

Jornadas de Presentación de la Cátedra Ciudad

Ajuntament de Valencia

Centro de Estrategias y Desarrollo de Valencia

Universidad Politécnica de Valencia



Las necesidades de transporte como consecuencia de la estructura urbana y metropolitana: la interrelación transporte-usos del suelo

José M^a de Ureña
Universidad de Castilla La Mancha

El transporte como solucionador del desorden territorial propugnado por la economía

La estructura económica está basada en que su “desorden o beneficio” territorial se soluciona mediante el transporte

- Que sucedería si la energía y el transporte fuesen mucho más caros?
- % de transporte en productos y en personas es mayor que antes
- Costos económicos y costos globales (incluidos los ambientales).
- El territorio no se produce minimizando el transporte (Christaller)

Territorio y Transporte sostenibles

Transporte de mercancías y de personas

Escala regional y urbana

-Mayor descentralización regional podría aumentar el transporte interurbano, pero podría disminuir el transporte urbano.

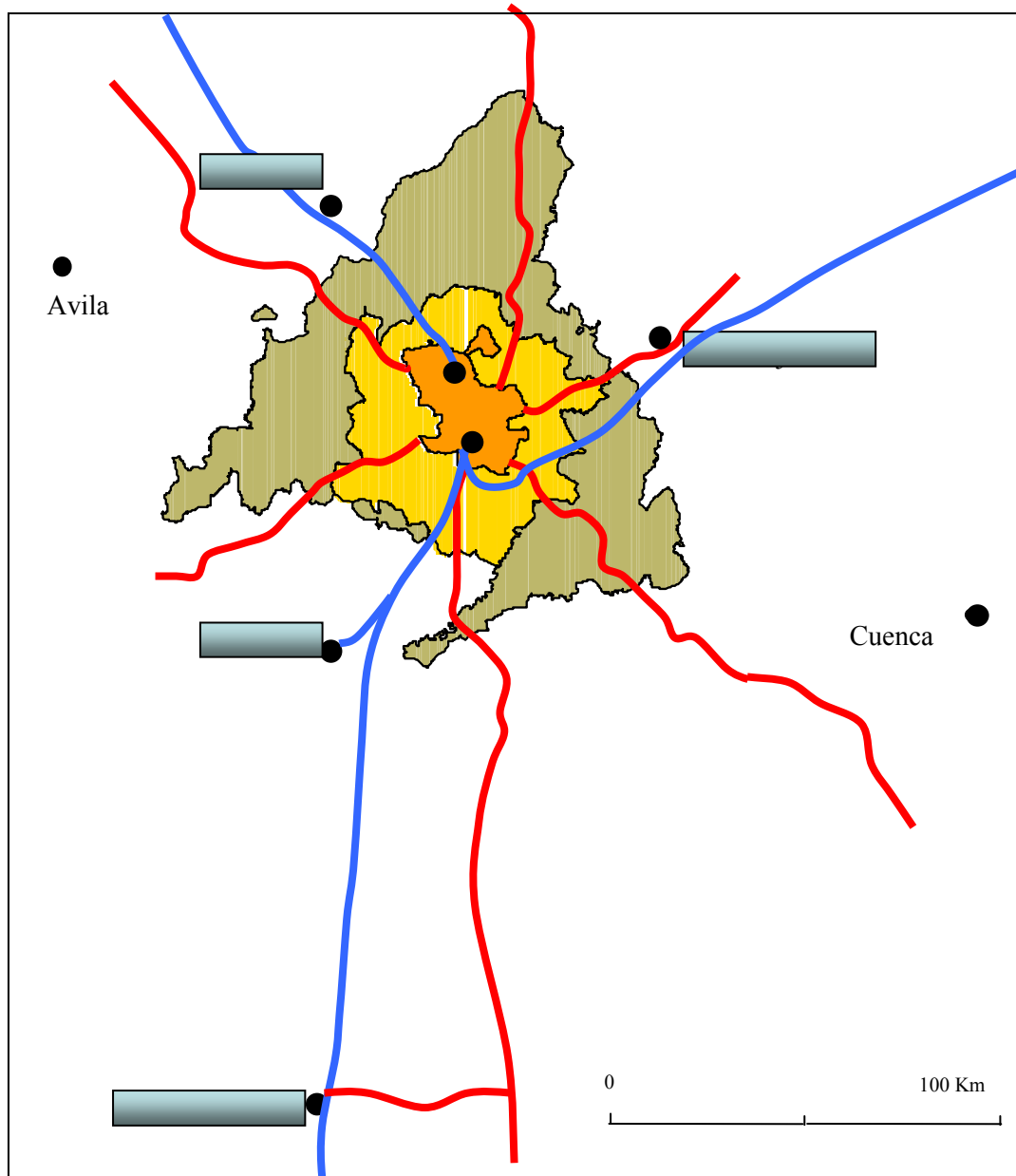
Tipos de transporte y objetivos de sostenibilidad:

