

Jornada Técnica

OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA

El Papel de las Autoridades de Transporte en la Sostenibilidad Urbana

MESA REDONDA:

Coordinación institucional de las Autoridades de Transporte

Carlos Cristóbal Pinto

**Jefe del Área de Estudios y Planificación
Consortio Regional de Transportes de Madrid**



Estrategia para una movilidad sostenible

Una estrategia de transportes deberá jugar un papel clave en la provisión de un futuro sostenible, promoviendo patrones de movilidad que reduzcan la necesidad de viajes, incentivando menos viajes especialmente en coche y promoviendo un cambio a modos más amigables con el medio ambiente y más eficientes en carburante.

Una movilidad sostenible deberá apoyarse en una serie de medidas orientadas a:

- reducir la cantidad de viajes,
- restringir el tráfico, especialmente al coche, y
- mejorar el transporte público.

Los tres pilares para una movilidad urbana equilibrada



El éxito solamente puede resultar de una combinación de las medidas

Integración del transporte público con el territorio

- **Paradigmas:** Tener una estrategia de desarrollo del territorio integrado con el transporte público, casos de Curitiba y Copenhague
- **Estrategias generales blandas:** Plan ABC de Holanda
- **Soluciones parciales** en los nuevos desarrollos: Planes parciales, ensanches, PAUs
- **Acciones puntuales:** Planes de detalle



Paradigma de Copenhague: Plan de los dedos de la mano (Fingers Plan)

- El Plan de los dedos de la mano es la base del desarrollo de la región desde la 2ª Guerra Mundial.
- Densifica el espacio alrededor de las estaciones de metro y ferrocarril metropolitano.
- Prevé al financiación de las infraestructuras con cargo al desarrollo del suelo.

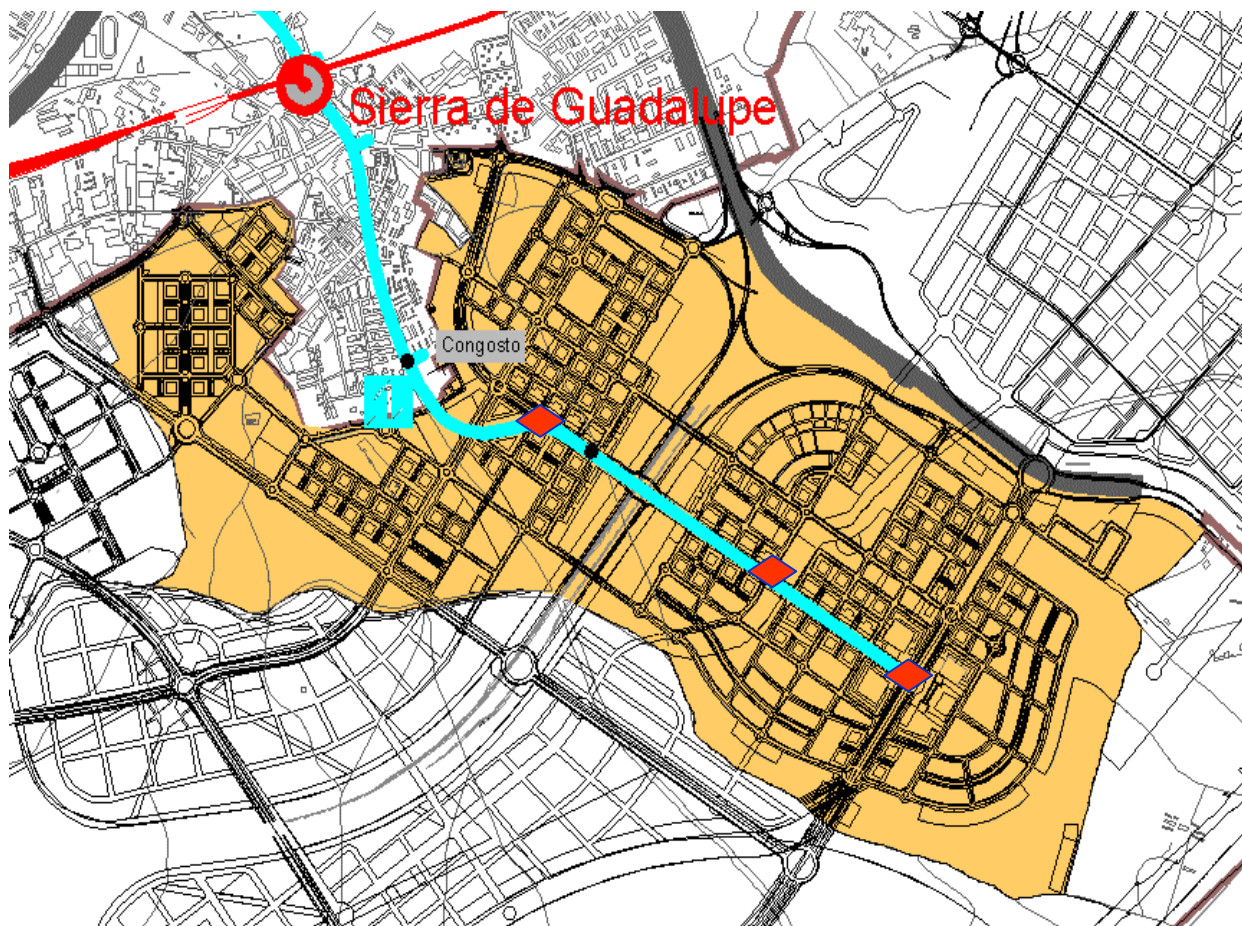
Estrategias generales blandas: Plan ABC de Holanda

