Bizkaiko Foru Aldundia

Diputación Foral de Bizkaia

MUGIKORTASUNA BIZKAIAN

MOVILIDAD EN BIZKAIA

“La necesidad de Nuevas Soluciones”

José Félix Basozabal

Diputado Foral de Obras Públicas y Transportes

I. Panorámica general

II. El sistema de transporte

III. Los hábitos en la utilización del automóvil particular

IV. Las políticas desarrolladas por la D.F.B.

- Infraestructuras
- Optimizar la oferta
- Gestión de la demanda

V. La concertación como método

VI. Hacia un Pacto por la Accesibilidad en Bizkaia

I. Panorámica general

¿Qué está sucediendo con nuestra Accesibilidad Territorial?

- **Accesibilidad vs. Movilidad**

- **Un territorio, dos problemáticas y tres campos de actuación**

I. Panorámica general

¿Qué está sucediendo con nuestra Accesibilidad Territorial?

■ La movilidad en cifras (CTB, 1998)

Desplazamientos en Bizkaia en día laborable medio: 2.458.721

Distribución modal

- **Andando: 44,5% (todavía!)**
- **Movilidad motorizada:**
  - **31,4% en coche**
  - **18,5% en tte público**
  - **5,6% otros (taxi, discrecional, etc…)**

I. Panorámica general

¿Qué está sucediendo con nuestra Accesibilidad Territorial?

- Las nuevas carreteras están vertebrando el Territorio
- El empleo y la residencia, cada vez más dispersos
- El automóvil se convierte en esencial para muchos
- El transporte público lo tiene cada vez más difícil fuera del Bilbao Metropolitano

I. Panorámica general

¿Qué está sucediendo con nuestra Accesibilidad Territorial?

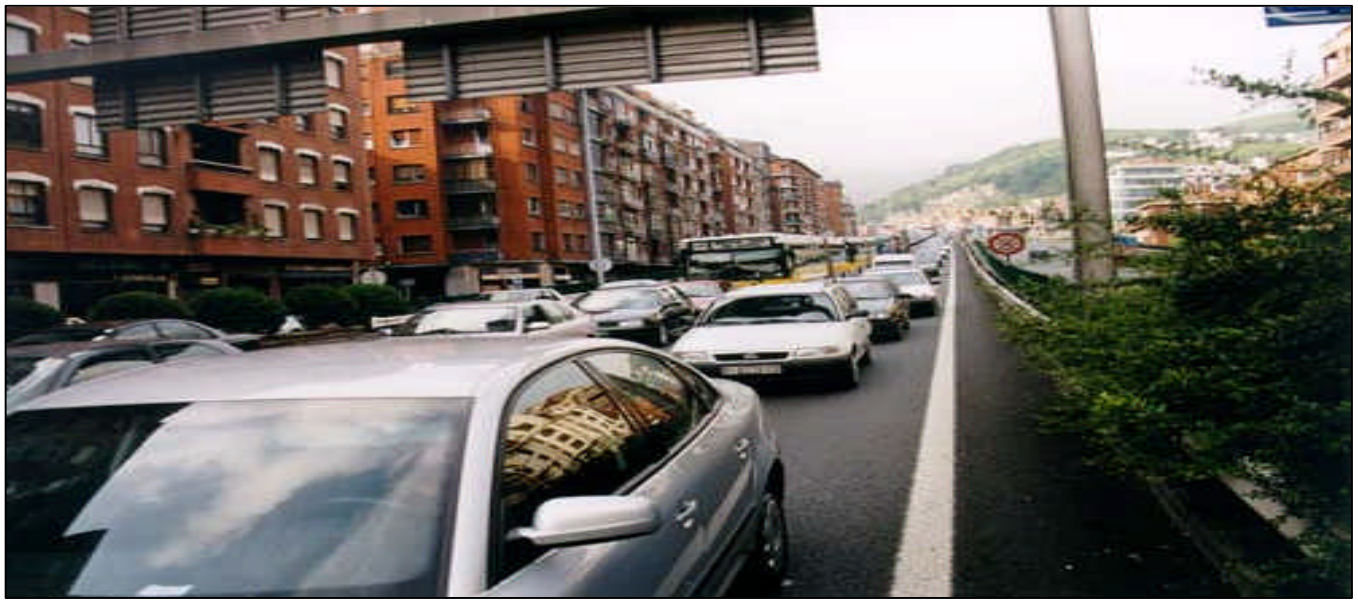
- **Aumentan los desplazamientos en automóvil**

En coche se realizan 775.964 desplazamientos en un día laborable medio, de los cuales sólo 4.049 combinan con el transporte público.

