DURACIÓN TRAYECTO (Usuarios M30)	
		Transporte público	Transporte privado	Uso profesional	Uso personal	Frecuencia diaria	Frecuencia semanal (a diario)	Frecuencia semanal (fines de semana)	Menor frecuencia	Corta duración (hasta 30 minutos)	Larga duración (más de 30 minutos)
Base: Muestra total	2.501	329	2.130	951	1.784	494	373	298	1.051	1.510	661
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Sí	26,1	28,8	28,1	33,0	26,3	31,7	31,8	25,8	25,0	26,7	29,6
No	72,4	69,7	70,3	66,2	71,9	66,4	66,8	71,9	73,6	71,3	69,6
Ns/Nc	1,5	1,5	1,6	0,8	1,8	1,8	1,3	2,3	1,3	2,0	0,8

Tomando como referencia la comparación entre cada segmento y el porcentaje registrado para el total de la muestra, el perfil de quienes están interesados en conocer el funcionamiento de Madrid Calle 30 mediante una visita a sus instalaciones se caracteriza principalmente por tener de 45 a 54 años (33,4%), con ingresos del hogar de entre 2.001 a 4.000 euros (31,7%) y entre quienes hacen un uso de la vía por motivos profesionales (33,0%), registrando porcentajes significativamente superiores al 26,1% registrado entre el total.

Por su parte, los no interesados destacan significativamente entre quienes tienen 65 y más años (79,6%) con respecto al porcentaje registrado entre el conjunto de la población (72,4%).

## 4. Conclusiones

De todos los resultados analizados, se destacan finalmente las principales conclusiones del estudio.

### Sobre los aspectos generales

- Son afirmaciones de acuerdo generalizado entre la población que “la M-30 es una vía imprescindible para la ciudad de Madrid” (92,4%) y que “es un anillo distribuidor del tráfico de la ciudad” (91,7%). Que “la M-30 constituye una mejora de las infraestructuras de Madrid” (81,0%), que “la M-30 contribuye a reducir la presencia de automóviles en el centro de la ciudad” (72,4%) y que “la M-30 contribuye a reducir los problemas de tráfico de la ciudad” (70,8%) son aspectos con los que también están bastante o muy de acuerdo la mayoría de los ciudadanos, aunque los porcentajes sean inferiores a los anteriores.
- Por su parte, que “la M-30 mejora estéticamente la ciudad” y que “la M-30 contribuye a mejorar las condiciones medioambientales de la ciudad” representan las dos afirmaciones propuestas que generan más controversia entre la población madrileña. Los porcentajes de quienes están bastante o muy de acuerdo con cada una de las dos afirmaciones son respectivamente del 52,1% y 45,4%.
- La cifra media estimada entre los ciudadanos de la ciudad de Madrid es de 1.156.482 desplazamientos por la M-30 en un día laboral cualquiera.
  - La mitad de los ciudadanos de Madrid considera que el número de desplazamientos es excesivo (50,6%),
  - un 37,7% afirman que ese volumen de desplazamientos es el adecuado,
  - mientras que un 8,3% aseguran que está por debajo de la capacidad de la vía.
- Más de ocho de cada diez ciudadanos madrileños opinan que se producen una o más retenciones o atascos al día en la M-30 (85,6%), lo que coloca esta incidencia como la más frecuente de las tres propuestas en el ideario de la población. A esta le siguen los accidentes de tráfico (55,5%) y en menor medida, las limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento (15,9%).

- El 77,4% de los ciudadanos señalan el volumen de tráfico en la ciudad como principal factor de las retenciones y atascos que se producen. Le siguen el trazado de la M-30 (11,1%), una mala gestión de las incidencias (10,3%), una información incorrecta o insuficiente del tráfico de la vía (7,8%) y el estado de la vía (4,9%).

### **Sobre el uso de la M-30**

- Nueve de cada diez ciudadanos han utilizado la M-30 en los últimos doce meses en alguno de sus desplazamientos (89,0%), este dato refleja la importancia de la vía para desplazarse por Madrid al tratarse de un comportamiento claramente mayoritario.
  - La proporción de usuarios de la M-30 es superior entre los hombres (90,8%) que entre las mujeres (87,4%), entre los individuos de 18 a 64 años de edad ( $\geq 92,1\%$ ) que entre los mayores de esa edad (77,1%), entre los que tienen estudios secundarios o universitarios ( $\geq 89,6\%$ ) que entre los que los tienen inferiores (68,5%), entre los trabajadores ( $\geq 90,7\%$ ) que entre los desocupados (82,9%) y entre los que tienen ingresos del hogar de más de 1.000 euros mensuales ( $\geq 89,2\%$ ) que entre los que los tienen inferiores (77,5%).
- Los usuarios de la M-30 utilizan mayoritariamente el transporte privado para sus desplazamientos por la vía (85,2%).
  - El porcentaje de quienes usan mayoritariamente el transporte privado es superior entre los hombres (87,2%) que entre las mujeres (83,5%), entre los que tienen más de 25 años ( $\geq 81,5\%$ ) que entre los menores de esa edad (70,0%), entre los que tienen estudios universitarios (87,2%) que entre los que tienen estudios primarios o inferiores (80,3%) y entre los que tienen ingresos de 2.001 a 4.000 euros mensuales en el hogar (88,8%) con respecto a quienes tienen ingresos inferiores ( $\leq 83,8\%$ ).
- Hay más madrileños que usan la vía por motivos personales (80,2%) que madrileños que la usan por motivos profesionales (42,7%).