- El Plan “ABC” forma parte de la política promovida por el Ministerio de Planificación Física en Holanda.
- La política de Planificación Física establece, como objetivo, asegurar que las empresas y servicios con alto potencial de uso de transporte público por empleados y clientes, se establezcan en lugares fácilmente accesibles para dicho transporte, con fin de lograr un movilidad sostenible, disminuyendo los daños al medio ambiente.
- Plan “ABC” = **the right business in the right place**

Principios Básicos para Nuevos Desarrollos

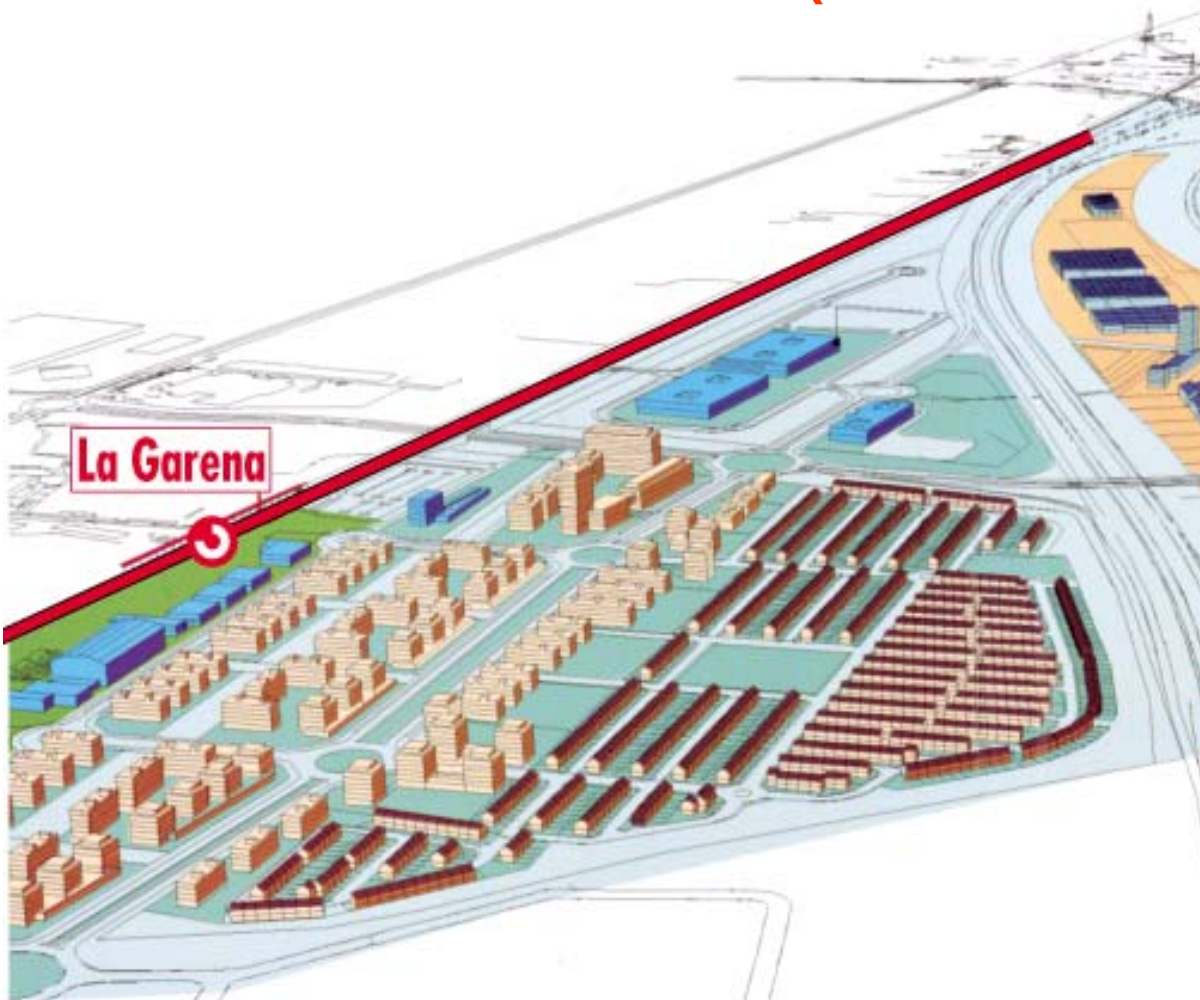
- **Integrar** el desarrollo urbanístico con los proyectos de TP
- **Reserva suelo** para plataformas de transporte público
- Promover **densidad**, en el entorno próximo a las estaciones de TP
- **Limitar** el número de plazas de **aparcamiento** para nuevas oficinas y comercios