I. Panorámica general

¿Qué está sucediendo con nuestra Accesibilidad Territorial?

- La congestión viaria crece más rápido que los presupuestos y la posibilidad de construir nªs vías



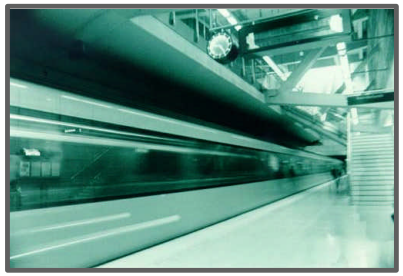
I. Panorámica general

¿Qué está sucediendo con nuestra Accesibilidad Territorial?

- El aumento de la congestión viaria supone:
  - Más horas perdidas
  - Menos fiabilidad
  - Más accidentes
  - … la necesidad de replantearse la situación

II. El sistema de transportes

- La red de carreteras
- La red ferroviaria
- Operadores de transporte público
  - Carretera
    - Bilbobus
    - Bizkaibus
    - Euskotren Bus
  - Ferrocarril
    - Metro Bilbao
    - EuskoTren
    - Renfe
- Características del Sistema de Transporte
- Hacia una Autoridad Coordinadora Única del Transporte



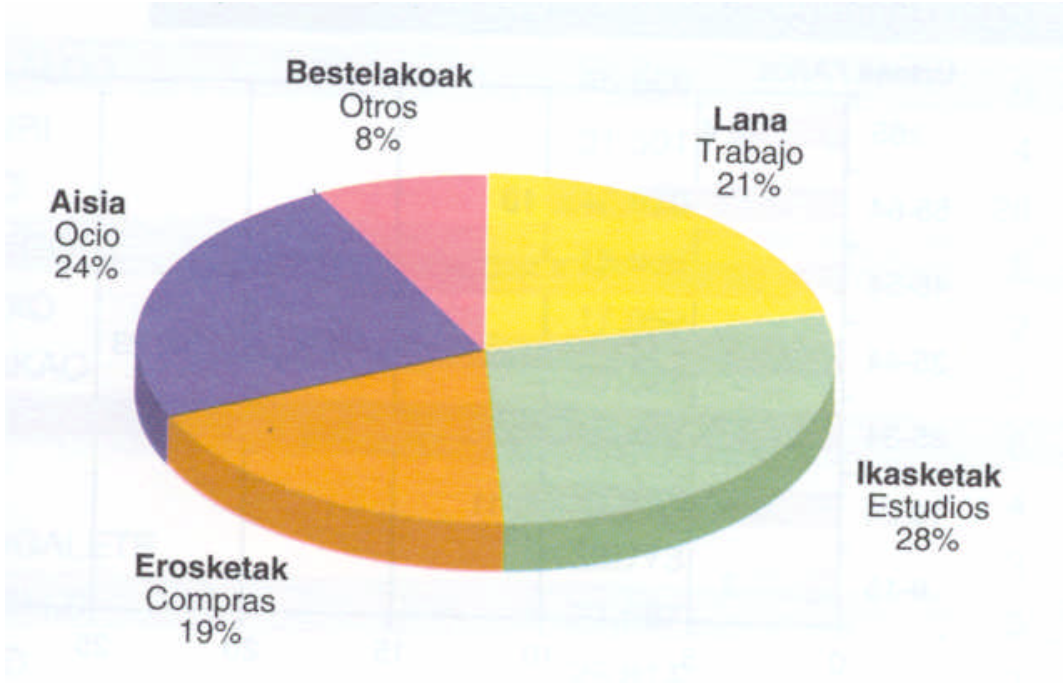
III.Los hábitos en la utilización del automóvil particular

