ELEMENTOS PARA UN NUEVO MODELO DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD SOSTENIBLES PARA EL ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA

María Dolores Pitarch

Departamento de Geografía
Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local.
Universitat de València

INSTITUT INTERUNIVERSITARI DE DESENVOLUPAMENT LOCAL

VNIVERSITAT DE VALÈNCIA

Elementos para la reflexión

Cuestiones clave:

- Interés de la política local por la movilidad y el transporte
- Interés por la accesibilidad
- Especial relevancia en áreas metropolitanas
- Retos a los que se enfrenta la movilidad y la accesibilidad
- Situación del AMV

- Movilidad + Transporte + Accesibilidad
- Desarrollo sostenible
- Los límites de la ciudad ➔ espacio metropolitano: la ciudad vivida ➔ marcada por la movilidad de las personas
- Localización de equipamientos y actividades económicas
- Estructura urbana ➔Proceso de urbanización y suburbanización

Modelo de movilidad imperante en las áreas metropolitanas europeas:

- Modelo de inclusión-exclusión social ➔ segregación espacial y marginación
- Aumento de la movilidad ➔ espacios urbanos saturados. Problemas de gestión ambiental.

CLAVES:

- Desarrollo tecnológico
- Cambio social
- Cambio comportamental

- Sociedad en red ➔ dependiente de una movilidad sin límites

RETOS:

- Actitudes personales → amenaza a las libertades individuales
- Construcción mental de la ciudad → oportunidad para la gestión

- DESARROLLO SOSTENIBLE: ciudades inteligentes, eco-ciudades, transporte sostenible…
- Relación entre la forma urbana, el transporte, la movilidad y la sostenibilidad.

- El Plan de Acción de Movilidad Urbana de la Comisión Europea (2009) y anteriormente el Libro Verde "Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana" (2007)

- En este último documento, ya se indica que "*el reto supuesto por el desarrollo sostenible en las zonas urbanas es inmenso: reconciliar el desarrollo económico de las ciudades y su accesibilidad, por una parte, con la mejora de la calidad de vida y la protección del medio ambiente, por otra*"

- Accesibilidad a servicios y equipamientos públicos
- Características:
- Redistribución espacial y social de las rentas públicas
- Instrumentos de políticas de desarrollo

Localización, distancia, transporte y accesibilidad ➔ vinculado con la estructura urbana y la población ➔ justicia espacial = equidad.

Elementos para la reflexión

Cuestiones clave:

- Interés de la política local por la movilidad y el transporte
- Interés por la accesibilidad
- Especial relevancia en áreas metropolitanas
- Retos a los que se enfrenta la movilidad y la accesibilidad

Sostenibilidad

Equidad

Espacios complejos
➔ políticas / gestión

Calidad de vida

EL ÁREA DE ESTUDIO: EL ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA

- AMV ➔ La combinación de tres factores: el crecimiento **demográfico**, la **urbanización** expansiva y la construcción de una red más amplia de **infraestructuras** de comunicación
- La zona más alejada de la ciudad de Valencia es la que ha experimentado un **mayor crecimiento de la densidad** de población, indicando un mayor crecimiento poblacional relativo y una expansión urbanística hacia la periferia

MOVILIDAD

- **Antes de la crisis (2000-2008)**➔ crecimiento general del número de desplazamientos. Movilidad cada vez más intensa, tanto pública como privada. Pérdida de importancia de la movilidad no motorizada. Crecimiento del tráfico privado metropolitano al 2,5% y del transporte púbico al 3,5% anual ➔ expansión e integración funcional metropolitana, expansión de la red de transportes pública (no suficiente).

- **Con la crisis (2008-2014)**➔ leve descenso del índice de motorización privada (5% desde 2007 a 2014), aún elevado. La motorización ha caído en el AMV a un ritmo del -1,1% anual y la intensidad del tráfico metropolitano ha descendido a un ritmo todavía mayor: -3,7% anual.

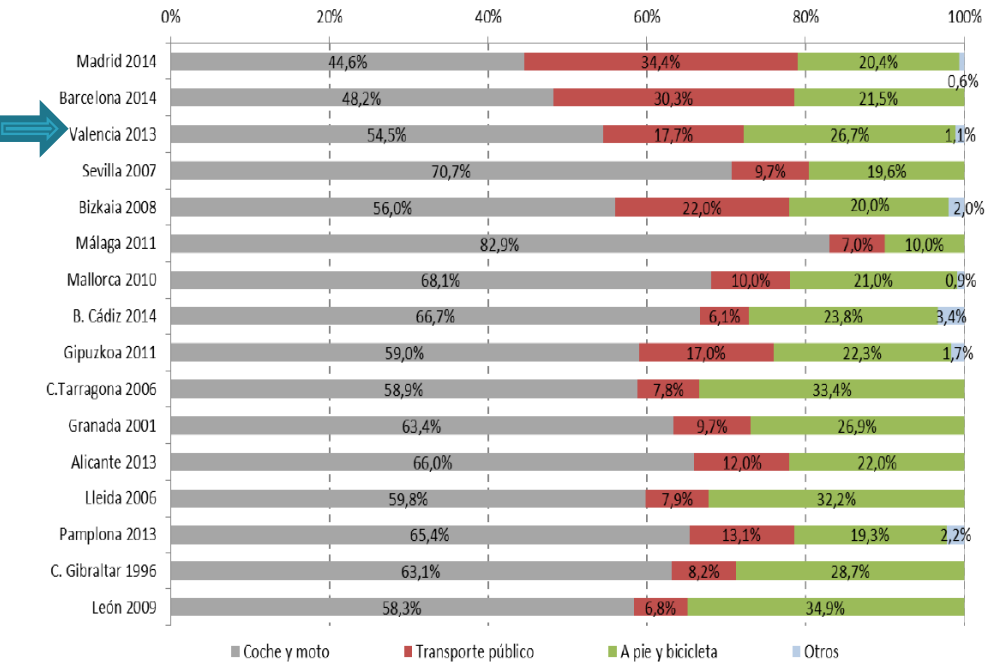
- El número de viajeros en transporte público ha disminuido a un ritmo inferior, -2,9% anual.

- El uso del transporte público ha sido mejor a escala metropolitana (-1,2% anual) que en el área central (-3,2% anual).

- ➔ Reducción acusada de la movilidad motorizada (desde 2007: -17%) y de cierto trasvase de movilidad desde el vehículo privado al transporte público, especialmente a escala metropolitana
- Incremento de la movilidad no motorizada (a pie y en bicicleta) ➔ dinámicas de proximidad
- ¿Cambios coyunturales?

Reparto modal

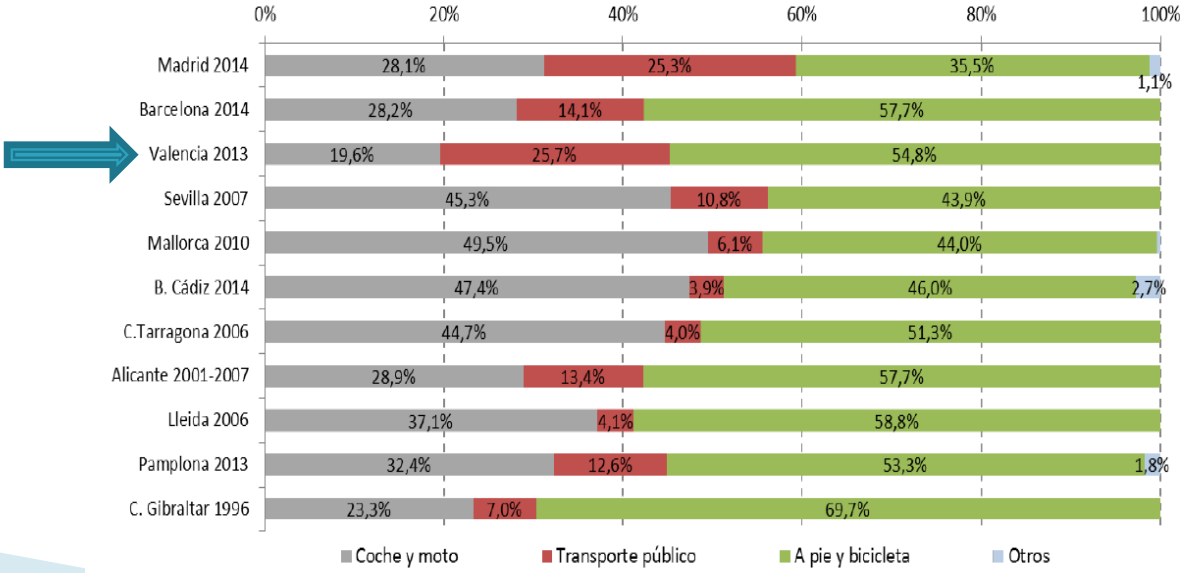
Figura 1 – Reparto modal motivo trabajo (%)



Otros en Gipuzkoa: viajes multimodales.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las ATP.