- Minimizar el uso de transportes mecanizados.
- Minimizar consumo de energía, producción de contaminantes y ocupación de suelo.
- Organizar y minimizar la movilidad obligada (flexibilidad de viviendas y de trabajo)
- Penalizar la movilidad no obligada en transportes poco sostenibles.

Complicación cuando varios miembros de la familia o componentes de un producto trabajan o se fabrican en distintos lugares.




Requisitos económicos:

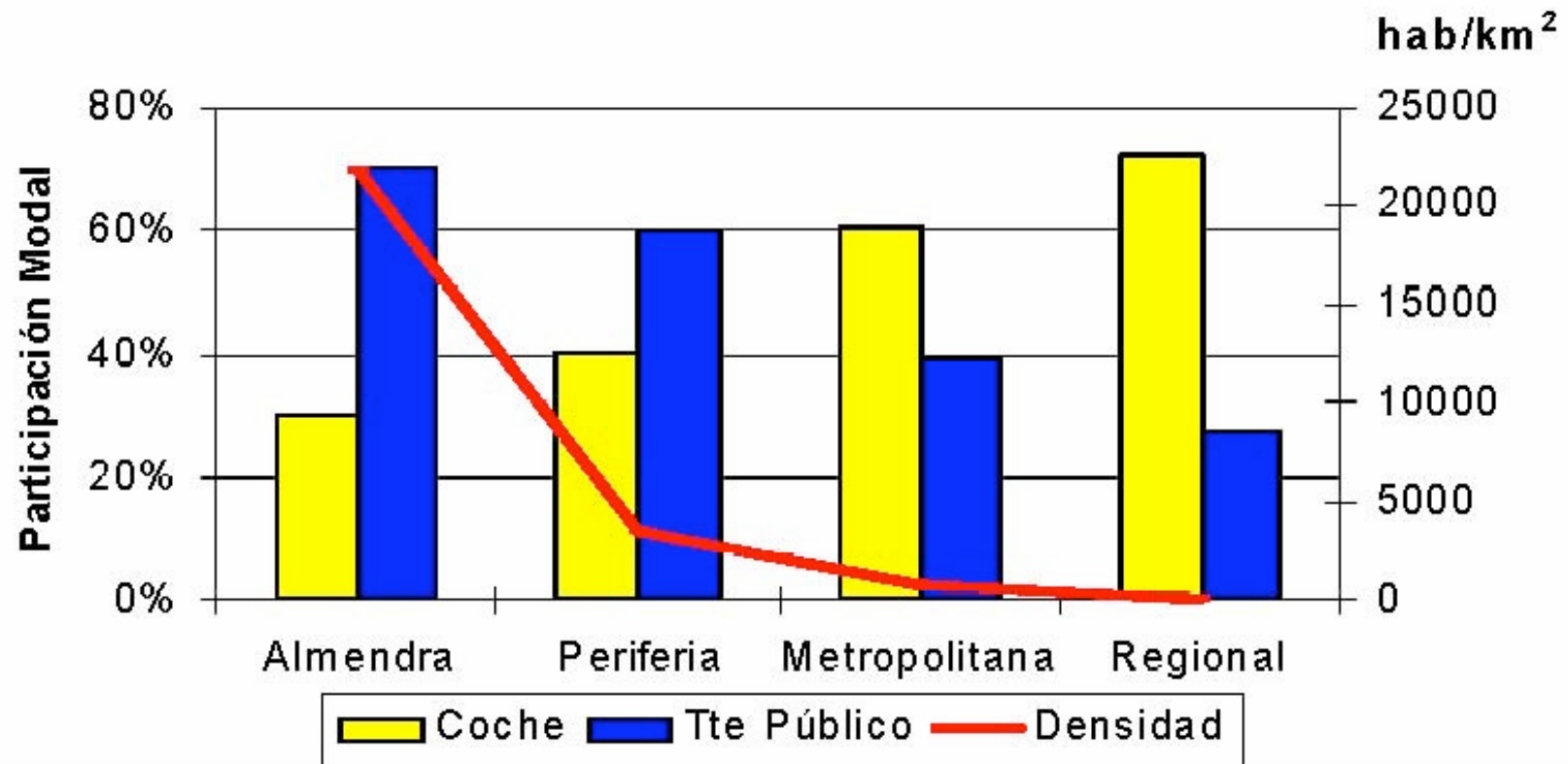
- Incluir como horas trabajadas (pagadas) las de desplazamiento residencia-trabajo.