- El perfil de quienes realizan desplazamientos por motivos mayoritariamente profesionales es el de ciudadanos entre 25 y 54 años ( $\geq 26,5\%$ ), trabajadores ( $\geq 30,3\%$ ), de frecuencia diaria o de lunes a viernes ( $\geq 35,8\%$ ) y cuyos desplazamientos son de más de media hora (24,5%).
- El perfil de quienes realizan desplazamientos por motivos mayoritariamente personales es el compuesto por mayores de 65 años (87,3%), con estudios hasta primarios (82,1%), desocupados (81,3%) y que usan la M-30 los fines de semana (84,0%) u ocasionalmente (71,8%).
- Casi la mitad de la población tan sólo la usa días sueltos ocasionalmente (47,3%), mientras que representan algo menos de cuatro de cada diez ciudadanos (38,8%) quienes usan la vía diariamente, suma de quienes la usan todos los días de la semana (22,1%) más quienes la usan de lunes a viernes (16,7%). El 13,4% tan sólo la usa los fines de semana.
  - El porcentaje registrado de quienes utilizan la M-30 todos los días es significativamente superior entre los hombres (25,2%), quienes tienen de 25 a 34 años (27,9%), con estudios universitarios (25,9%), trabajadores ( $\geq 28,8\%$ ) y quienes lo hacen para uso profesional (38,7%).
  - De lunes a viernes la utilizan principalmente los trabajadores cualificados (21,5%), quienes la utilizan para uso profesional (24,9%) y quienes realizan trayectos de más de media hora (20,2%).
  - El porcentaje de quienes usan la vía los fines de semana es significativamente superior entre las mujeres (15,5%), quienes la usan por motivos personales (16,0%) y quienes la transitan con destino hacia otros municipios de Madrid (17,7%).
  - El uso ocasional es más común entre los mayores de 65 años (62,9%), quienes tienen estudios hasta primarios (62,5%), las personas desocupadas (60,2%), quienes tienen ingresos de hasta 1.000 euros al mes en el hogar (56,1%) y los que la utilizan por motivos personales (53,5%).

- La proporción de usuarios ocasionales de la M-30 es superior en los fines de semana, especialmente en los sábados.
- La duración media de los desplazamientos que incluyen la M-30 en su trayecto completo es de casi media hora (29'), de los cuales, algo más de la mitad (17') se corresponden con el tramo específico por la M-30.
  - La duración media de los desplazamientos es significativamente superior entre las mujeres (30') que entre los hombres (28'), entre quienes tienen estudios hasta primarios (33') que entre quienes los tienen universitarios (29'), entre quienes tienen ingresos del hogar de hasta 1.000 euros (33') con respecto a quienes ingresan de 2.001 a 4.000 euros (28'), entre quienes se desplazan en fin de semana (32') con respecto a quienes lo hacen a diario (28') o sólo ocasionalmente (29'), entre quienes se desplazan a otros municipios (39') con respecto a quienes van a otros puntos de Madrid (26') y entre los residentes de Almendra central y las zonas de la corona Este y la Sur y Oeste ( $\geq 30'$ ) con respecto a los de la Norte (26').
  - La estimación media del tiempo que tardarían en realizar su trayecto los usuarios de vehículo privado en transporte público en las condiciones actuales, es de más de una hora, 62 minutos y medio, lo que supone el doble de tiempo para el mismo desplazamiento.
- Quienes realizan sus desplazamientos en transporte privado lo hacen mayoritariamente en coche, seis de cada diez afirman utilizar un coche diesel (59,6%) y el 41,8% un coche de gasolina. El 3,6% de los ciudadanos señala que se desplazan en motocicleta de gasolina, el 0,7% en coche eléctrico, el 0,6% en furgoneta y el 0,2% en vehículo pesado.
  - Los residentes de la Almendra central utilizan en mayor medida el coche eléctrico (1,5%) y la moto de gasolina (5,4%).
- Seis de cada diez usuarios de la M-30 que utilizan el transporte público, lo hacen principalmente en autobús urbano (59,3%), siendo este vehículo el más utilizado, le siguen el taxi (31,5%) y el autobús interurbano (25,8%) cuyos desplazamientos se realizan entre Madrid y otros municipios.



- Destacan los residentes en la Almendra central que utilizan el taxi para los desplazamientos por la M-30 (42,4%).
- El 55,7% de los usuarios de vehículo propio lo usan en calidad de conductores, el 24,1% como acompañantes y el 20,2% indistintamente alternando los dos tipos de ocupación.
- En cuanto a la ocupación de los vehículos, la media es prácticamente de dos ocupantes por vehículo (1,97).
- Los distritos en los que más desplazamientos por la M-30 se originan son Fuencarral el Pardo (11,6%), Chamartín (10,0%), Ciudad Lineal (9,6%), Carabanchel (9,6%) y Moncloa-Aravaca (8,5%), todos ellos colindantes con la vía, también hay que señalar que el 8,5% de los desplazamientos se originan en otros municipios. Sin embargo en Vicálvaro (1,8%) Tetuán (3,0%), Chamberí (3,2%) y Barajas (3,7%) son los distritos en los que menos desplazamientos por la M-30 se originan.
  - Los principales municipios fuera de Madrid en los que se da origen a los desplazamientos por la M-30 son Alcobendas (12,9%), Getafe (6,0%), Alcorcón (4,4%), Alcalá de Henares (4,3%), Las Rozas (4,3%), Leganés (3,2%), Majadahonda (3,2%) o San Sebastián de los Reyes (2,7%).
- En cuanto al destino, el 27,3% de los desplazamientos por la M-30 se producen a otros municipios de la ciudad, el 11,9% a Fuencarral-El Pardo, el 11,8% a Chamartín, el 8,5% a Moncloa-Aravaca y el 8,3% al distrito Centro. Mientras que los distritos de Vicálvaro (1,7%), Chamberí (1,7%), Tetuán (2,7%) y San Blas-Canillejas (2,8%) son los distritos hacia los que menos desplazamientos se producen.
  - Los principales municipios de destino fuera de Madrid son Alcobendas (13,4%) Getafe (4,8%), San Sebastián de los Reyes (4,4%), Las Rozas (4,1%), Alcorcón (4,0%), Móstoles (3,8%) y Tres Cantos (3,7%).