■ Propiedad de automóvil por familia

Consorcio de Transportes de Bizkaia, 1998

III. Los hábitos en la utilización del automóvil particular

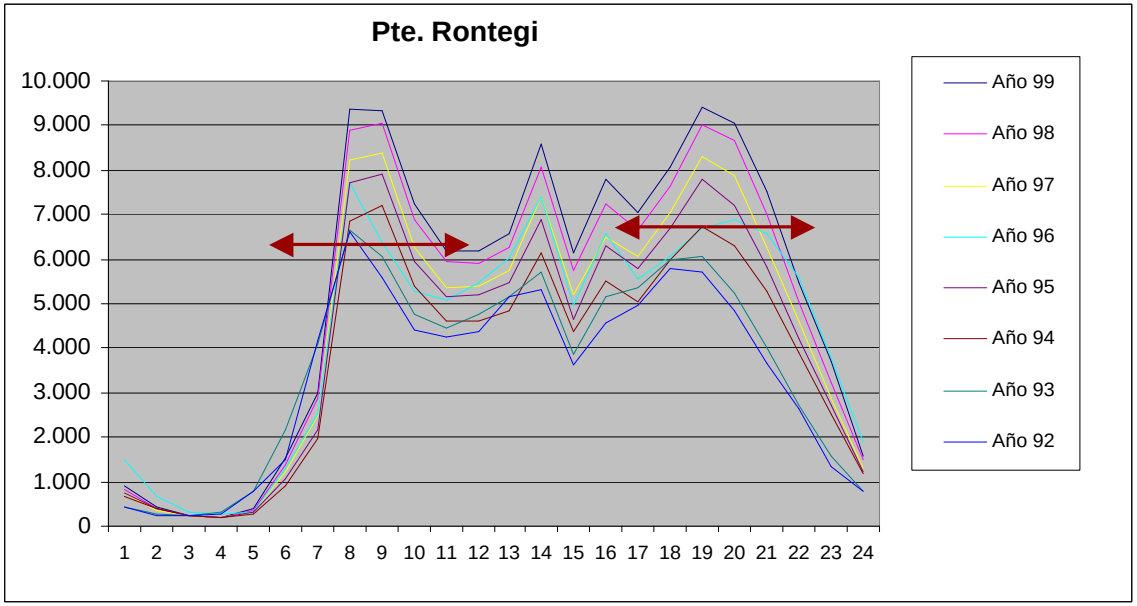
■ Desplazamientos en automóvil



Motivo del desplazamiento. Día laborable
(CTB, 1998)

III. Los hábitos en la utilización del automóvil particular

- Crece la Hora Punta en la Red de Alta Capacidad Metropolitana
- Y se ensancha *(me merece la pena salir antes…)*



Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia. DFB, 200

IV. Las políticas desarrolladas por la D.F.B.

- **NUEVAS INFRAESTRUCTURAS**

  (conseguir una red de infraestructuras gestionable)

- **GESTION DEL SISTEMA**

  (minimizar los efectos de la congestión)

- **GESTIÓN DE LA DEMANDA**

  (disminuir desplazamientos en automóvil)