Futura extensión de la línea 1 de metro



- La forma del desarrollo urbanístico de 26.000 viviendas se adapta al trazado
- La densidad se adapta a la localización de las estaciones de metro.
- Pago de una parte de la construcción del túnel, 25 MEUR.

Nueva estación de ferrocarril de cercanías: La Garena (Alcalá de Henares)



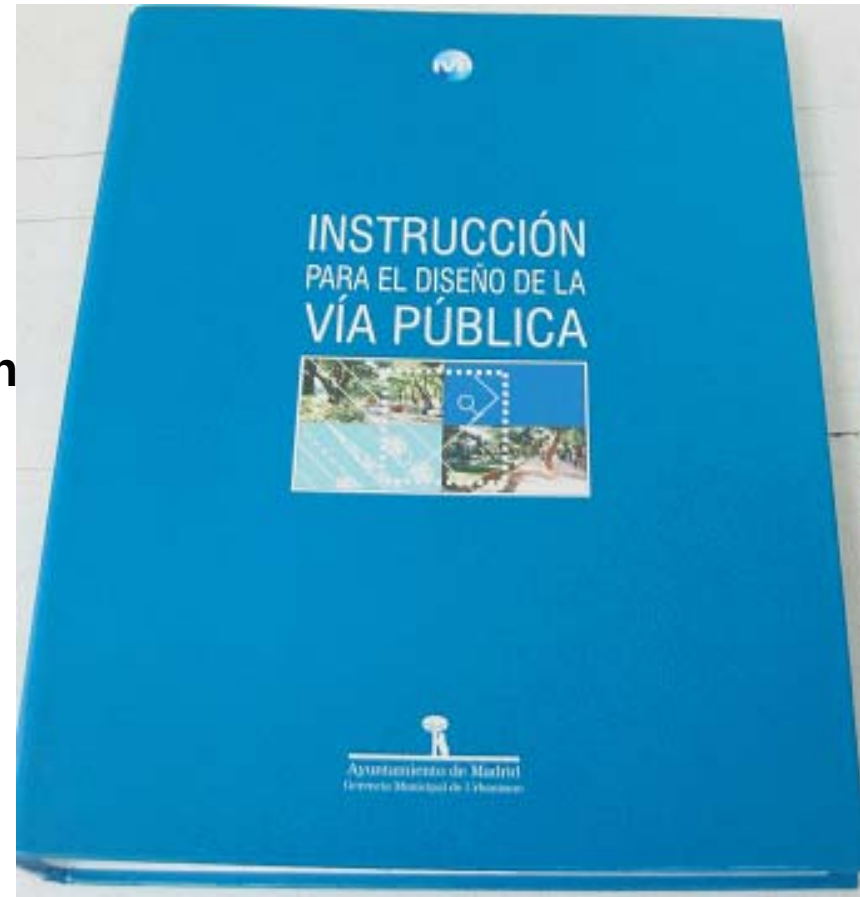
Desarrollo de 2.200 viviendas en una zona donde existe una línea de ferrocarril:

- **Construcción de una nueva estación de Cercanías Renfe.**
- **Densidad orientada hacia la estación.**
- **El desarrollo paga la nueva estación y el P+R, 7 MEUR.**