Figura 2 – Reparto modal motivos distintos del trabajo (%)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las ATP.

Figura 30 – Evolución del reparto modal en el área metropolitana de Valencia

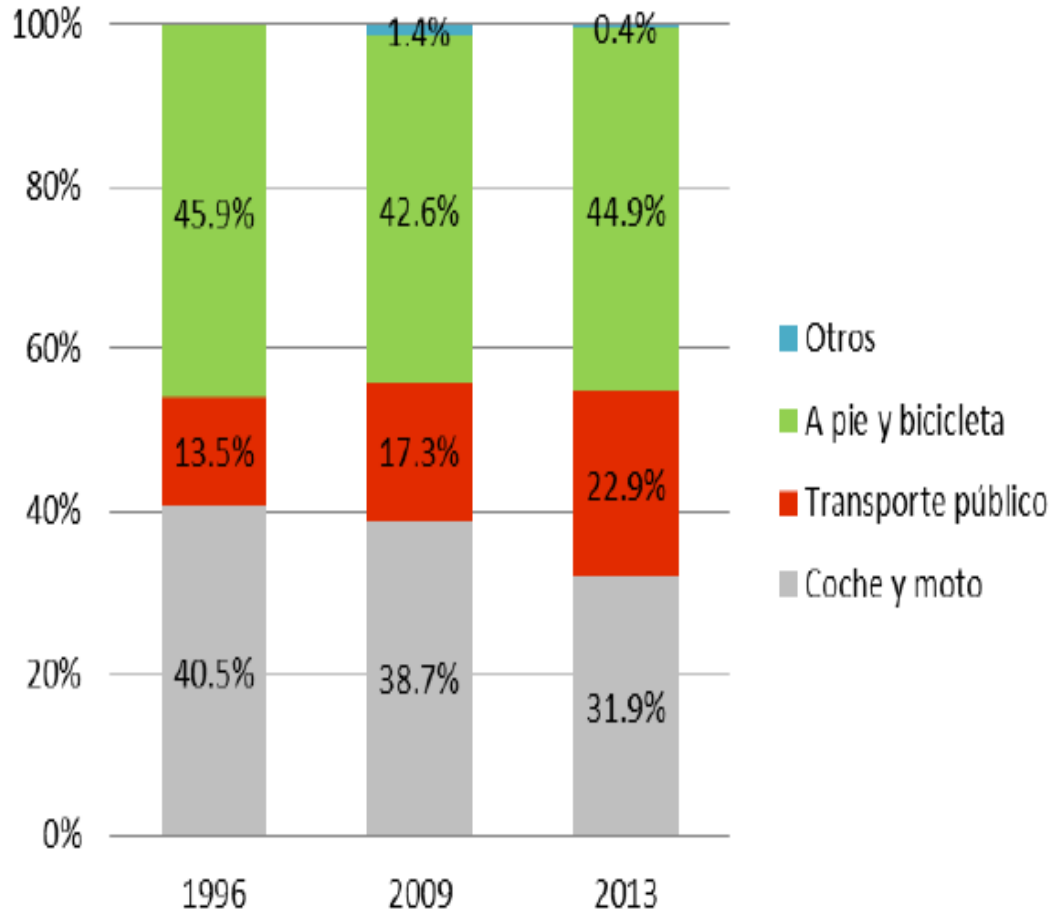


Tabla 3 – Índice de motorización (vehículos/1.000 habitantes). Año 2014

	Área metropolitana		Ciudad capital[1]	
	Turismos	Motos y Ciclomotores	Turismos	Motos y Ciclomotores
Madrid	505	48	455	69
Barcelona	402	101	350	167
Valencia	458	105	446	105
Sevilla	464	130	458	138
Bizkaia	402	57	387	55
Asturias	440	68	425	58
Málaga	445	154	447	158

1: Datos de diciembre de 2014 según la DGT para todas las ciudades capital

2: Dato de 2005 para el área metropolitana. No existe una ciudad capital. En este caso se considera Algeciras en su lugar.

Fuente: DGT y elaboración propia a partir de datos proporcionados por las ATP

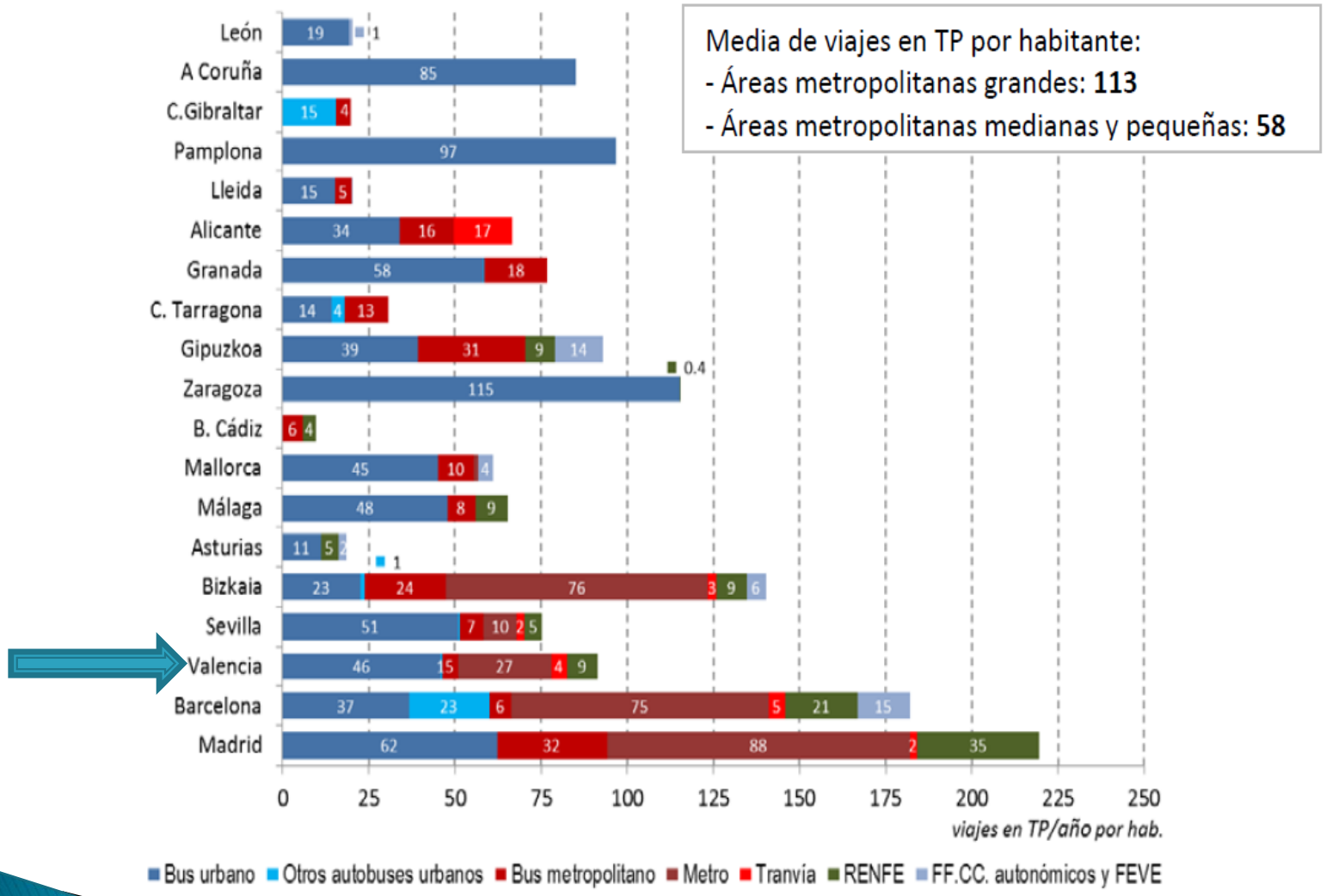
Primer impacto de la crisis ➔ índices de motorización

Máximo de motorización: 2007 ➔ 490 turismos por 1000 hab.

Desde entonces: caída del índice de motorización -1% anual.

