

Economía y ecología del autobús:

Redescubriendo el autobús en tiempos de crisis



Fidel Angulo
Secretario General
ATUC

Movilidad Sostenible
5º conama local
Vitoria-Gasteiz, 30/11/11

Retos: Movilidad sostenible



ÍNDICE

- 1. Consideraciones previas
- 2. La ciudad y sus problemas
- 3. Aportaciones del transporte colectivo a la movilidad
- 4. Movilidad
- Presiones sobre el sistema de transportes
- 6. Criterios y soluciones: movilidad
- 7. Factores de calidad
- 8. Análisis de la movilidad en las grandes ciudades
- 9. Situaciones del bus en el viario
- 10. Impacto del carril bus en la calidad
- 11. Instrumentos
- 12. Conclusiones

1. Consideraciones previas

- La ciudad es para el ciudadano: ciudad “visible”
- La movilidad, problemas y soluciones, condicionan nivel y calidad de vida
- Las soluciones deben estar supeditadas a la sostenibilidad
 - Medioambiental
 - Económica
- Las soluciones, siempre globales, pasan por el tratamiento de todos los actores implicados: administraciones, operadores, comerciantes, entidades sociales, consumidores, estudiantes, etc.
- Las soluciones de la movilidad deben apoyarse en la especificidad y en el uso racional de cada uno de los modos
- La solución con el coche privado es un lujo que no podemos permitirnos
- La movilidad urbana es el desafío del siglo XXI

2. La ciudad y sus problemas

- **Población total:** 7.000 M (2011), 9.000 M (2050)
- **En la ciudad:**
 - 60% poblac. 85% del PIB, 40% CO₂, 35% acc.
 - Casco antiguo condiciona la movilidad
 - Crecimiento: 6% poblac. 20% exten. 40% parque
- **Debate:** ciudad en extensión o en altura

3. Aportaciones del transporte colectivo a la movilidad

- **Balance social: el T.C. contribuye a**
 - La calidad medioambiental y energética (contaminación 1%, energía 2,5%)
 - Promueve el desarrollo económico y la competitividad
 - Favorece la accesibilidad a toda la sociedad, la vertebración.
- **Eficiencia :Ocupación del espacio:**
 - 75 personas (1 bus, 60 coches)
 - 50.000 viajes en 1 h (anch. 9 m. tran, 35 m. bus, 1,75 m. auto)
- **Sostenibilidad medioambiental y energética**
 - Medio ambiente: 20 veces menos que el coche
 - Energética: 5 veces menos que el coche

4. MOVILIDAD (% , nº viajes y motivos)

Modos	Madrid	Barcelona	Bilbao	Vitoria	Donost-SS
Público	49	42	26	7	26
Privado	23	30	13	31	22
A pie	26	24	60	55	44
Otros	2	4	1	7	8

Viajeros	Madrid	Barcelona	Bilbao	Vitoria	Donost-SS
Superficie	423.409.691	183.357.149	25.424.770	11.090.678	29.015.007

Motivos	Trabajo	At.médicas	Estudio	Compras	Ocio	Varios
Viaje (%)	37	21	19	11	8	4

5. Presiones sobre el sistema de transporte y los operadores



6. Movilidad: criterios y soluciones

- Las soluciones inexcusablemente tienen que plantearse dentro con
 - Sostenibilidad medioambiental
 - Sostenibilidad económica
- La solución pasa por la potenciación del T.C.
- La potenciación del T.C. se sustenta en la
 - Planificación del territorio
 - Limitación circulación automóvil: racionaliz. del uso del viario
 - Promoción T. C.: calidad