### **Sobre las valoraciones de la M-30**

- La M-30 es una vía de gran importancia para el conjunto de los usuarios de la misma. Más de la mitad de los usuarios de la M-30 la consideran una vía imprescindible para sus desplazamientos habituales (56,0%) y el 32,4% afirma que se trata de una vía alternativa a otras que utilizan con mayor frecuencia, mientras que representan un 9,5% los usuarios que afirman que la intentan evitar.
  - El porcentaje de quienes consideran imprescindible la M-30 es significativamente superior entre quienes hacen un uso profesional de la vía (62,9%) y quienes la utilizan con una frecuencia diaria o de lunes a viernes ( $\geq 67,5\%$ ).
- La valoración general de la M-30 es positiva, registrando una puntuación media de 6,87 sobre 10, casi notable.
- Los tres aspectos mejor valorados son la iluminación (7,20), los paneles informativos (7,04) y el asfaltado (7,01). A estos le siguen las señales de tráfico (6,97), las barreras (6,80) y la seguridad (6,65). La resolución de incidencias registra una media algo inferior (6,40). Con una puntuación media de 5,38, el aspecto peor valorado es la fluidez del tráfico.
  - La valoración aumenta en relación con la juventud (excepto en el caso de la fluidez del tráfico y la resolución de incidencias), el momento (fines de semana) y la duración de los viajes (cortos) y disminuye entre la población mayor, la que viaja con mayor frecuencia y realiza desplazamientos más largos.
  - El 42,3% de los usuarios que valoraron el asfaltado por debajo de 5 aludieron espontáneamente a motivos de valoración desfavorable a los relacionados con baches o socavones.
  - En cuanto a las señales de tráfico, los tres grupos de motivos de valoración negativa más mencionados son las alusiones a que están muy cerca de las salidas y no da tiempo a actuar si no se conoce (31,0%), que a veces generan confusión o no están claras (25,8%) y que hay sitios mal señalizados o señales mal ubicadas (24,0%).

- Los motivos de la valoración negativa de las barreras se concentran sobre todo en que son peligrosas, especialmente para los motoristas (42,6%).
- Las menciones sobre la valoración negativa de los paneles informativos se refieren a la forma de avisar, ya sea en el tiempo, que avisan tarde (23,6%) como en la forma, que avisan mal o con información errónea (22,8%).
- En cuanto a la iluminación, más de la mitad de los usuarios que la valoraron por debajo del 5 coinciden en que es una iluminación mala, pobre o insuficiente (56,6%).
- Los atascos son el motivo más mencionado entre los usuarios que valoraron negativamente la fluidez del tráfico (57,3%).
- Al valorar negativamente la seguridad, los usuarios mencionan sobre todo como motivo los malos accesos y salidas a la vía (24,5%).
- En cuanto a la resolución de incidencias, los usuarios que peor valoraron este aspecto señalan principalmente los retrasos en la aparición y en la solución (48,9%).
- En el trazado de la zona Este de la vía, que va desde el nudo de Manóteras hasta el Nudo sur, se percibe en mayor medida la identificación de los puntos más conflictivos de la vía por parte de los usuarios de la M-30. Mientras que el porcentaje registrado para todo el trazado Oeste de la vía es claramente inferior.
  - Los que usan la vía por motivos profesionales identifican en mayor medida los tramos conflictivos en general.
  - La mayor frecuencia de uso también está directamente relacionada con la mayor identificación de tramos como conflictivos.

### **Sobre las incidencias en la M-30**

- Más de la mitad de los usuarios de la M-30 presencian retenciones o atascos a diario (54,6%), siendo claramente esta incidencia la más presenciada de las tres. Con mucha menor frecuencia presencian los usuarios los otros dos tipos

de incidencias: accidentes (4,0%) y limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento (4,9%).

- Siete de cada diez usuarios de la M-30 afirma haber protagonizado en alguna ocasión retenciones o atascos (72,1%), le siguen las limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento, sufridas alguna vez por el 37,7% de los usuarios durante los últimos doce meses y por último, el 7,3% de los usuarios de la M-30 han sufrido algún accidente de tráfico.
  - El porcentaje de quienes han protagonizado algún accidente es superior entre las mujeres (9,0%), quienes tienen de 18 a 24 años (10,0%) y entre los que tienen de 35 a 44 (9,6%), entre los que utilizan la vía con fines profesionales (9,1%) y los que la utilizan a diario (10,6%).
  - El perfil de quienes han sufrido limitaciones de circulación por obras o mantenimiento se corresponde principalmente con quienes tienen de 25 a 34 años (47,6%), trabajadores cualificados (42,7%), usuarios por motivos profesionales (45,3%) y de uso diario o de lunes a viernes ( $\geq 45,0\%$ ).
  - En cuanto al porcentaje de quienes sufren retenciones o atascos, destaca el porcentaje registrado entre los hombres (74,2%), entre quienes tienen menos de 55 años ( $\geq 73,8\%$ ), entre los solteros (78,3%), entre quienes tienen estudios secundarios o universitarios ( $\geq 72,6\%$ ), entre los trabajadores cualificados (78,7%), entre quienes ingresan de 2.001 a 4.000 euros (78,2%), quienes usan la vía por motivos profesionales (78,2%) y quienes usan la vía a diario o de lunes a viernes ( $\geq 77,6\%$ ).
- En general la valoración de la resolución de las incidencias es buena, registrándose una media de 6,86 puntos sobre 10 tanto en la satisfacción como en la eficacia y un 6,71 en la rapidez de respuesta, aspecto valorado ligeramente por debajo.