Variable sensible al ciclo económico

Figura 7 - Viajes en transporte público por habitante en toda el área metropolitana, según modo. 2014.

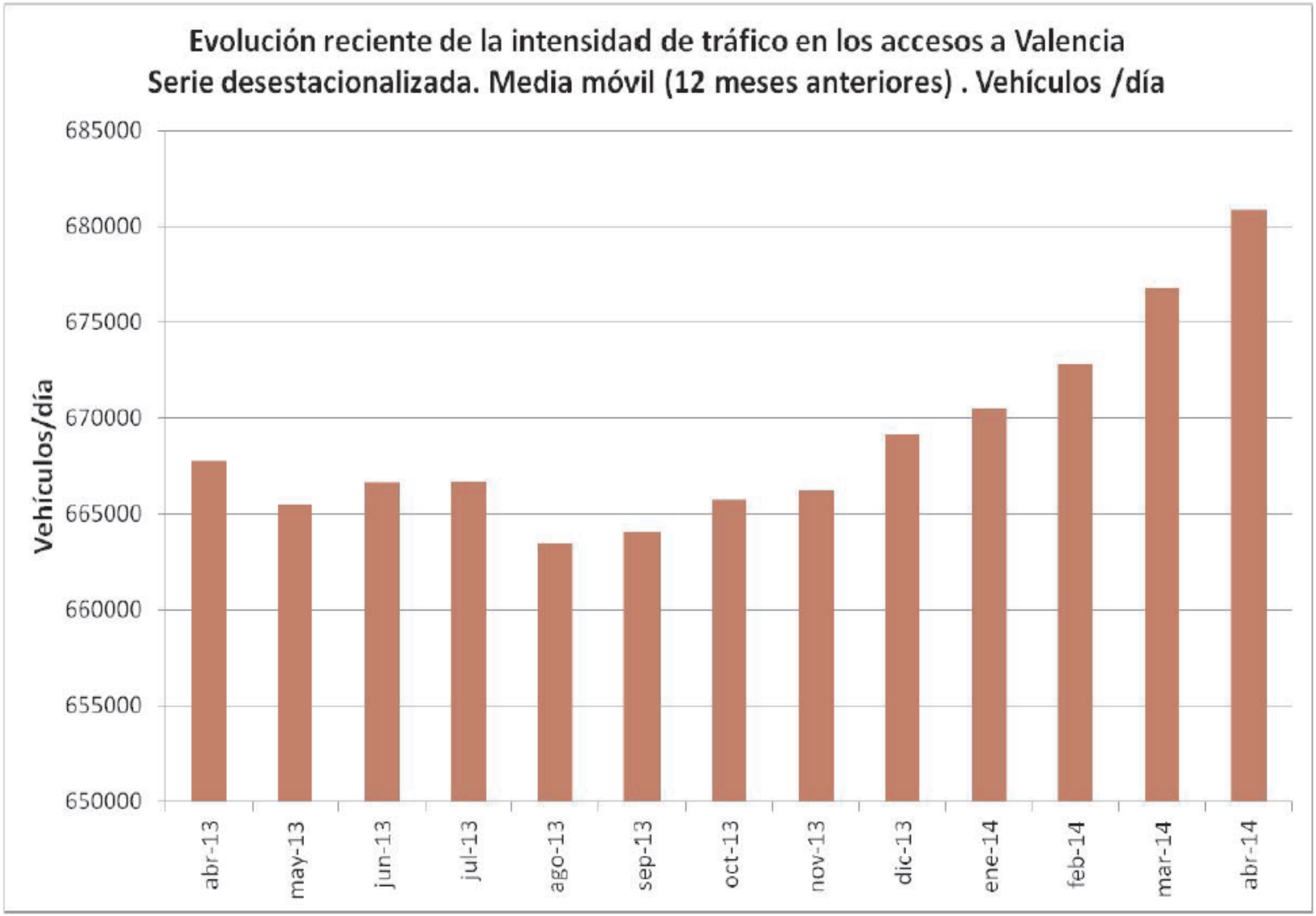


Salvo excepciones, se han utilizado viajes línea para autobuses y viajes red para modos ferroviarios. La población utilizada es la del área metropolitana. Ver Tabla 5 para consultar viajes utilizados en esta figura.

Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP Y Renfe.

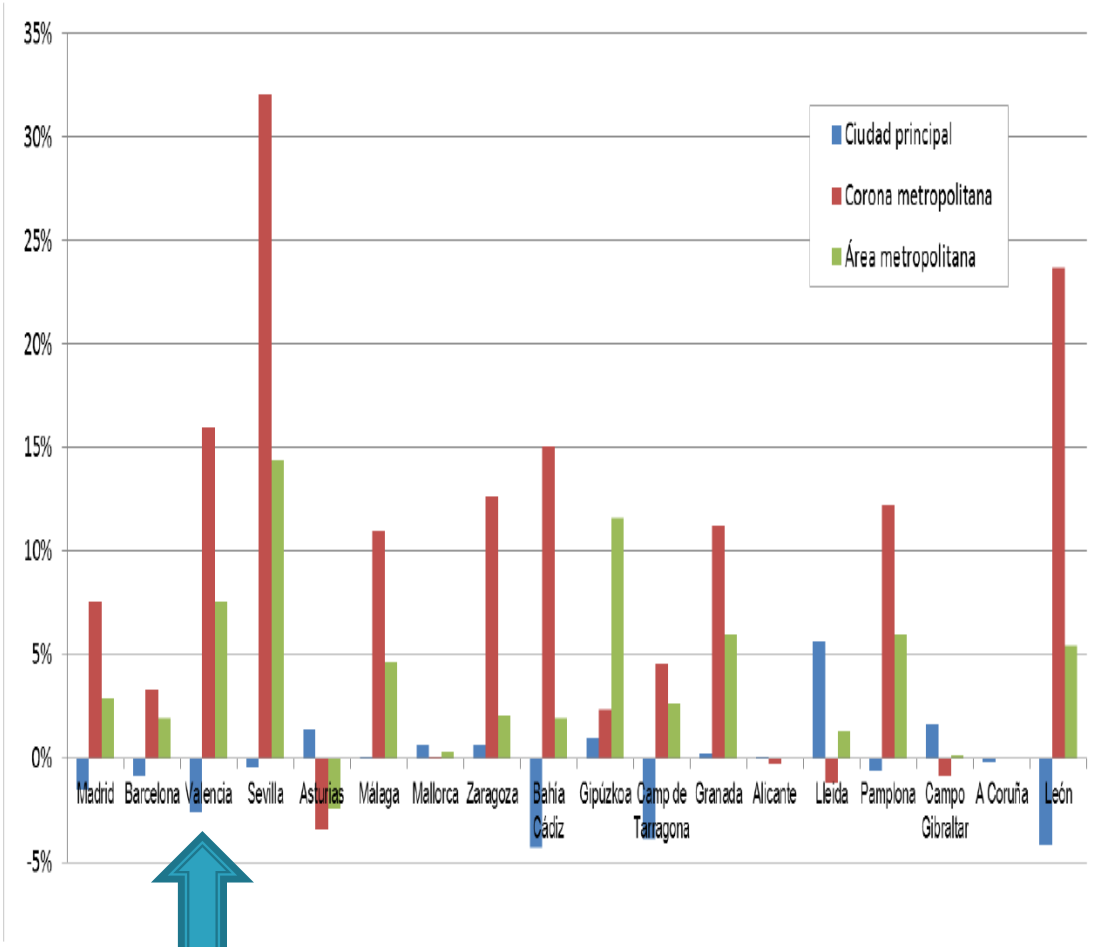
Tabla 13 - Balance demanda-oferta: ocupación media de vehículos según modos. Año 2014

	Autobús urbano Ciudad capital	Autobuses urbanos Otras ciudades	Autobús metropolitano	Metro	Tranvía/ Metro ligero	Cercanías Renfe*	FF.CC. autonómicos y FEVE
Madrid	11,8	——	17,8 ——	21,4	5,5	179,3	-
Barcelona	13,0	14,8	25,8	22,6	45,1	125,3	30,5
Valencia	17,3	28,2	18,5	76,2	28,3	89,7	-
Sevilla[1]	14,0	8,5	14,0	39,4	23,1	58,3	-
Bizkaia	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	38,6	n.d.
Asturias	35,4	23,5	n.d.	-	-	39,4	n.d.
Málaga	20,5	-	11,6	-	-	109,2	-



Fuente: Servicio de Transportes y Circulación. Ayuntamiento de Valencia. Elaboración propia.