7. Factores de calidad

INTERNOS

- Accesibilidad
- Confort
- Limpieza
- Información
- Índice ocupación

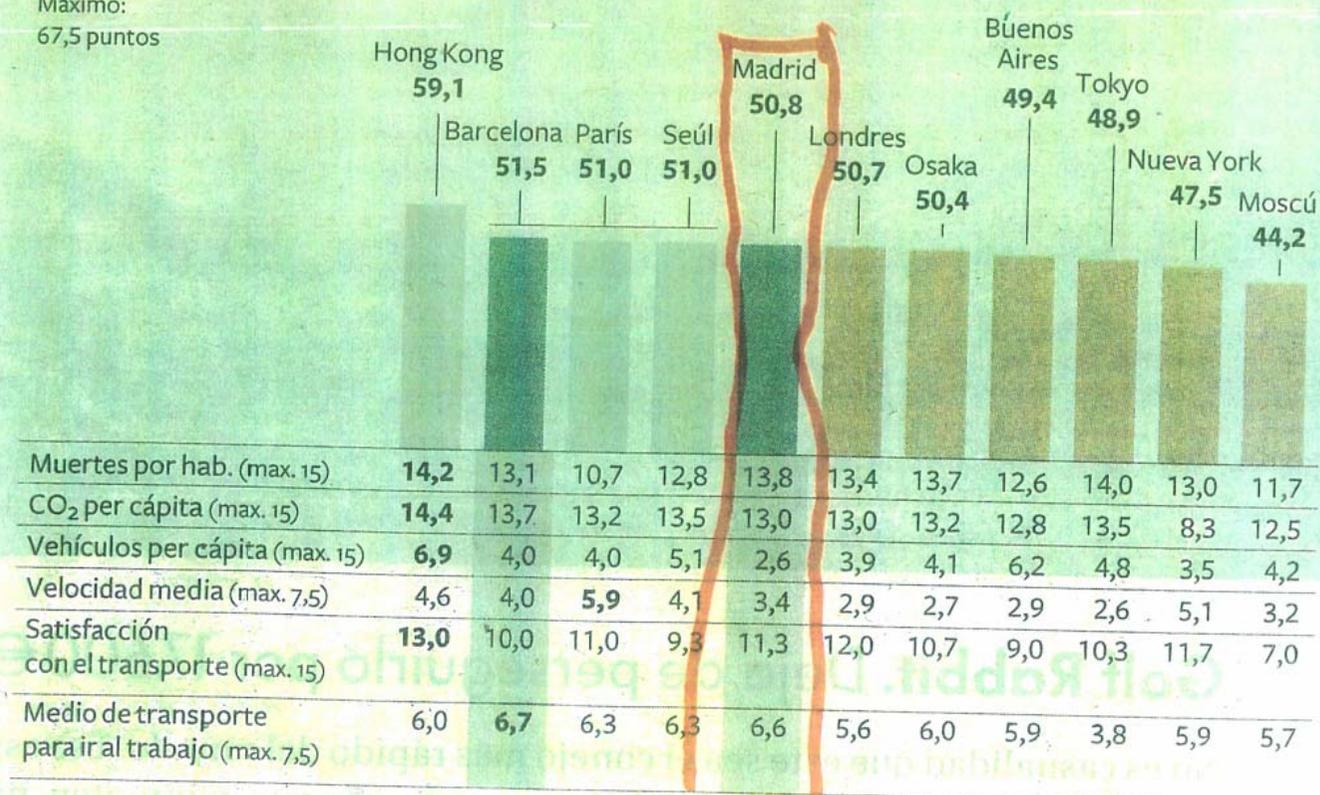
EXTERNOS

- Tiempo de viaje
- Regularidad/fiabilidad
- Frecuencia
- Accesibilidad

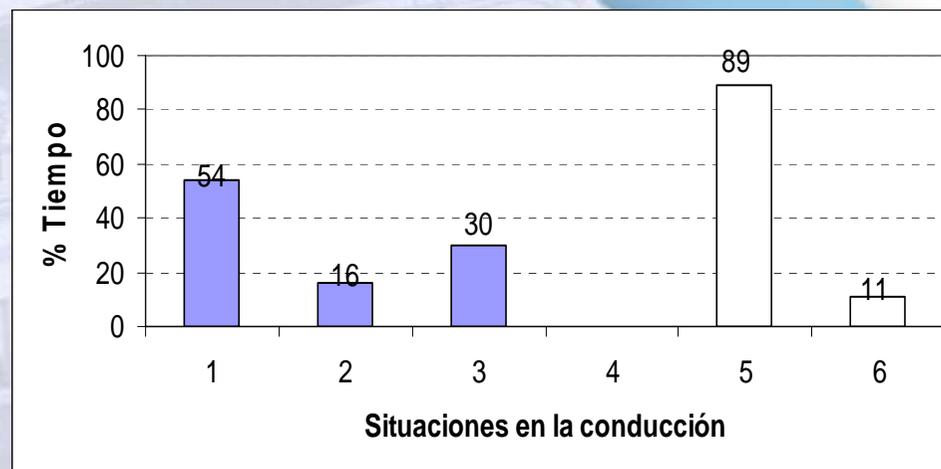
8. Grado de desarrollo

■ VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO

Máximo:
67,5 puntos



9. Situaciones del autobús en servicio



Color azul: servicio urbano

1= autobús en marcha por las calles

2 = autobús detenido paradas y regulación (descansos)

3= autobús detenido incidencias, semáforos,

retenciones

Color blanco: servicio de larga distancia

5= autobús en marcha por carretera

6= otras situaciones

10. VELOCIDAD COMERCIAL. Año 2009

	autobús urbano
Madrid	13,6
Barcelona	11,7
Valencia	11,8
Murcia	11,5
Sevilla	12,3
Asturias	15,2
Málaga	13,9
Mallorca	16,9
Gran Canaria	14,8
Zaragoza	14,6
Guipuzcoa (Donostia)	15,9
Bahía de Cádiz -	-
Camp de Tarragona	11,3
Granada	12,4
Almería	12,5
Alicante ¹	12,0
Lleida	12,9
Pamplona ---	-----
A Coruña ---	-----
1:Año 2008	
Fuente: ATP	

11. Porcentaje de la red de autobuses que dispone de carriles bus en la ciudad capital. Año 2009

Ciudad	%
Madrid	10
Barcelona	13,2
Valencia	19,8
Murcia	0,3
Sevilla	5,2
Oviedo	3
Málaga	14,5
Palma	2,6
Zaragoza	9,5
S. Sebastián	20
Granada	7,9
Pamplona	0,9
A Coruña	2,0

12. Aportaciones de las plataformas reservadas

- Es un signo externo de la apuesta política del T.C.
- Es necesario crear vías reservadas para el transporte público:
 - Mejora la calidad (Vc, frecuencia y regularidad) del servicio
 - Disminuye los costes de explotación
 - Favorece el medio ambiente
- En ciudades donde se han implantado han supuesto:
 - Un aumento de la demanda superior al 40%
 - Una disminución del tiempo de viaje entre el 30% y el 50%
 - El incremento de la velocidad comercial en la circulación reduce el consumo en un 4%/km.

13. Instrumentos

- Plan de movilidad a partir del Pacto por la movilidad en el que se implican todos los afectados
- Se adquiere el compromiso y se rompe la endogamia

14. Conclusiones

- Movilidad: desafío del siglo XXI
- Reconocimiento del papel del T. C.
- Decisión política
- Compromiso de todos los agentes afectados
- Racionalización del uso del viario
- Plan de Movilidad
- Conclusión final
 - Planificación del territorio (espacio y usos)
 - Limitación del coche (racionalización viario)
 - Promoción del T.C. (calidad)