Tipos de Movilidad y de lugar de Residencia en las Areas Metropolitanas (Madrid)

- Habitantes del espacio urbano central (almendra)
- Habitantes de corona metropolitana (corona metropolitana de Madrid)
- Habitantes de 2ª Corona hasta 100 km (incluye Guadalajara, Segovia y Toledo)
- Habitantes de lugares alejados entre 150 y 200 km bien comunicados con área metropolitana

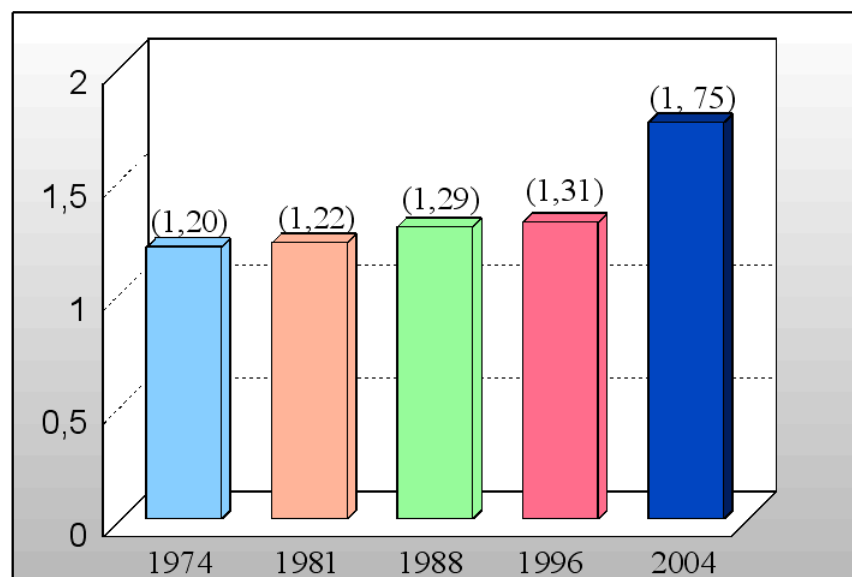
Autopistas	
AVE	
Estación AVE	



(Monzón y Vega, 2005)