Instrucción para el Diseño de la Vía Pública Ayuntamiento de Madrid

Incluir un **Estudio de Transporte** en todos los Planes Parciales, Planes Especiales y Proyectos de Edificación, F12, que prevean más de:

- 150 viviendas ó 15.000 m2 edificación residencial
- 5.000 m2 edificación oficinas
- 4.000 m2 edificación comercial
- 500 plazas locales espectáculos
- 18.000 m2 cualquier tipo edificación



Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid

Ley 9/2001 de 17 de julio

Cuando se trate de un **Plan Parcial en suelo urbanizable** deberá presentar para su aprobación:

- a) Un **estudio específico sobre transporte público urbano y regional por carretera o ferrocarril.**
- b) **Verificación técnica, con informe preceptivo y autorización escrita de cada órgano competente** sobre su capacidad,... para garantizar el servicio público mínimo, y en su caso las medidas adoptadas para satisfacerla sin sobrecostes públicos inasumibles por el órgano prestador del servicio.
- c) **Conexión y autonomía** del sistema de transporte público garantizando la no sobrecongestión en caso límite de los transportes existentes, a partir de varias hipótesis de sobrecarga.

Limitación de la circulación automovilista

- Política de estacionamiento (plazas, coste, control)
- Desincentivar la oferta de plazas de aparcamiento en empresas
- Equilibrar el uso de espacio viario a favor de los peatones, ciclistas y transporte público
- Restringir el acceso al centro de las ciudades en ciertos momentos
- Introducir peaje de congestión (congestion charge)

Reparto modal según disponibilidad estacionamiento en lugar de trabajo

Ciudad	Vehículo privado	Transporte público	Otros modos
Besançon			
Parking garantizado	90%	6%	4%
NO Parking garantizado	46%	29%	25%
Grenoble			
Parking garantizado	94%	3%	3%
NO Parking garantizado	53%	29%	18%
Toulouse			
Parking garantizado	99%	1%	0%
NO Parking garantizado	41%	24%	35%
Berna			
Parking garantizado	95%	3%	2%
NO Parking garantizado	13%	55%	32%
Ginebra			
Parking garantizado	93%	3%	4%
NO Parking garantizado	36%	25%	39%
Lausana			
Parking garantizado	94%	3%	3%
NO Parking garantizado	35%	35%	30%

Source: Les citoyens face à l'automobilité; les déterminants du choix modal (UTP, ADEME, CERTU, CTB, SEMITAG, SEMVAT).

Desarrollo de un transporte público atractivo y eficiente

- Incrementar las inversiones en transporte público
- Racionalizar las inversiones elegidas
- Desarrollar plataforma reservada para el transporte público
- Promover el transporte intermodal con tarifas integradas
- Desarrollar esquemas financieros creativos

Desarrollar sistemas de metro ligero en ciudades o corredores adecuados



Antes



Después



Pero también desarrollar plataformas reservadas para autobuses



Trolebuses
de Quito



Red integrada de Curitiba



TVM en París



Autobuses guiados de Leeds

Expectantes ante los híbridos



Pero empezamos con carriles-bus: Majadahonda



Estar mas próximos a las necesidades de movilidad

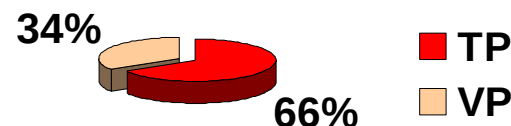
- Movilidad de base: Zona flamenca de Bélgica
- Auditorias de movilidad: Inclusión social en Reino Unido
- Planes de movilidad de empresa: Italia
- Nuevas tecnologías en billética
- Nuevas tecnologías en información en tiempo real: la información en la mano
-

El desafío del futuro: las coronas metropolitanas



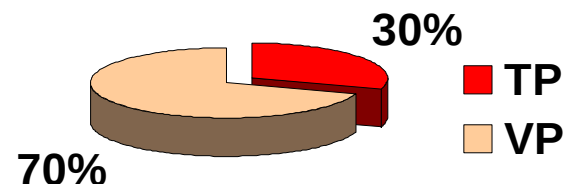
El reparto de **viajes mecanizados** es ligeramente superior en TP (transporte público) que en VP (vehículo privado), 54/46.

En los **viajes interiores a Madrid ciudad** el uso del TP es claramente superior al VP, 66/34.



En **viajes radiales entre la corona metropolitana y el centro** de la ciudad hay un equilibrio entre TP y VP, 52/48.