### **Sobre Madrid Calle 30**

- La mayoría de los ciudadanos madrileños no han contactado nunca con Madrid Calle 30 (97,2%), representando un 2,6% quienes aseguran que sí lo han hecho.
  - El porcentaje de quienes contactaron registrado entre quienes tienen de 35 a 54 años ( $\geq 3,4\%$ ) es significativamente superior al registrado entre quienes tienen 65 y más años de edad (1,5%).
- La mitad de los ciudadanos que consultaron en alguna ocasión a Madrid Calle 30 (48,3%) lo hicieron para avisar de una incidencia. También se contactó para consultar una información por parte del 22,7% y consultar el estado del tráfico por el 13,9%.
- El 72,5% de ellos utilizaron el teléfono como canal para contactar, mientras que el 12,4% contactó por la web y el 7,4% afirman que lo hicieron por correo electrónico.
- La valoración del contacto realizado en general es buena, tanto en la claridad en la respuesta (7,44), la rapidez (7,43), la eficacia (7,19) y la satisfacción general (7,15).
- Casi dos de cada diez ciudadanos conocen la página web de Madrid Calle 30 (18,1%), afirmando el 6,2% que además la han visitado y el 11,9% que la conocen pero no la han visitado. Por su parte, el 81,8% de los ciudadanos afirman que no conocen esta página web.
  - Destaca el porcentaje de ciudadanos que conocen y han visitado la página entre quienes tienen estudios universitarios (8,9%), los trabajadores cualificados (8,7%) y quienes usan la vía por motivos profesionales (8,8%).
- El 21,7% de los ciudadanos madrileños utiliza la web para consultar el estado del tráfico, siendo este canal el más utilizado entre la población. La siguen la radio (13,0%), el teléfono (8,4%), la televisión (4,7%), las redes sociales (2,1%) y el correo electrónico (0,6%).

- Uno de cada cuatro ciudadanos del municipio de Madrid estaría interesado en conocer cómo funciona Madrid Calle 30 mediante una visita a sus instalaciones (26,1%), mientras que el 72,4% no se muestran interesados en tal posibilidad.
  - El perfil de quienes están interesados en conocer el funcionamiento de Madrid Calle 30 mediante una visita a sus instalaciones corresponde principalmente a individuos de 45 a 54 años (33,4%), con ingresos del hogar de entre 2.001 a 4.000 euros (31,7%) y quienes hacen un uso de la vía por motivos profesionales (33,0%).

## 5. Cuestionario



**SIMPLE LÓGICA**  
Pl. Sta. M<sup>a</sup> Soledad Torres Acosta, 2-4º C  
28004 Madrid  
Tel.: 91 206 10 00 | Fax: 91 206 10 01

CUESTIONARIO Nº

**CUESTIONARIO M-30**

**PRESENTACIÓN:** Buenos días/tardes. Soy \_\_\_\_\_, de SIMPLE LÓGICA y estamos realizando una encuesta sobre la M-30 con el objeto de recabar información para mejorar su gestión. Su número de teléfono ha sido seleccionado con un procedimiento aleatorio y todos los datos que se recaban quedan amparados por la ley orgánica 15/1999, de 13 de diciembre de 1999, de protección de datos de carácter personal y sus datos sólo se tratarán con fines estadísticos ¿Podría contestarme a unas preguntas? Gracias.

**PREGUNTAS FILTRO / CUOTAS / CLASIFICACIÓN**

D.1.- ¿Vive usted habitualmente en la ciudad de Madrid?  
ENTREVISTADOR: Incluir a todas aquellas personas que pernoctan en Madrid varios días por semana o pasan periodos al año.

- . Si..... 1
- . No (TERMINAR ENCUESTA)..... 2

D.2.- ¿Podría decirme la edad que tiene?  
SI AÑOS <18 TERMINAR ENCUESTA

- . [AÑOS \_\_\_\_\_] (PASA A D3)
- . NS/NC ..... &

**A QUIENES NO CONTESTAN D2 DE FORMA ESPONTÁNEA**

D.2.b- ¿Podría decirme a qué rango de edad pertenece?

- . De 18 a 24 años..... 1
- . De 25 a 34 años..... 2
- . De 35 a 44 años..... 3
- . De 45 a 54 años..... 4
- . De 55 a 64 años..... 5
- . 65 o más años..... 6
- . NS/NC ..... 99

**A TODOS**

D.3.- Sexo

- . Hombre..... 1
- . Mujer..... 2
- . NS/NC ..... 99

**BLOQUE 1: PERCEPCIÓN Y ASPECTOS GENERALES**

P.1.- Por favor, de las siguientes afirmaciones sobre la M-30, dígame si está usted muy de acuerdo, bastante de acuerdo, poco de acuerdo o nada de acuerdo con cada una de ellas. (ROTACIÓN ALEATORIA DE 1 A 9)

	Muy de acuerdo	Bastante de acuerdo	Poco de acuerdo	Nada de acuerdo	Ns/NC
1.1.- La M-30 es una vía imprescindible para la ciudad de Madrid.....	4	3	2	1	99
1.2.- La M-30 contribuye a reducir la presencia de automóviles en el centro de la ciudad.....	4	3	2	1	99
1.3.- La M-30 es un anillo distribuidor del tráfico de la ciudad ...	4	3	2	1	99
1.4.- La M-30 contribuye a reducir los problemas de tráfico de la ciudad.....	4	3	2	1	99
1.5.- La M-30 constituye una mejora de las infraestructuras de Madrid.....	4	3	2	1	99
1.6.- La M-30 contribuye a mejorar las condiciones medioambientales de la ciudad.....	4	3	2	1	99
1.7.- La M-30 mejora estéticamente la ciudad.....	4	3	2	1	99