Figura 25 – Variación de la población de las áreas metropolitanas entre 2008 y 2014



*Las áreas de Sevilla, Bahía de Cádiz y Granada van incorporando municipios a su ámbito de actuación con los años.

**Lleida y Campo de Gibraltar, variación 2009-2014; León desde 2010

***La pérdida de población de Tarragona se debe a la segregación del municipio de la Canonja, en 2010.

Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP

2000-2012

Densidad del espacio residencial ha caído en 13 puntos

Se ha pasado de 106 a 93 hab./ha.

Expansión metropolitana del tejido residencial de baja densidad y procesos de segregación funcional.

Población en la "ciudad difusa": pasa del 5,8% al 12,2%

"Trampa" territorial de difícil gestión

Puntos fuertes a potenciar:

- **Bici** ➔ para <2km
- **Tranvía** ➔ buena situación. Tiempos y velocidad (puede mejorar)
- **Metro** ➔ Para conectar poblaciones del AMV con la ciudad central Mejorar la frecuencia en la corona metropolitana
- **Bus urbano** ➔ Mejorar tiempos de espera. Sanciones a vehículos que incumplan la normativa de tráfico
- **Bus metropolitano** ➔ mejorar frecuencias y complementar la cobertura del metro
- Mejorar la **intermodalidad** ➔ importante con el metro en la periferia metropolitana

- Transporte público ➔ desterrar la idea asociada a que el TP es para los que no tienen automóvil privado

- Existe cierta tolerancia con el automóvil privado que no debe permitirse.

- Derecho a la movilidad de todos los ciudadanos

ACCESIBILIDAD

- Los resultados:
  - la mejor accesibilidad media está, lógicamente, vinculada a la cercanía al servicio, pero, por otra parte,
  - la existencia de oferta de transporte público y la complejidad de la misma (posibilidad de intercambio modal entre distintos medios) explican los elevados niveles de accesibilidad o, lo que es lo mismo, los bajos tiempos de acceso a los distintos servicios.

Existen **áreas**, por tanto, **muy bien servidas**, en particular los centros urbanos, y en especial, el centro-sur de la ciudad de Valencia, áreas consolidadas, con elevada densidad de población y una oferta muy variada tanto de servicios como de transporte.

Tanto es así, que, en ocasiones, en esas áreas es posible identificar secciones censales, e incluso distritos, con oferta superior a la demanda, lo cual también supone una ineficacia del sistema

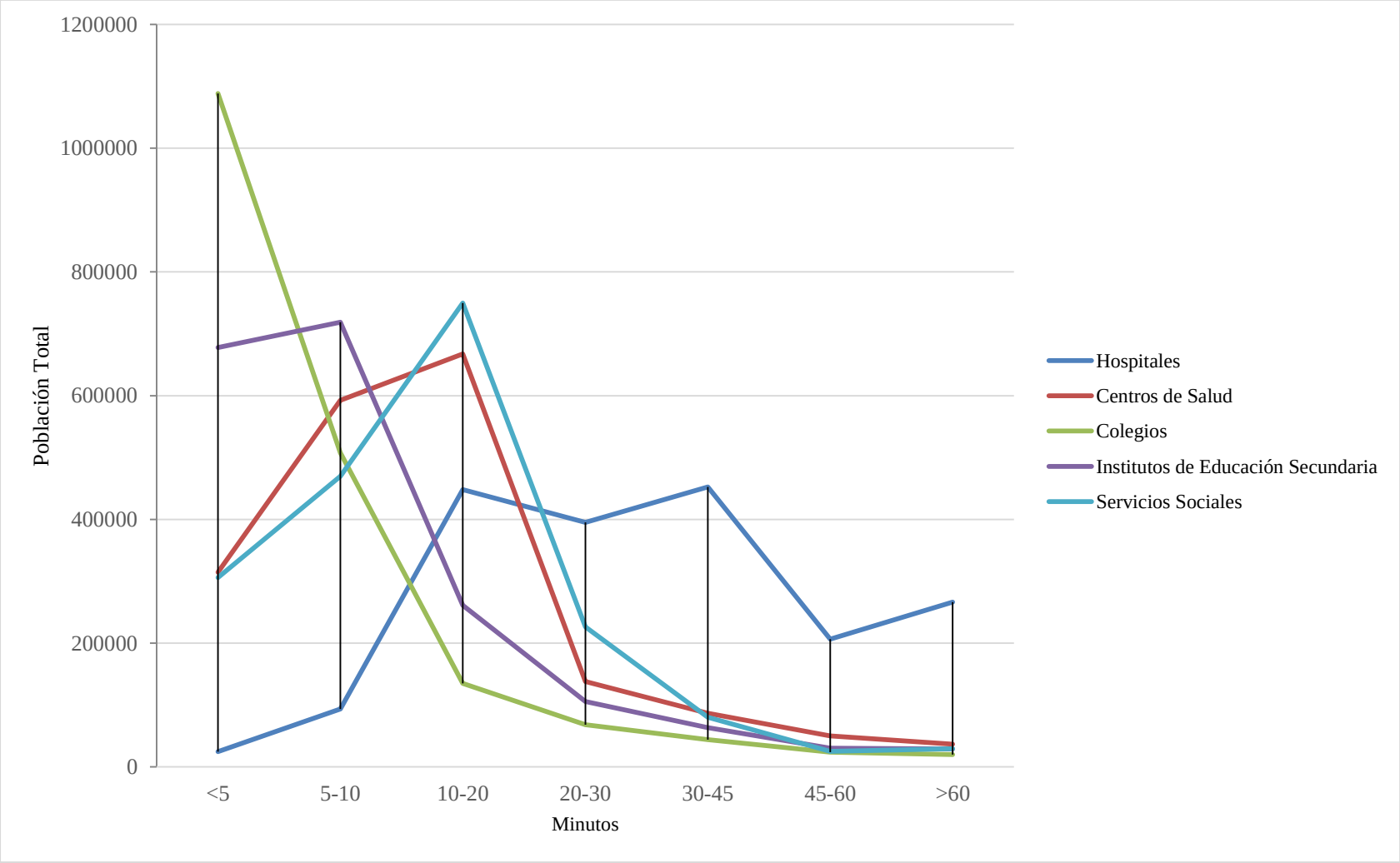
Número de personas en peores condiciones de acceso a los servicios públicos a través de la red de transporte público del AMV

Indicadores	*Ambos sexos*	*Hombres*	*Mujeres*
Proporción jóvenes	15,52	16,25	14,82
Proporción adultos	66,83	68,53	65,18
Proporción ancianos	17,64	15,20	19,99
Índice de juventud	88,03	106,86	74,16
Índice de vejez	113,59	93,57	134,83
Índice de dependencia general	49,63	45,90	53,41
Índice de dependencia ancianos	26,76	22,50	31,08
Índice de dependencia jóvenes	23,23	23,71	22,74