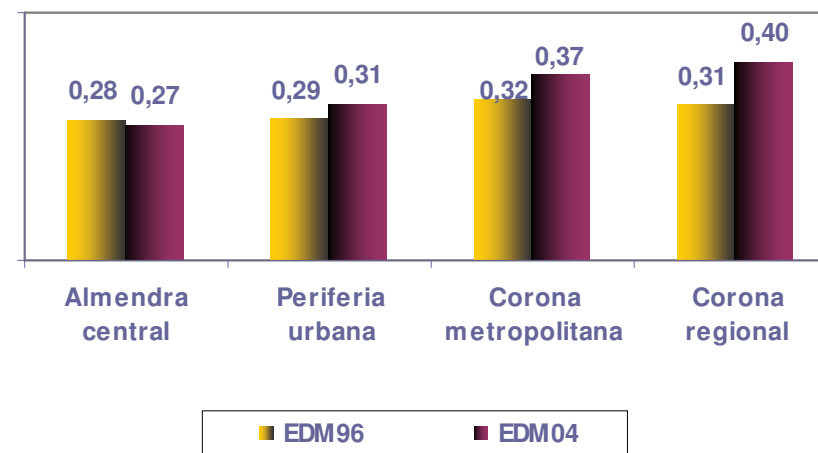
EVOLUCIÓN DE LOS VIAJES MECANIZADOS POR PERSONA Y DÍA

ENCUESTAS DOMICILIARIAS DE MOVILIDAD



TURISMOS POR HABITANTE

1996-2004

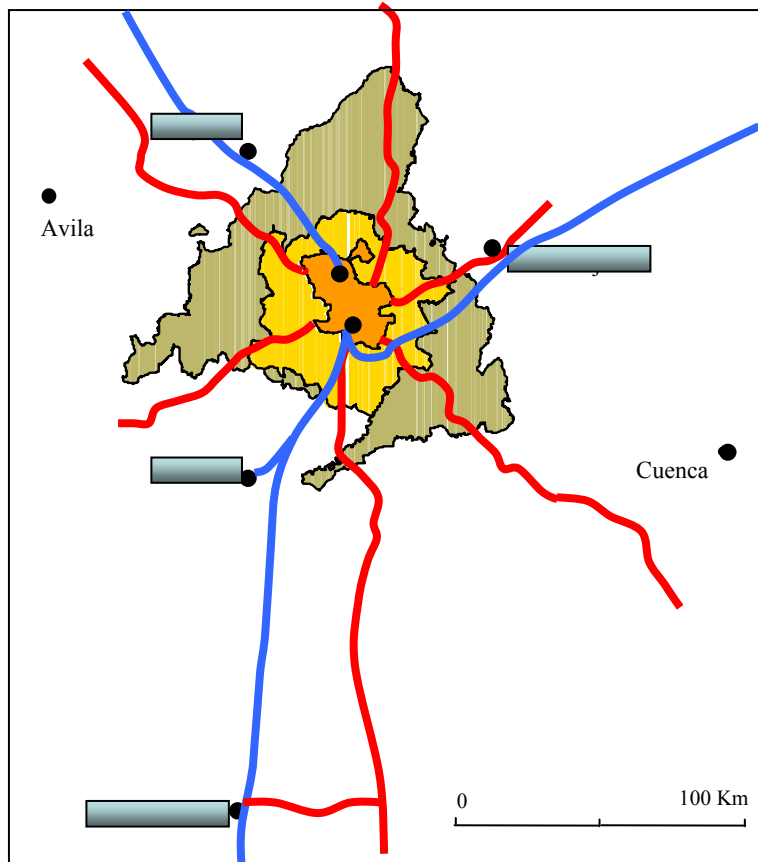


Tipo de viaje	Viajes totales				
	EDM04		EDM96		04/96
Mecanizados	10.000.317	68,9%	6.579.544	62,8%	52,0%
No mecanizados	4.511.080	31,1%	3.892.556	37,2%	15,9%
Total	14.511.397	100,0%	10.472.100	100,0%	38,57%

Reparto público/privado	Viajes mecanizados				
	EDM04		EDM96		04/96
Transporte público	4.931.001	49,3%	3.534.103	53,7%	39,5%
Transporte privado	5.069.316	50,7%	3.045.441	46,3%	66,5%
Total	10.000.317	100,0%	6.579.544	100,0%	51,99%