- P.2.- ¿Cuántos desplazamientos diría usted que se realizan en un día laboral cualquiera por la M-30? (RECOGER RESPUESTA ESPONTÁNEA, SUGERIR A QUIEN NO DEFINA).**
- . Menos de medio millón (<500.000) ..... 1
  - . De medio millón a un millón (500.000 a 1.000.000) 2
  - . De un millón a un millón y medio (1.000.001 a 1.500.000) ..... 3
  - . De medio millón a dos millones (1.500.001 a 2.000.000) ..... 4
  - . Más de dos millones (>2.000.000) ..... 5
  - . NS/NC (PASA A P4) ..... 99

**A QUIENES CONTESTAN DE 1 A 5 EN P2**

- P.3.- ¿Considera usted que ese volumen de desplazamientos es excesivo, es adecuado o está por debajo de la capacidad de la M-30?**
- . Excesivo ..... 1
  - . Adecuado ..... 2
  - . Por debajo ..... 3
  - . NS/NC ..... 99

**A TODOS**

- P.4.- En la actualidad ¿Con qué frecuencia cree usted que se producen en la M-30...?**

	Uno o más al día	Uno o más a la semana	Uno o más al mes	Sólo ocasionalmente	Ns/NC
4.1.- Accidentes de tráfico .....	1	2	3	4	99
4.2.- Limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento .....	1	2	3	4	99
4.3.- Retenciones y atascos.....	1	2	3	4	99

- P.5.- A qué factor atribuye usted principalmente las retenciones y atascos de tráfico que se producen en la M-30? (ROTACIÓN ALEATORIA DE RESPUESTAS)**
- . Al volumen del tráfico de la ciudad ..... 1
  - . Al trazado de la M-30 ..... 2
  - . Al estado de la vía ..... 3
  - . A una información incorrecta o insuficiente del tráfico en la vía..... 4
  - . A una mala gestión de las incidencias ..... 5
  - . A otros factores (ESPECIFICAR.....) ..... 6
  - . NS/NC ..... 99

**BLOQUE 2: IDENTIFICACIÓN Y TIPOLOGÍA DE USUARIOS**

- P.6.- En los últimos doce meses ¿Ha utilizado usted la M-30 en alguno de sus desplazamientos?**
- . Si ..... 1
  - . No (Pasa a P25) ..... 2
  - . NS/NC (Pasa a P25) ..... 99

**A USUARIOS: CONTESTAN 1 EN P6**

- P.7.- Los desplazamientos que realiza por la M-30 ¿Son mayoritariamente en transporte privado, mayoritariamente en transporte público o usa con la misma frecuencia los dos tipos de transporte?**
- . Mayoritariamente transporte privado ..... 1
  - . Mayoritariamente transporte público ..... 2
  - . Uso los dos tipos de transporte ..... 3
  - . NS/NC ..... 99

- P.8.- ¿Qué tipo de vehículo es el que utiliza principalmente para realizar sus desplazamientos por la M-30? (RESPUESTA MÚLTIPLE)**

**A usuarios de vehículo privado (P7=1 o P7=3)**

- . Coche de gasolina ..... 1
- . Coche diésel ..... 2
- . Coche eléctrico ..... 3
- . Moto de gasolina ..... 4
- . Moto eléctrica ..... 5
- . Furgoneta ..... 6
- . Vehículo pesado ..... 7
- . Otros (ESPECIFICAR.....) ..... 8
- . NS/NC ..... 99

**A usuarios de transporte público (P7=2 o P7=3)**

- . Autobús urbano ..... 8
- . Autobús interurbano ..... 9
- . Taxi ..... 10
- . Otros (ESPECIFICAR.....) ..... 11
- . NS/NC ..... 99

**A USUARIOS: CONTESTAN 1 EN P6**

- P.9.- Los desplazamientos que realiza por la M-30 ¿Son mayoritariamente profesionales, mayoritariamente personales o en una proporción similar?**
- . Mayoritariamente profesionales ..... 1
  - . Mayoritariamente personales ..... 2
  - . Proporción similar ..... 3
  - . NS/NC ..... 99

**A usuarios de vehículo privado (P7=1 o P7=3)**

- P.10.- Cuando se desplace por la M30 en transporte privado ¿Cómo realiza los desplazamientos normalmente, como conductor/a o como acompañante?**
- . Como conductor ..... 1
  - . Como acompañante ..... 2
  - . NS/NC ..... 99