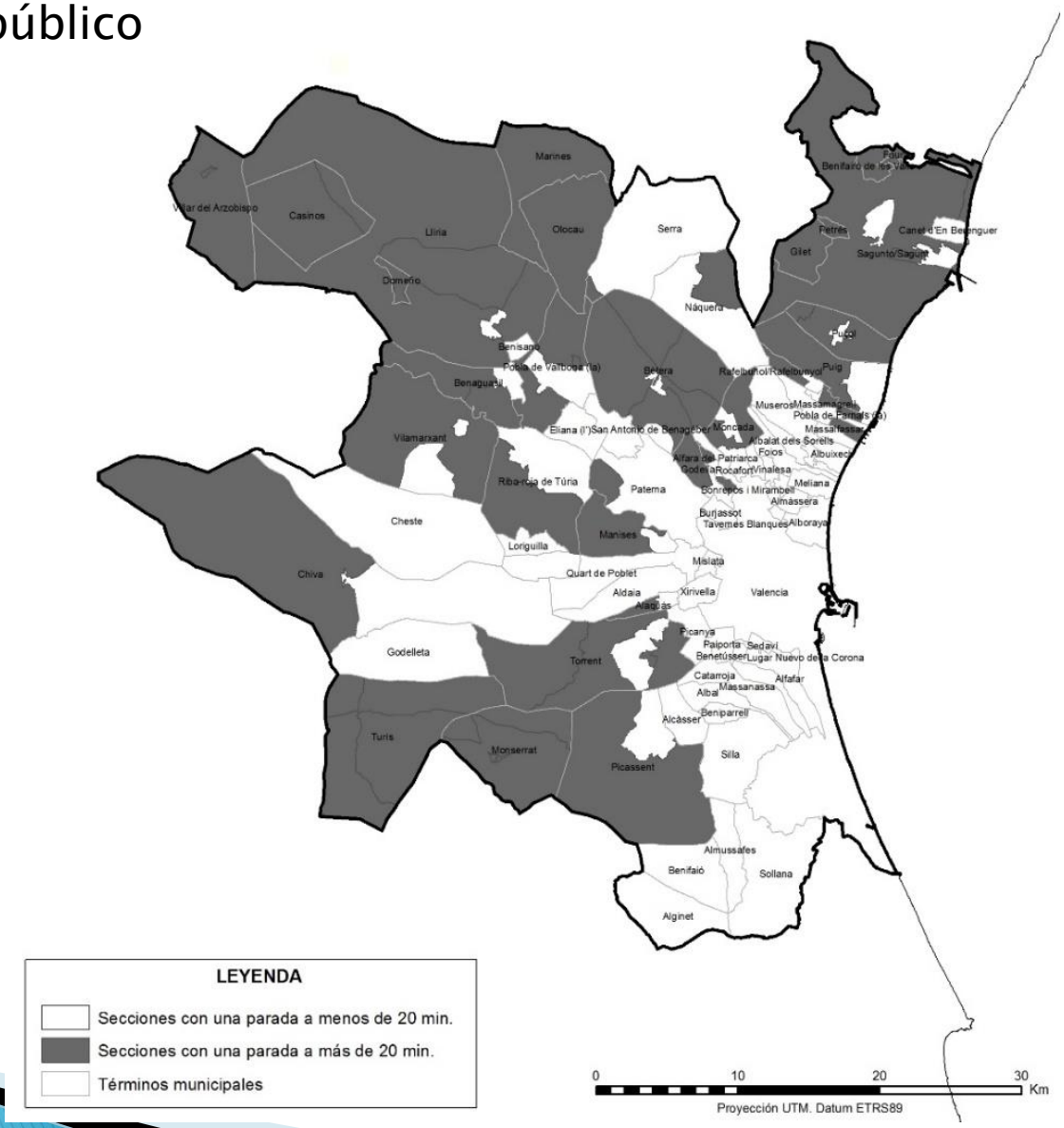
Número de personas en peores condiciones de acceso a los servicios públicos a través de la red de transporte público del AMV

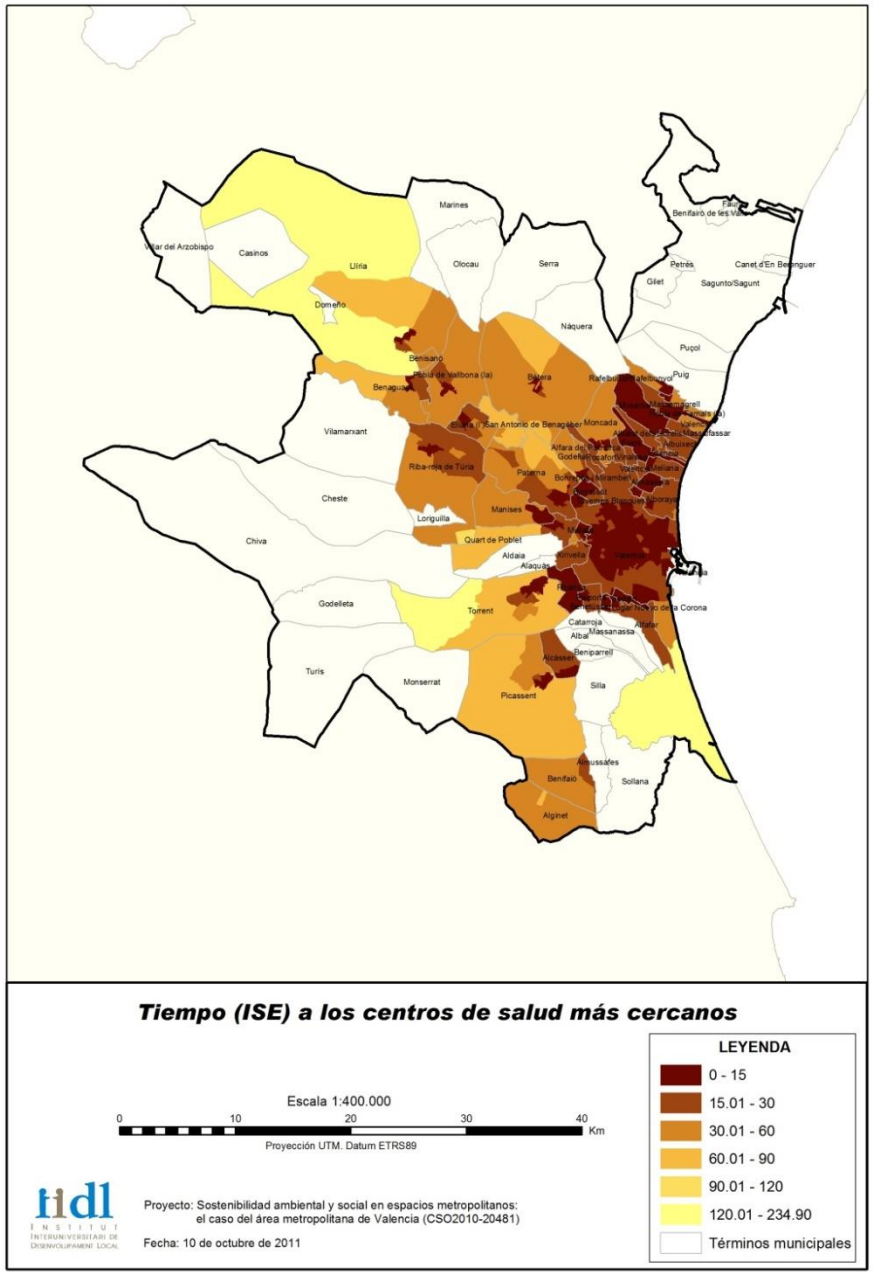
TIEMPO	*Colegios de Primaria*	*Centros de Salud*	*Servicios Sociales*
A más de 30 minutos	17.407	29.017	22.882
A más de 60 minutos	9.117	13.192	8.386

Total de población en el área metropolitana de Valencia según su cercanía a un centro de servicios públicos utilizando la red de transporte público.



Secciones censales en el área metropolitana de Valencia según su disponibilidad de algún tipo de transporte público