Comparación entre reparto público/privado en las relaciones entre coronas en Madrid 1996-2004
(Ureña y Muruzábal, 2006)

	EDM04		EDM96	
Movilidad mecanizada	Público	Privado	Público	Privado
Almendra central-Almendra central	74,08%	25,92%	73,50%	26,50%
Almendra central-Periferia urbana	71,43%	28,57%	69,30%	30,70%
Almendra central-Corona metropolitana	59,64%	40,36%	51,40%	48,60%
Almendra central-Corona regional	58,45%	41,55%	46,50%	53,50%
Almendra central-Exterior	37,63%	62,37%		
Total	69,14%	30,86%	66,65%	33,35%
Periferia urbana-Periferia urbana	48,68%	51,32%	60,80%	39,20%
Periferia urbana-Corona metropolitana	40,98%	59,02%	43,30%	56,70%
Periferia urbana-Corona regional	46,80%	53,20%	52,50%	47,50%
Periferia urbana-Exterior	30,40%	69,60%		
Total	45,64%	54,36%	53,88%	46,12%
Corona metropolitana-Corona metropolitana	27,19%	72,81%	31,00%	69,00%
Corona metropolitana-Corona regional	23,72%	76,28%	23,80%	76,20%
Corona metropolitana-Exterior	18,38%	81,62%		
Total	26,74%	73,26%	30,46%	69,54%
Corona regional-Corona regional	14,87%	85,13%	19,60%	80,40%
Corona regional-Exterior	8,76%	91,24%		
Total	14,57%	85,43%	19,60%	80,40%
Exterior-Exterior	7,35%	92,65%		



Movilidad de Habitantes del espacio urbano central

Características urbanas

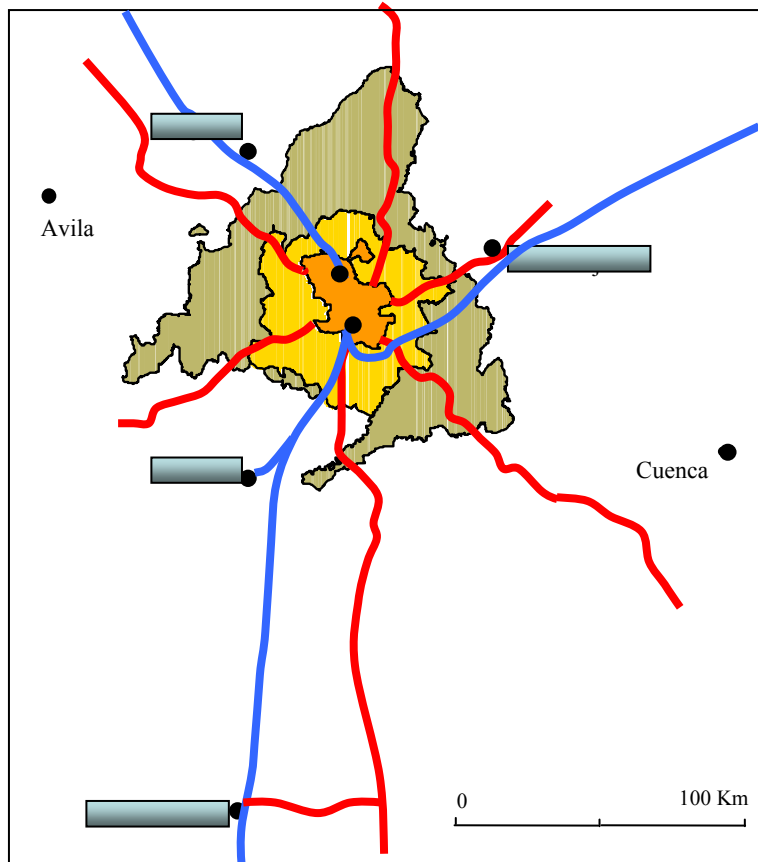
- Buena oferta de diversidad de usos (excepto industrial)
- Buena oferta de transporte público interna, radial y de larga distancia.
- Buena oferta de equipamientos
- Diversidad de grupos sociales