<p><b>P.11.- ¿Con cuántas personas suele compartir vehículo en los desplazamientos por la M-30?</b></p> <p>[Nº PERSONAS _____]</p> <p>NS/NC ..... &amp;</p> <p><b>A USUARIOS: CONTESTAN 1 EN P6</b></p> <p><b>P.12.- ¿Con qué frecuencia utiliza usted la M-30?</b></p> <p>Todos los días ..... 1</p> <p>De lunes a viernes ..... 2</p> <p>Sólo fines de semana ..... 3</p> <p>Días sueltos ..... 4</p> <p>NS/NC ..... 99</p> <p><b>A usuarios días sueltos (P12=4)</b></p> <p><b>P.13.- ¿Qué día o días de la semana utiliza la M-30? (RESPUESTA MÚLTIPLE)</b></p> <p>Lunes ..... 1</p> <p>Martes ..... 2</p> <p>Miércoles ..... 3</p> <p>Jueves ..... 4</p> <p>Viernes ..... 5</p> <p>Sábado ..... 6</p> <p>Domingo ..... 7</p> <p>NS/NC ..... 99</p> <p><b>A USUARIOS: CONTESTAN 1 EN P6</b></p> <p><b>P.14.- ¿Cuál es el distrito o municipio de partida en la mayoría de sus desplazamientos por la M-30? (RESPUESTA ESPONTÁNEA)</b></p> <p>Centro ..... 1</p> <p>Arganzuela ..... 2</p> <p>Retiro ..... 3</p> <p>Salamanca ..... 4</p> <p>Chamartín ..... 5</p> <p>Tetuán ..... 6</p> <p>Chamberí ..... 7</p> <p>Fuencarral-El Pardo ..... 8</p> <p>Moncloa-Aravaca ..... 9</p> <p>Latina ..... 10</p> <p>Carabanchel ..... 11</p> <p>Usera ..... 12</p> <p>Puente de Vallecas ..... 13</p> <p>Moratalaz ..... 14</p> <p>Ciudad Lineal ..... 15</p> <p>Hortaleza ..... 16</p> <p>Villaverde ..... 17</p> <p>Villa de Vallecas ..... 18</p> <p>Vicálvaro ..... 19</p> <p>San Blas-Canillejas ..... 20</p> <p>Barajas ..... 21</p> <p>Otro municipio (.....)</p> <p>No conoce (CALLE/CP/.....)</p> <p>NS/NC ..... 99</p>	<p><b>P.15.- ¿Cuál es el distrito o municipio de destino en la mayoría de sus desplazamientos por la M-30? (RESPUESTA ESPONTÁNEA)</b></p> <p>Centro ..... 1</p> <p>Arganzuela ..... 2</p> <p>Retiro ..... 3</p> <p>Salamanca ..... 4</p> <p>Chamartín ..... 5</p> <p>Tetuán ..... 6</p> <p>Chamberí ..... 7</p> <p>Fuencarral-El Pardo ..... 8</p> <p>Moncloa-Aravaca ..... 9</p> <p>Latina ..... 10</p> <p>Carabanchel ..... 11</p> <p>Usera ..... 12</p> <p>Puente de Vallecas ..... 13</p> <p>Moratalaz ..... 14</p> <p>Ciudad Lineal ..... 15</p> <p>Hortaleza ..... 16</p> <p>Villaverde ..... 17</p> <p>Villa de Vallecas ..... 18</p> <p>Vicálvaro ..... 19</p> <p>San Blas-Canillejas ..... 20</p> <p>Barajas ..... 21</p> <p>Otro municipio (.....)</p> <p>No conoce (CALLE/CP/.....)</p> <p>NS/NC ..... 99</p> <p><b>P.16.- ¿Podría decirme el tiempo medio que duran sus desplazamientos por la M30 durante todo el trayecto, incluido el que se realiza fuera de la M30? Y de ese tiempo total ¿Cuánto tiempo es el transcurrido durante el recorrido exclusivo de la M30?</b></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td></td> <td>Menos de 5 minutos</td> <td>De 5 a 15 minutos</td> <td>De 16 a 30 minutos</td> <td>De 31 a 45 minutos</td> <td>De 46 minutos a una hora</td> <td>De una hora a una hora y media</td> <td>De una hora y media a dos horas</td> <td>Más de dos horas</td> <td>NS/NC</td> </tr> <tr> <td>16.1.- Total trayecto .....</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td>16.2.- Sólo M30 .....</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>99</td> </tr> </table> <p><b>A usuarios de vehículo privado (P7=1 o P7=3)</b></p> <p><b>P.17.- ¿Qué tiempo medio aproximado invertiría para realizar ese mismo desplazamiento en transporte público?</b></p> <p>Menos de 5 minutos ..... 1</p> <p>De 5 a 15 minutos ..... 2</p> <p>De 16 a 30 minutos ..... 3</p> <p>De 31 a 45 minutos ..... 4</p> <p>De 46 minutos a una hora ..... 5</p> <p>De una hora a una hora y media ..... 6</p> <p>De una hora y media a dos horas ..... 7</p> <p>Más de dos horas ..... 8</p> <p>NS/NC ..... 99</p>		Menos de 5 minutos	De 5 a 15 minutos	De 16 a 30 minutos	De 31 a 45 minutos	De 46 minutos a una hora	De una hora a una hora y media	De una hora y media a dos horas	Más de dos horas	NS/NC	16.1.- Total trayecto .....	1	2	3	4	5	6	7	8	99	16.2.- Sólo M30 .....	1	2	3	4	5	6	7	8	99
	Menos de 5 minutos	De 5 a 15 minutos	De 16 a 30 minutos	De 31 a 45 minutos	De 46 minutos a una hora	De una hora a una hora y media	De una hora y media a dos horas	Más de dos horas	NS/NC																						
16.1.- Total trayecto .....	1	2	3	4	5	6	7	8	99																						
16.2.- Sólo M30 .....	1	2	3	4	5	6	7	8	99																						

**BLOQUE 3: PERCEPCIÓN Y VALORACIÓN DE LOS USUARIOS / IDENTIFICACIÓN DE MEJORAS**

**A USUARIOS: CONTESTAN 1 EN P6**

- P.18.- Para usted, principalmente, la M-30 es...
- . Una vía imprescindible para mis desplazamientos habituales..... 1
  - . Una alternativa a vías que utilizo con mayor frecuencia..... 2
  - . Una vía que intento evitar..... 3
  - . OTROS (ESPECIFICAR.....) ... 4
  - . NS/NC ..... 99