IV. Las políticas desarrolladas por la D.F.B.

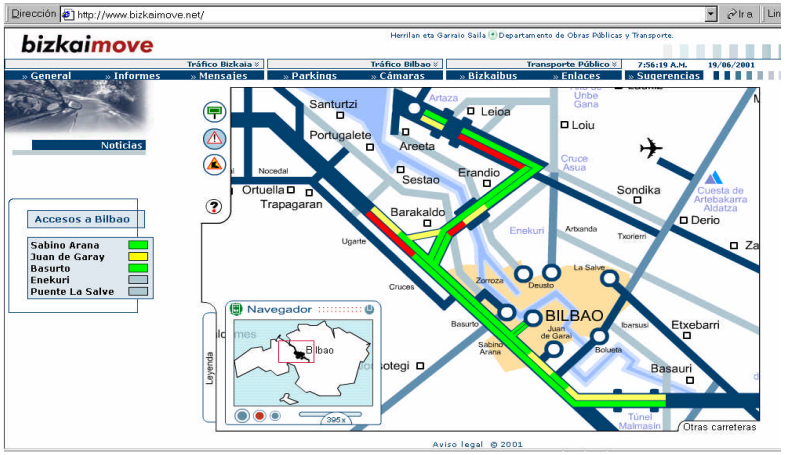
- **NUEVAS INFRAESTRUCTURAS (conseguir una red de infraestructuras gestionable)**

- **Plan de Carreteras de Bizkaia**
- **Ferrocarril Metropolitano de Bilbao**
- **Red de itinerarios para bicicletas. Bidegorriak**

IV. Las políticas desarrolladas por la D.F.B.

■ **GESTIÓN DEL SISTEMA** (minimizar los efectos de la congestión)

- **Compartir información**
  - ✓Aplicación de tecnologías ITS
  - ✓Centro de Gestión de la Movilidad MKZ
  - ✓BIZKAIMOVE -www.bizkaia.net Información en tiempo real
- **Gestión de Incidentes**



IV. Las políticas desarrolladas por la D.F.B.

- **GESTIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO :**

1. **Cobertura zonal y equilibrio entre la zona metropolitana y el resto del Territorio**
2. **Dotación de preferencia viaria al sistema de autobuses**
3. **Nuevos mecanismos para transvasar ingresos desde la carretera al sistema de transporte público**
4. **Utilización de las nuevas tecnologías para mejorar la gestión y oferta, mejorando la calidad al usuario**
5. **Búsqueda de un mejor equilibrio entre iniciativa pública y explotación privada con asunción de riesgos**

IV. Las políticas desarrolladas por la D.F.B.

- **GESTIÓN DE LA DEMANDA**
  (disminuir desplazamientos en automóvil – tal como se ha hecho con el Agua y la Energía)

- **Transporte colectivo Bizkaibus / Metro**

- **Planes municipales de Accesibilidad. Concertación**

- **Modos alternativos de desplazamiento: la bicicleta**
- **Modelos urbanos no dependientes del automóvil**

IV. Las políticas desarrolladas por la D.F.B.

■ GESTIÓN DE LA DEMANDA:

- **Modelos urbanos no dependientes del automóvil**

- **Nuestro modelo tradicional:**
  - Viviamos cerca del trabajo
  - Por eso ibamos a pié
  - Nos relacionabamos todos los días con nuestros vecinos

- Ahora mayoría de parejas con dos empleos a 20 kms que dependen del automóvil hasta para comprar el pan

- ¿Es ese nuestro objetivo? ¿Podemos atraer empleo aquí?

IV. Las políticas desarrolladas por la D.F.B.

■ GESTIÓN DE LA DEMANDA:

- **Modelos urbanos no dependientes del automóvil**

- **¿Podemos recuperar nuestro modelo tradicional de pueblo, atrayendo empleo y servicios de calidad?**

- **O quizá, ¿Podemos pretender que no pasa nada, como la rana, y que es posible agravar aún más la situación en nombre del progreso?**

V. La concertación como método

- Foro Accesibilidad 2010 en Bilbao Metrópoli-30
- Colaboración con municipios
- Actuaciones concertadas
- ITS City Pioneers
- Observatorio internacional

VI. Hacia un Pacto por la Accesibilidad en Bizkaia

- **Crear conciencia política: construir un amplio consenso en torno a políticas eficientes**
- **Acuerdo sobre el diagnóstico: Los problemas, identificados**
- **Las soluciones y las buenas prácticas**
  - **medidas disuasorias / restrictivas / contemporizadoras**
- **Crear conciencia social: abrir la participación en la toma de decisiones a la ciudadanía.**
- **Accesibilidad Sostenible**

+ MOVILIDAD RESPONSABLE

MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCIÓN

ESKERRIK ASKO