Características de la movilidad

- Porcentaje de población no obligada a desplazarse a media distancia
- Porcentaje de población con desplazamientos radiales

Tipo de transporte

- alto porcentaje de viajes a pié gracias a densidad y diversidad usos
- alto porcentaje de viajes en transporte público por dificultad circulación y aparcamiento y calidad transporte público interno y radial



Movilidad de Habitantes de corona metropolitana

Diversas Características urbanas (Continuo urbano con barreras y segregación)

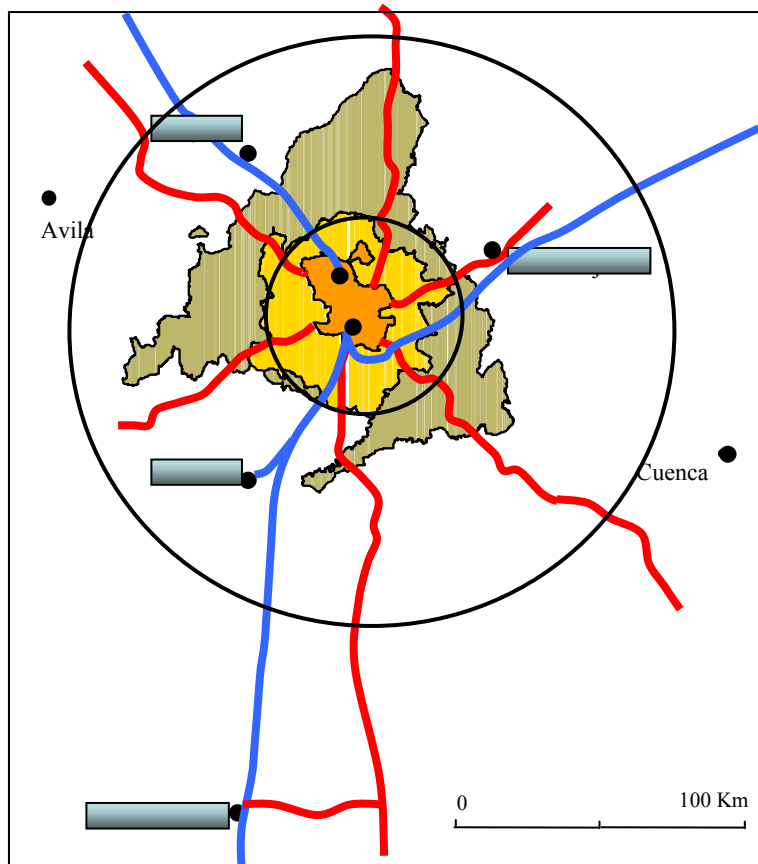
- Núcleos Tradicionales densos (más transporte público, más diversidad de usos y de equipamientos)
- Espacios densos nuevos (solo usos no residenciales rutinarios y nuevos centros comerciales y de trabajo, segregación de grupos sociales)
- Espacios de baja densidad (espacios residenciales sin otros usos, fuerte segregación social, nuevos centros comerciales y de trabajo separados)

Características de la movilidad

- Desplazamientos internos cercanos en espacios densos si hay equipamientos y usos productivos
- Aumento Desplazamientos Radiales y Orbitales para necesidades laborales, equipamientos y comercio

Tipo de transporte

- algún porcentaje de viajes en transporte público
- fuerte presencia viajes transporte privado