P.19.- De los siguientes aspectos de la M-30 que le voy a nombrar, valore por favor cada uno de ellos. Para ello utilice una puntuación de 0 a 10 en la que 0 es Muy Mal y 10 es Muy Bien. (ORDEN ALEATORIO DE RESPUESTAS DEL 1 AL 9, 10 SIEMPRE AL FINAL)

	Muy mal										Muy bien	Ns/NC
19.1.- El asfaltado .....	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
19.2.- Las señales de tráfico...	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
19.3.- Las barreras .....	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
19.4.- Los paneles informativos .....	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
19.5.- La iluminación .....	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
19.6.- La fluidez del tráfico .....	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
19.7.- La seguridad .....	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
19.8.- Resolución de incidencias .....	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
19.9.- Valoración general del conjunto de estos aspectos .....	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99

**A USUARIOS QUE VALORAN NEGATIVAMENTE ALGUN ASPECTO: CONTESTAN <5 EN P19**

P.20.- ¿Podría explicar brevemente el motivo por el que ha valorado ese/esos aspecto/s de forma negativa? (ABIERTA)

	Ns/NC
20.1.- El asfaltado .....	99
20.2.- Las señales de tráfico.....	99
20.3.- Las barreras.....	99
20.4.- Los paneles informativos .....	99
20.5.- La iluminación .....	99
20.6.- La fluidez del tráfico .....	99
20.7.- La seguridad .....	99
20.8.- Resolución de incidencias .....	99

**A USUARIOS: CONTESTAN 1 EN P6**

P.21.- Como usuario de la M-30 ¿Qué tramos considera usted que son más conflictivos en el trazado de la M-30? (RESPUESTA MÚLTIPLE Y ESPONTÁNEA, NO SUGERIR)

- . Nudo de Manteras - Avenida de América (incluida)..... 1
- . Avenida de América – Plaza Conde Casal (incluida)..... 2
- . Plaza Conde Casal – Nudo Sur (incluido) ..... 3
- . By-Pass Sur (túnel) ..... 4
- . Nudo Sur – Avenida de Portugal (incluida)..... 5
- . Avenida de Portugal – Puerta de Hierro (incluida)..... 6
- . Puerta de Hierro – Nudo Zarzuela (incluido) .... 7
- . Nudo Zarzuela – Avenida de la Ilustración (incluida) ..... 8
- . Avenida de la Ilustración – Nudo La paz (incluido)..... 9
- . Nudo La Paz – Nudo de Manteras (incluido) .. 10
- . Otros..... 11
- . NS/NC ..... 99

**BLOQUE 4: INCIDENCIAS**

**A USUARIOS: CONTESTAN DE 1 A 5 EN P6**

- P.22.- Por favor, dígame si en los últimos doce meses ha protagonizado usted accidentes, retenciones o limitaciones de circulación en la M-30 o...
- P.23.- ...si los ha presenciado, en cuyo caso ¿Con qué frecuencia?

	P22. Ha protagonizado		P23. Ha presenciado						
	Si	No	Si, a diario	Si, uno o más a la semana	Si, uno o más al mes	Si, ocasionalmente	No	Ns/NC	
A.- Accidentes de tráfico.....	1	2	1	2	3	4	5	99	
B- Limitaciones de la circulación por obras o mantenimiento .....	1	2	1	2	3	4	5	99	
C- Retenciones y atascos.....	1	2	1	2	3	4	5	99	

**A USUARIOS QUE HAN SUFRIDO INCIDENTES:  
CONTESTAN 1 EN P22 A, B O C**

P.24.- Valore por favor, los siguientes aspectos en la resolución de la incidencia por parte del personal de mantenimiento de la M-30. Para ello utilice una puntuación de 0 a 10 en la que 0 es Muy Malo y 10 es Muy Bueno. (ENTREVISTADOR: La evaluación es exclusivamente del personal de mantenimiento, no de otros equipos municipales como SAMUR, bomberos, etc.)

	Muy malo										Muy bueno	Ns/Nc
24.1.- La rapidez de respuesta.....	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
24.2.- La eficacia.....	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
24.3.- Grado de Satisfacción ..	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99

**BLOQUE 5: SERVICIO MADRID CALLE 30**

**A TODOS**

P.25.- ¿Ha contactado en alguna ocasión con Madrid Calle 30 [que es la sociedad que gestiona la explotación, conservación, y mantenimiento del anillo distribuidor Calle 30 y las infraestructuras y espacios de su entorno]?

- . Sí..... 1
- . No (Pasa a P29)..... 2
- . NS/NC ..... 99

**A CIUDADANOS QUE HAN CONTACTADO CON  
MADRID CALLE 30: CONTESTAN 1 EN P25**

P.26.- ¿Cuál fue el principal motivo de ese contacto?

- . Consultar el estado del tráfico ..... 1
- . Avisar de una incidencia ..... 2
- . Consultar otra información ..... 3
- . Otros motivos (ESPECIFICAR.....) 4
- . NS/NC ..... 99

P.27.- ¿Mediante qué canal contactó? (RESPUESTA MÚLTIPLE)

- . Teléfono..... 1
- . Web ..... 2
- . Correo electrónico..... 3
- . Redes Sociales ..... 4
- . Otros canales (ESPECIFICAR.....) 5
- . NS/NC ..... 99

P.28.- Cómo valoraría los siguientes aspectos en relación a su consulta a Madrid Calle 30. Para ello utilice una puntuación de 0 a 10 en la que 0 es Muy Malo y 10 es Muy Bueno.