Tiempo (ISE) a los centros de salud más cercanos

Escala 1:400.000

0 10 20 30 40 Km

Proyección UTM. Datum ETRS89

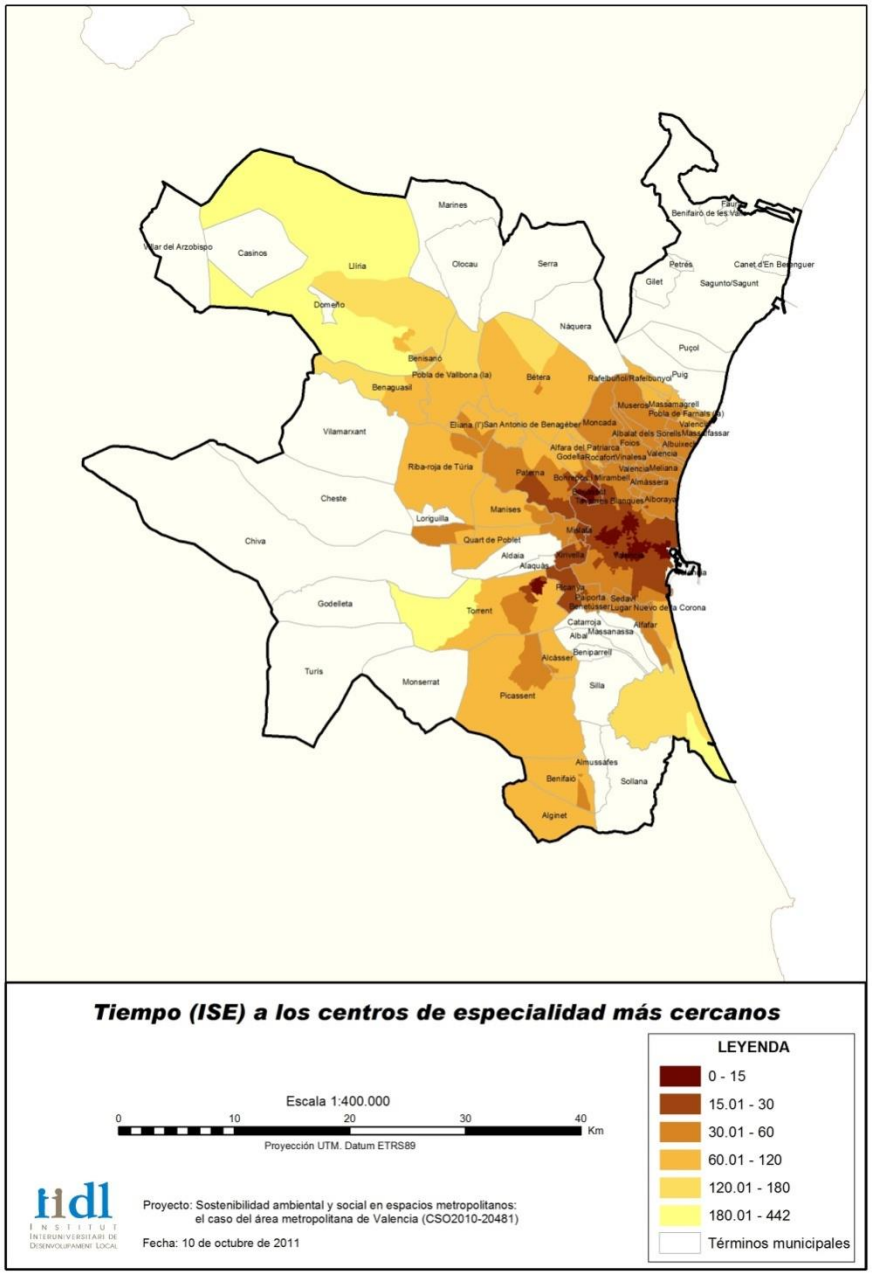
LEYENDA

- 0 - 15
- 15.01 - 30
- 30.01 - 60
- 60.01 - 90
- 90.01 - 120
- 120.01 - 234.90
- Términos municipales

IIDL INSTITUT INTERUNIVERSITARI DE DESENVOLUPAMENT LOCAL

Proyecto: Sostenibilidad ambiental y social en espacios metropolitanos: el caso del área metropolitana de Valencia (CSO2010-20481)

Fecha: 10 de octubre de 2011



Tiempo (ISE) a los centros de especialidad más cercanos

Escala 1:400.000

0 10 20 30 40 Km

Proyección UTM. Datum ETRS89

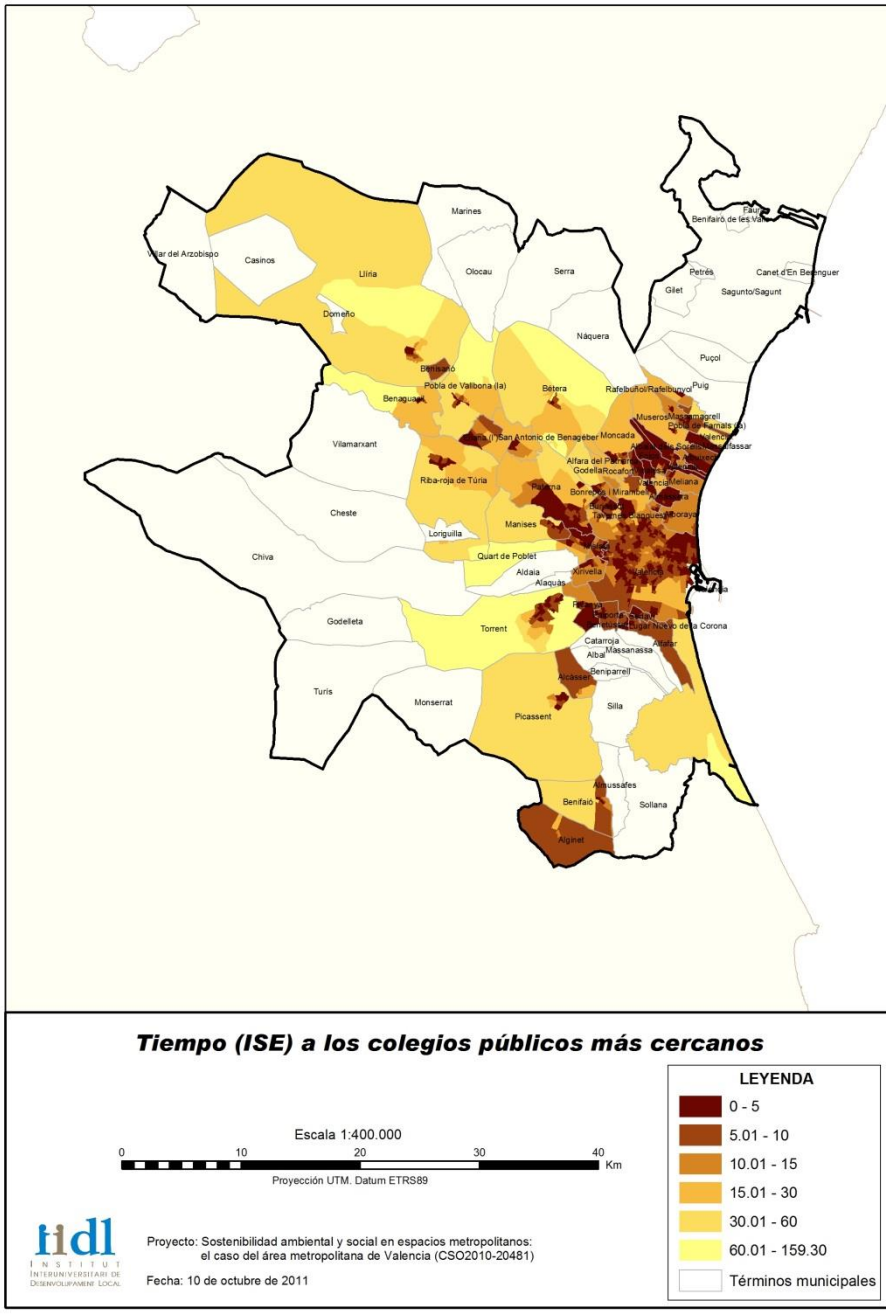
LEYENDA

- 0 - 15
- 15.01 - 30
- 30.01 - 60
- 60.01 - 120
- 120.01 - 180
- 180.01 - 442
- Términos municipales

IIDL INSTITUT INTERUNIVERSITARI DE DESENVOLUPAMENT LOCAL

Proyecto: Sostenibilidad ambiental y social en espacios metropolitanos: el caso del área metropolitana de Valencia (CSO2010-20481)