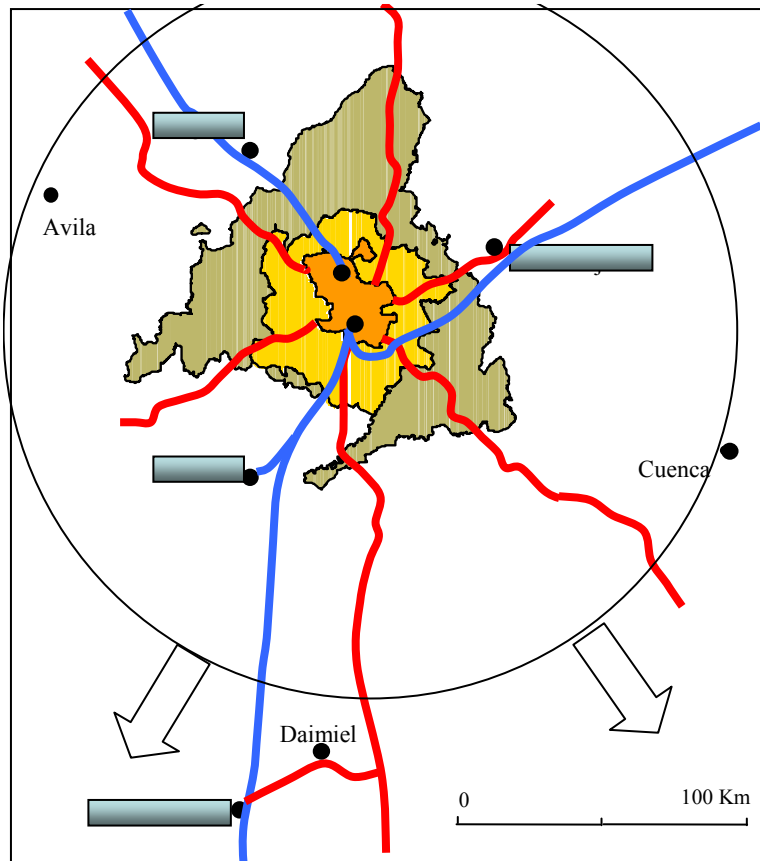
Movilidad de Habitantes de 2ª corona hasta 100 km (incluye Guadalajara, Segovia y Toledo)

Diversas Características urbanas: Discontinuidad

- Capitales de provincia con servicios y diversidad
- Núcleos Tradicionales densos con menor diversidad
- Pocos Espacios densos nuevos y segregados (residencial e industrial)
- Espacios de baja densidad en general muy aislados
- Espacios de 2ª residencia (ocupados ocasionalmente)

Características de la movilidad

- Todos los viajes a la metrópoli pueden ser en coche
- Capitales de provincia mezcla de ciudades autónomas (pocos viajes externos) y suburbanas (muchos viajes externos)
 - viajes en coche, transporte público y AVE
- Espacios de baja densidad son muy dependientes
 - todos los viajes en coche



Movilidad de Habitantes lugares alejados entre 150 y 200 km bien comunicados con el área metropolitana (Daimiel y Ciudad Real)

Características urbanas: Fuerte Discontinuidad

-Solo algunos Lugares mixtos locales y suburbanos

Características de la movilidad

-Ciudad Real es en gran medida ciudad de su entorno (pocos viajes a metrópoli) y un poco suburbana (muchos viajes a metrópoli)