	Muy malo										Muy bueno	Ns/Nc
28.1.- La claridad de la respuesta.....	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
28.2.- La rapidez de respuesta.....	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
28.3.- La eficacia.....	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
28.4.- Grado de Satisfacción ..	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99

**A TODOS**

P.29.- ¿Conoce usted la página web de Madrid Calle 30 ([www.mc30.es](http://www.mc30.es))? Y en caso afirmativo ¿la ha visitado en alguna ocasión?

- . Sí, la conozco y la he visitado ..... 1
- . Sí, la conozco pero no la he visitado ..... 2
- . No la conozco ..... 3
- . NS/NC ..... 99

P.30.- Para consultar el estado del tráfico con carácter previo a un desplazamiento ¿A qué canal recurre principalmente? (RESPUESTA MÚLTIPLE)

- . Teléfono..... 1
- . Web ..... 2
- . Correo electrónico..... 3
- . Redes Sociales ..... 4
- . Radio ..... 5
- . Televisión ..... 6
- . Otros canales (ESPECIFICAR.....) 7
- . NS/NC ..... 99

P.31.- ¿Estaría usted interesado en conocer cómo funciona Madrid Calle 30 mediante una visita a sus instalaciones?

- . Sí..... 1
- . No..... 2
- . NS/NC ..... 99

**OTRAS PREGUNTAS DE CLASIFICACIÓN**

Ya hemos terminado el cuestionario, muchas gracias por su colaboración. Tan sólo queda recabar unas pocas preguntas de clasificación a efectos de la segmentación de la muestra...

D.4.- ESTADO CIVIL DEL ENTREVISTADO. ¿Podría decirme su estado civil?

- . Casado ..... 1
- . Soltero ..... 2
- . Viudo ..... 3
- . Divorciado/separado..... 4
- . NS/NC ..... 99

- D.5.- NIVEL DE ESTUDIOS** ¿Cuál es el grado más alto de estudios terminados que usted tiene?
- Enseñanza primaria incompleta ..... 1
  - Estudios de primer grado o educación primaria ..... 2
  - Educación secundaria, primer ciclo ..... 3
  - Educación secundaria, segundo ciclo ..... 4
  - Estudios medios universitarios ..... 5
  - Estudios superiores ..... 6
  - NS/NC ..... 99

- D.6.- OCUPACIÓN-PROFESIÓN.** ¿Cuál es la ocupación laboral que usted tiene?
- Directores, gerentes y empresarios con más de 3 trabajadores ..... 1
  - Autónomos y empresarios con 3 o menos trabajadores ..... 2
  - Técnicos, profesionales, mandos intermedios... 3
  - Empleados de oficina (contables, administrativos, etc.) ..... 4
  - Trabajadores de los servicios de restauración, comercio, salud, cuidados de personas, protección y seguridad ..... 5
  - Trabajadores cualificados en el sector agrícola, ganadero, forestal y pesquero ..... 6
  - Trabajadores cualificados de la construcción, la industria y el transporte (incluye operadores de maquinaria y montadores, conductores...) ..... 7
  - Trabajadores no cualificados de los servicios y peones (limpieza, repartidores, ordenanzas, etc.) ..... 8
  - Jubilado/a o pensionista (anteriormente ha trabajado) ..... 9
  - Pensionista (anteriormente no ha trabajado) ..... 10
  - Parado/a ..... 11
  - Estudiante ..... 12
  - Trabajo doméstico no remunerado ..... 13
  - Otros ..... 14
  - NC ..... 99

- D.7.- INGRESOS TOTALES DEL HOGAR.** ¿En cuál de los siguientes intervalos están los ingresos totales mensuales de su hogar?

**ENTREVISTADOR: LEA LOS TRAMOS DE INGRESOS**

- Hasta 500 € ..... 1
- De 501 a 1.000 € ..... 2
- De 1.001 a 1.500 € ..... 3
- De 1.501 a 2.000 € ..... 4
- De 2.001 a 3.000 € ..... 5
- De 3.001 a 4.000 € ..... 6
- De 4.001 a 5.000 € ..... 7
- Más de 5.000 € ..... 8
- NS/NC ..... 99

**Eso es todo, muchas gracias de nuevo por su colaboración**

**PREGUNTAS PARA LA PRUEBA PILOTO**

**PARA LA PERSONA ENCUESTADA. SOLO PARA LA ENCUESTA PILOTO:**

P.1 Para terminar, nos gustaría saber cómo le ha parecido la duración de la encuesta:

- Muy larga ..... 1
- Larga ..... 2
- Razonable ..... 3
- Corta ..... 4
- Muy corta ..... 5
- NS ..... 8
- NC ..... 9

**Fin de la encuesta. Muchas gracias por su colaboración.**

**PARA LOS ENCUESTADORES:**

P.2 La persona encuestada ¿ha expresado deseo de abandonar la encuesta antes de finalizarla?

- Sí ..... 1
- No ..... 2

P.3 ¿Ha habido alguna pregunta concreta que provocara incomodidad al informante?

**ANOTAR NÚMERO DE PREGUNTA y las observaciones que se estimen oportunas**


P.4 ¿Ha habido alguna pregunta concreta que la persona encuestada tuviera dificultades en comprender o que tuviera que ser explicada?

**ANOTAR NÚMERO DE PREGUNTA y las observaciones que se estimen oportunas**


P.5 Otras observaciones


Responsable de la redacción:



**Sergio Azañedo Sánchez**  
Técnico de Estudios

Documento revisado y verificado:



**Graciano Viejo Fernández**  
Director Técnico





Empresa adherida al código deontológico internacional **ICC/ESOMAR** para la práctica de la investigación social y de mercados.

Como empresa socialmente responsable ha suscrito e implantado en su actividad los Diez Principios del **Pacto Mundial** de las Naciones Unidas, publicando la correspondiente memoria de progreso.