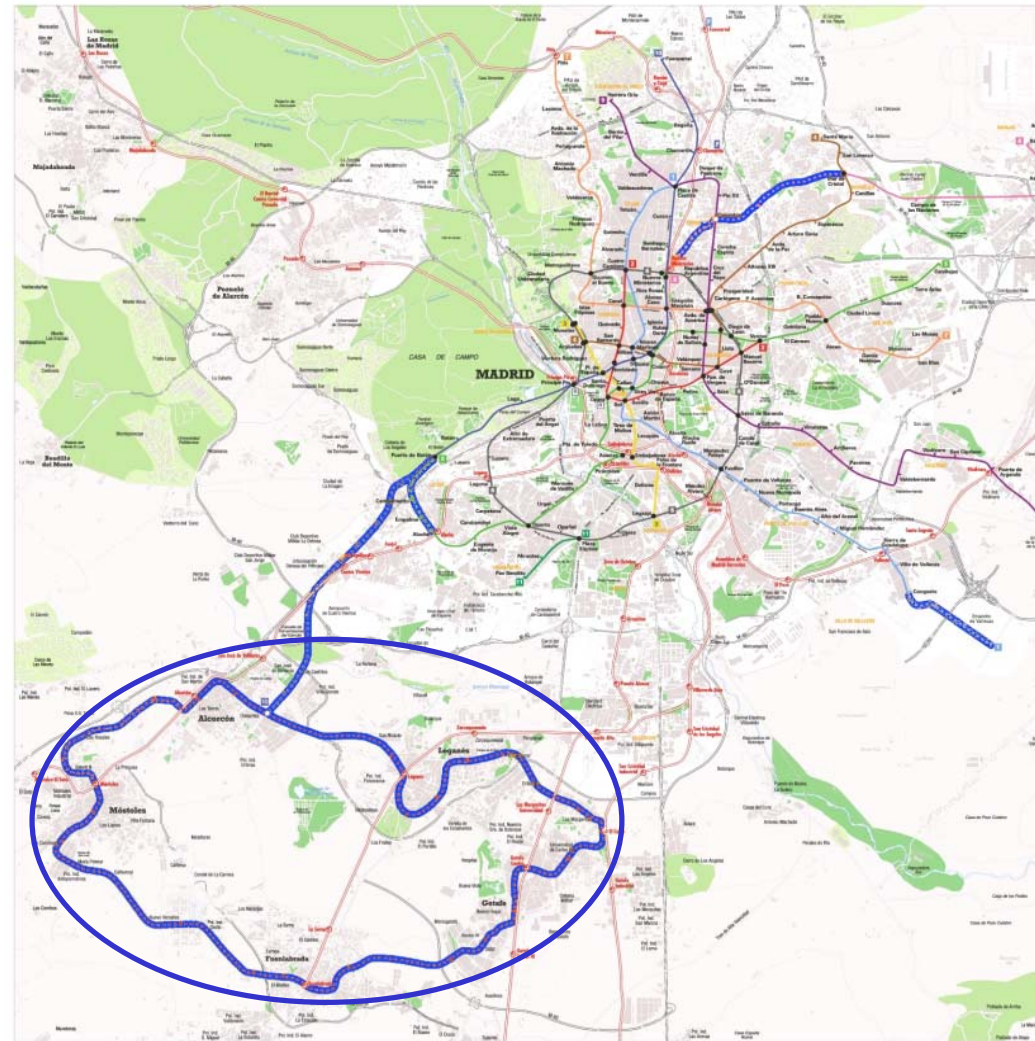
En los **viajes internos a la corona metropolitana** el uso del coche es predominante, 70/30



MetroSur en el Plan de Ampliación 1999-2003

La actuación de MetroSur, por magnitud, puede definirse como la **actuación “estrella”** del pasado Plan de Ampliación de Metro 1999-2003

- 40,5 nuevos km
- 28 estaciones
- 6 intercambiadores
- 1.640 MEuros inversión



ACTUACIONES ZONA OESTE

Plan ampliación 2003-2007: Actuación Zona Oeste

Dos líneas de metro ligero a Pozuelo y Boadilla del Monte:

- Longitud: 23,9 km
- Estaciones: 31
- Población entorno: 87.000 hab.
- Estación de transbordo con línea 10 de metro
- Intercambio con Cercanías
- Accesibilidad a Campus Universitario, parques empresariales, Zonas de ocio, la Ciudad de la OTAN, etc.



Muchas gracias por su atención

Carlos Cristóbal Pinto

carlos.cristobal@ctm-comadrid.com

www.ctm-madrid.es