-viajes a metrópoli transporte público, ante todo AVE

-viajes locales alto porcentaje no mecanizado

-familias mixtas: commuting diario y vida local

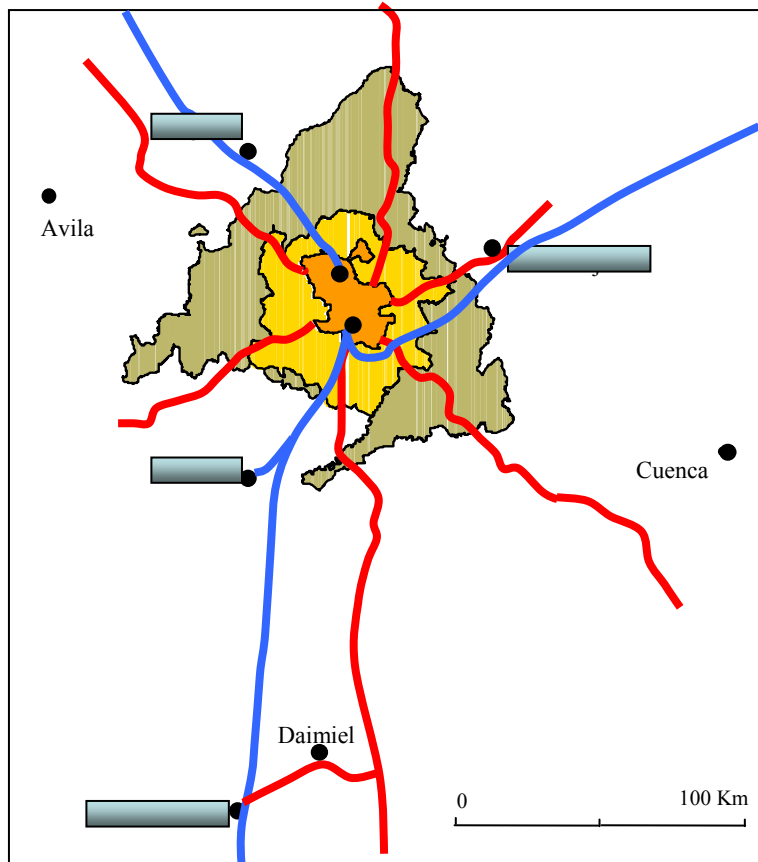
-habitantes commuting diario o fin de semana

-solo en raras ocasiones dependen de coche

-Daimiel es mezcla de ciudad local y ciudad dormitorio de mano de obra barata para la construcción

-viajes a metrópoli en furgoneta compartida

-problemas de calidad de vida y de seguridad



Que estructura urbana y que Tipo de Movilidad es más sostenible

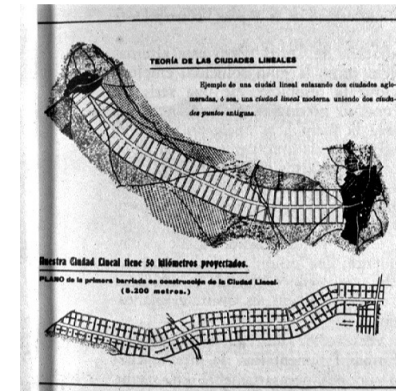
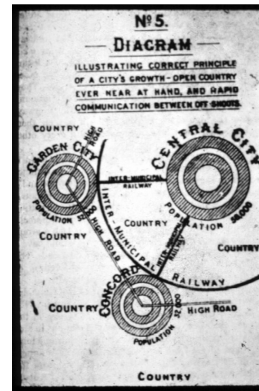
- El espacio urbano central y denso
 - muy sostenible
 - problema: precio de la vivienda
- Habitantes de 1ª corona metropolitana
 - relativamente sostenible si se apoya en espacios históricos, densos o bien comunicados
 - necesario controlar la forma territorial
- Habitantes de 2ª Corona hasta 100 km
 - sin control de movilidad en coche, calidad transporte público y ubicación estaciones es muy poco sostenible, pues todos los viajes pueden ser en coche
- Habitantes de lugares alejados entre 150 y 200 km bien comunicados
 - sostenible el viaje a larga distancia, pues solo puede ser en transporte público
 - el resto de viajes son muy sostenibles

Que es más sostenible

- desplazarse en vehículo privado entre periferias de Madrid.
- desplazarse en AVE y metro desde Ciudad Real al centro de Madrid.

Propuestas

- Ciudad Jardín
- Ciudad Lineal
- Plan de Dedos de Copenhague



Tamaño y forma de ciudad que permiten transporte no mecánico

Como debe ser:

- legislación territorial el crecimiento urbano
- implantación de infraestructuras de transporte

Promotores paguen % nuevas infraestructuras



Descentralización territorial:

- Con AVE y Autopistas ubicar algún Ministerio en capitales de provincia a media hora en AVE de Madrid (Guadalajara, Segovia o Toledo), o a una hora y con aeropuerto (Ciudad Real, Valladolid o Zaragoza).