Fecha: 10 de octubre de 2011



Tiempo (ISE) a los colegios públicos más cercanos

Escala 1:400.000

0 10 20 30 40 Km

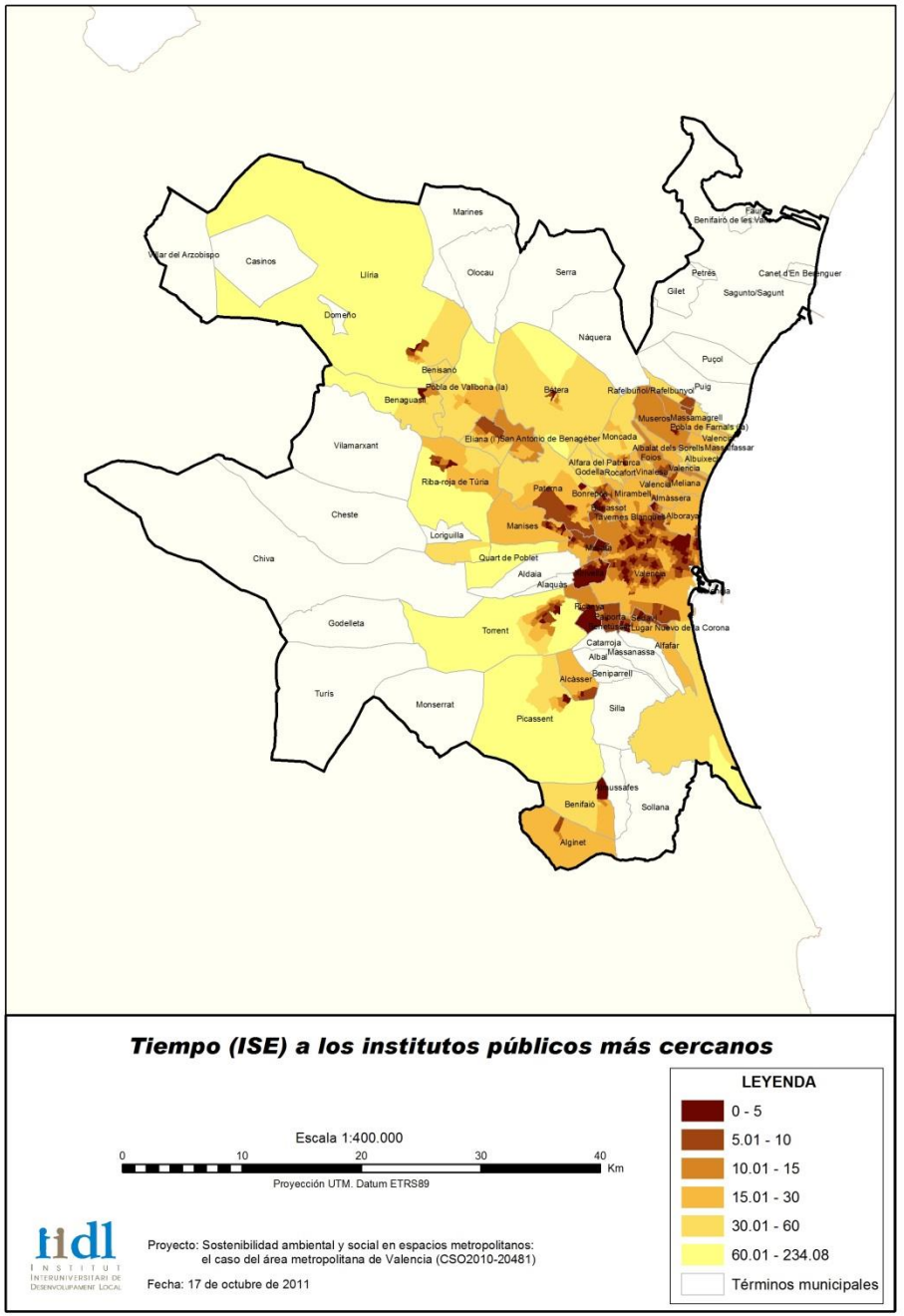
Proyección UTM. Datum ETRS89

LEYENDA

- 0 - 5
- 5.01 - 10
- 10.01 - 15
- 15.01 - 30
- 30.01 - 60
- 60.01 - 159.30
- Términos municipales

Proyecto: Sostenibilidad ambiental y social en espacios metropolitanos: el caso del área metropolitana de Valencia (CSO2010-20481)

Fecha: 10 de octubre de 2011



Tiempo (ISE) a los institutos públicos más cercanos

Escala 1:400.000

0 10 20 30 40 Km

Proyección UTM. Datum ETRS89

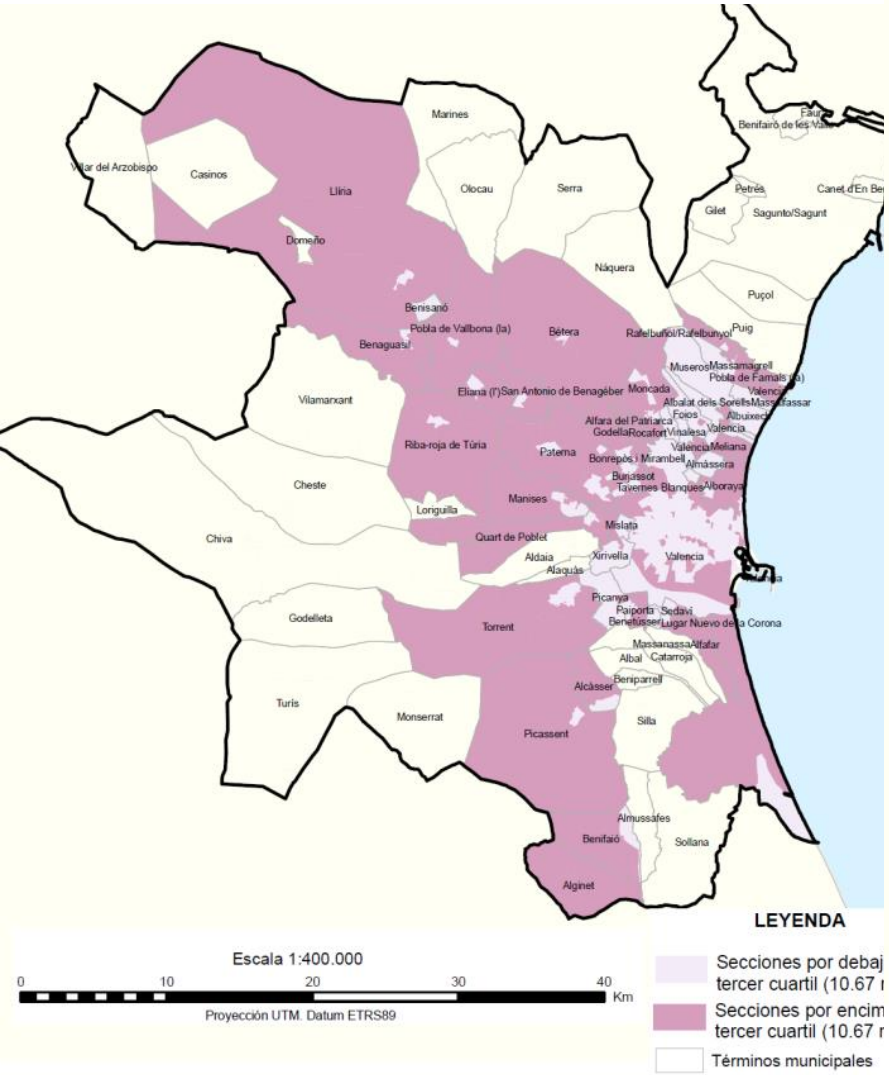
LEYENDA

- 0 - 5
- 5.01 - 10
- 10.01 - 15
- 15.01 - 30
- 30.01 - 60
- 60.01 - 234.08
- Términos municipales

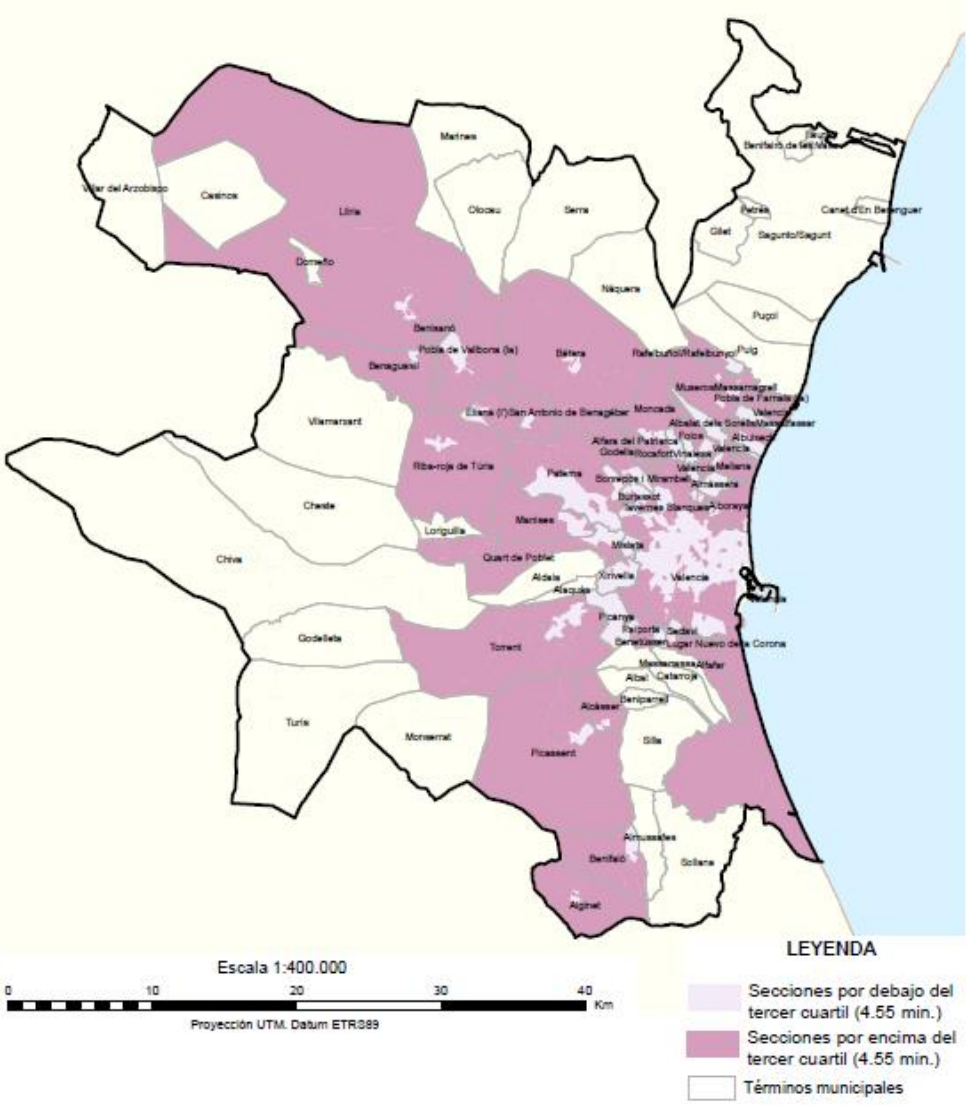
Proyecto: Sostenibilidad ambiental y social en espacios metropolitanos: el caso del área metropolitana de Valencia (CSO2010-20481)

Fecha: 17 de octubre de 2011

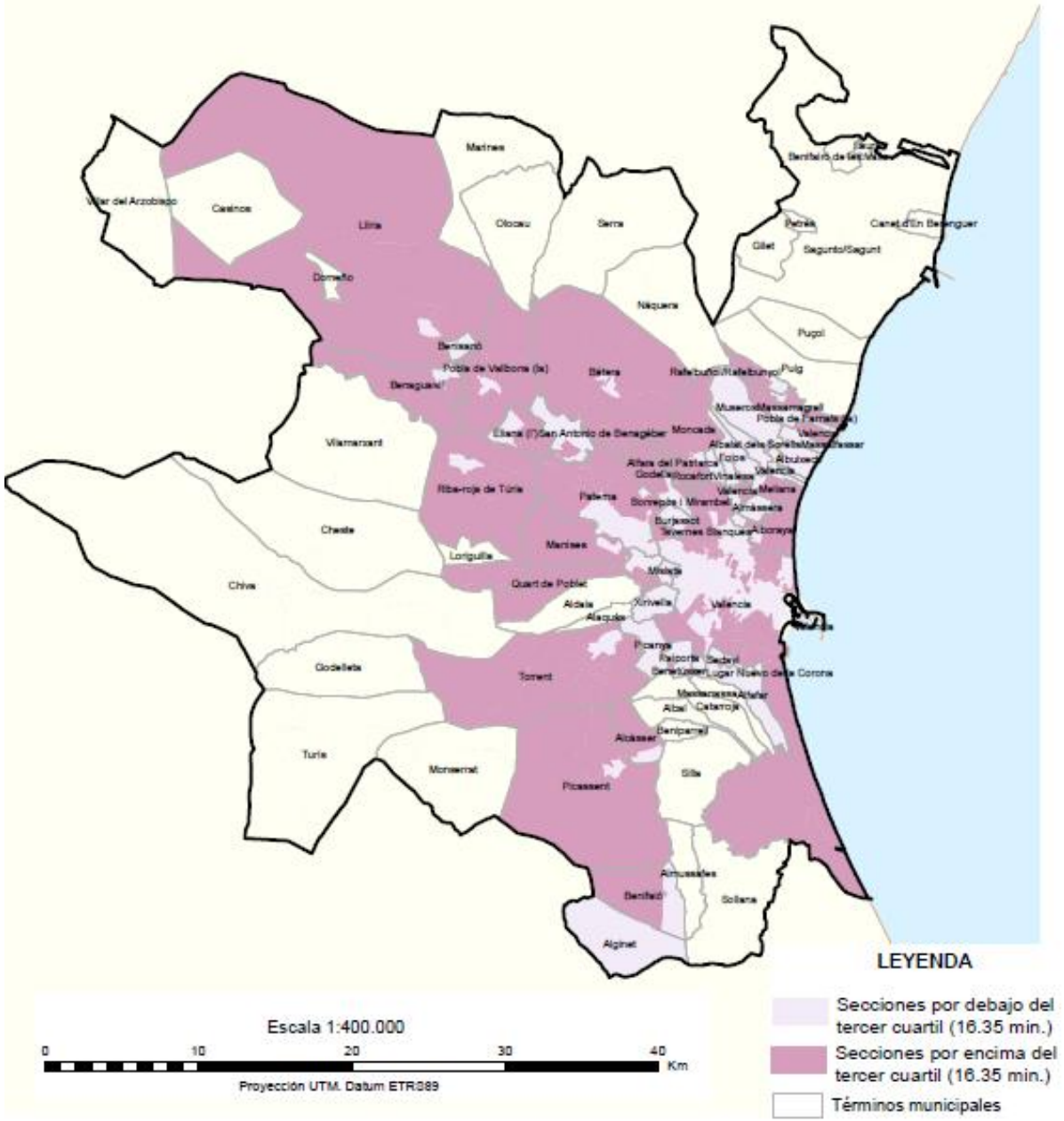
	ISE medio en minutos (simple)		ISE medio (ponderado por población)		Número de centros de oferta
Servicio	Transporte Público	Transpor. privado	Transporte Público	Transporte privado	
Hospitales	34,80	10,38	37,14	11,02	9
Centros de Salud	13,88	4,34	14,65	4,55	77
Servicios Sociales básicos	13,85	4,08	14,21	4,17	98
Colegios de Primaria (públicos y concertados)	7,12	2,77	7,62	2,92	447
Centros escolares de Educación Secundaria (públicos y concertados)	9,94	3,40	10,65	3,60	263



Secciones Censales con **peor** accesibilidad a centros sanitarios (Centros de Salud, Especialidades y Hospitales)



Secciones Censales con **peor** accesibilidad a Centros Educativos públicos y concertados (Primaria y ESO)



Secciones Censales con peor accesibilidad a centros de Servicios Sociales

ISE en el Área Metropolitana de Valencia

Servicio	*ISE medio (minutos) al más cercanoen transporte público*	*ISE medio (minutos) al más cercano a pie*
Hospitales	34,80	76,30
Centros de Salud	13,88	16,61
Centros escolares de Primaria	7,12	7,76
Centros educativos de Secundaria	9,94	11,48
Servicios Sociales	13,85	15,25

- El espacio metropolitano no es homogéneo, especialmente en su periferia
- Tanto el modelo urbano como el diseño de la red de comunicaciones introduce desigualdades.
- La accesibilidad no disminuye con la misma cadencia en todas las direcciones, ➔ presentan alteraciones no dependientes de la red de transporte, sino más bien de la oferta

- Es posible constatar la **existencia de dos ejes de accesibilidad alta**:

A) un eje Noroeste y
B) un eje Norte,

Espacios con mayor accesibilidad a servicios públicos y presumiblemente, por tanto, con un mayor bienestar potencial y **unas mejores condiciones de sostenibilidad y, en líneas generales, de equidad**.

- Peor accesibilidad y falta, en general, de oferta pública cercana, a lo que se une, en demasiados espacios (secciones censales), también la falta de transporte público:

A) **secciones o barrios periféricos o con poblamiento disperso** ➔ áreas menos favorecidas desde el punto de vista de la accesibilidad responden a 2 modelos socio-territoriales:

1. se trata de secciones censales pertenecientes a distritos de renta elevada ➔ medio de transporte prioritario es el automóvil privado.
2. Distritos censales pertenecientes a barrios degradados de renta baja, algunos en la periferia del área metropolitana, pero otros cercanos al centro.

- La equidad en el AMV es, a partir del indicador de accesibilidad utilizado, bastante adecuada.

- Sin embargo, son los distritos de la ciudad de Valencia los que se encuentran mejor servidos.
- La mayor parte de las secciones que se encuentran **a menos de 15 minutos** de **todos** los servicios se localizan en la ciudad central o en municipios que forman conurbación con ella.

- El dato es más positivo aún si consideramos una accesibilidad de **30 minutos como máximo**. En tal caso, **más de la mitad de la población** se encuentra a menos de media hora de todos los servicios públicos.

Conclusiones

- **Momento estratégico** para el área metropolitana de Valencia (AMV),
- Objetivo ➔ conseguir una movilidad y accesibilidad sostenible y equitativa en el AMV

Pautas de movilidad en las que:

- mayor relevancia los desplazamientos de proximidad ➔potenciar la densidad urbana y una localización equilibrada de los servicios públicos
- Potenciar aquellos modos de transporte que son más sostenibles ➔ los modos no motorizados, el transporte público (en particular, en plataforma reservada).
- Desarrollar una forma de movilidad basada en la intermodalidad

- Gracias por la atención