



Estudio sobre el impacto de la nueva movilidad urbana

ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE AUTO-TAXI DE ZARAGOZA

Noviembre de 2014

Un estudio realizado por:



Antecedentes y objetivos

- I. Encuesta a población general**
- II. Conteo de medios de transporte**
- III. Entrevistas a expertos**
- IV. Movilidad compartida en Europa**

Conclusiones generales: Ideas fuerza

I. Antecedentes y objetivos



ANTECEDENTES Y OBJETIVO GENERAL

Los cambios en la **movilidad urbana de Zaragoza** en los últimos años han supuesto numerosas novedades para los ciudadanos y los profesionales del transporte. Entre esos cambios destacan la llegada del **tranvía**, la **reordenación de líneas de autobús**, la **ampliación del carril-bici**, la **peatonalización** de calles o la **prohibición de circular o realizar giros** en algunas calles.

El sector del Taxi en Zaragoza está siendo uno de los más afectados por esta nueva configuración del sistema de transporte urbano y por ello la **Asociación Provincial Auto-Taxi de Zaragoza** ha querido realizar un estudio de mercado para **medir el impacto que la nueva movilidad urbana está teniendo en los ciudadanos y especialmente en el sector del Taxi**.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Hábitos de movilidad de la población de Zaragoza

Cambios de tipo de transporte tras la llegada del tranvía

Grado satisfacción con la actual movilidad y los transportes

Opinión de los ciudadanos sobre la movilidad compartida

Opinión de expertos en movilidad urbana

La movilidad compartida en Europa: ejemplo ciudades

METODOLOGÍA Y FUENTES



Encuesta a **ciudadanos** sobre hábitos de transporte y movilidad urbana



Aforos de medios de transporte en diferentes zonas de Zaragoza



Entrevistas en profundidad con **expertos** en movilidad urbana



Investigación sobre **ciudades europeas** con movilidad compartida

I. Encuesta a población general

1. Metodología



1. METODOLOGÍA

Ficha técnica encuesta población general



Ámbito: Zaragoza capital.

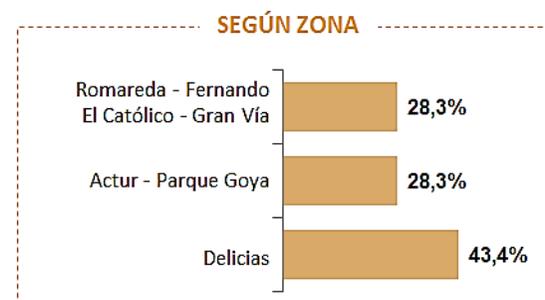
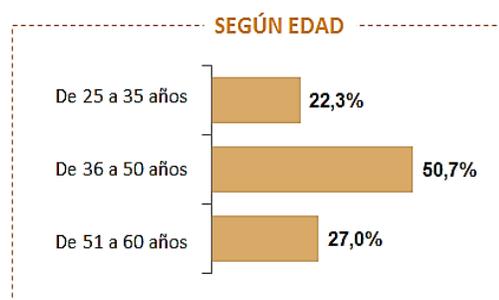
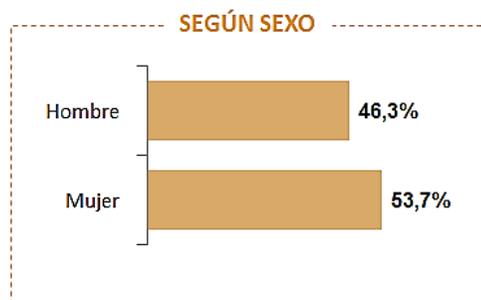
Universo: Población general entre 25 y 60 años residente en Zaragoza.

Tipo de entrevista: Encuestas telefónicas (sistema CATI).

Muestra: 300 casos.

Error Muestral: $\pm 5,7\%$, para datos globales. Nivel de confianza del 95,5%. Escenario de máxima dispersión ($p=q=0,5$).

Tipo de Muestreo: estratificado por cuotas (sexo, edad y barrios/zonas), con selección aleatoria de la unidad muestral final (individuo).



Cuestionario: Diseñado por Ainmer. Duración aproximada de 10 min.

Anonimato y confidencialidad: Se garantiza el absoluto anonimato de las respuestas de los entrevistados que han sido utilizadas únicamente en la confección de tablas estadísticas y en el análisis conjunto de resultados.

Control de Calidad: De acuerdo a la Norma ISO 20252 y al código de conducta ICC/ESOMAR.

Fechas: Entre el 9 y el 19 de septiembre de 2014.

I. Encuesta a población general

2. Hábitos de movilidad de la población de Zaragoza

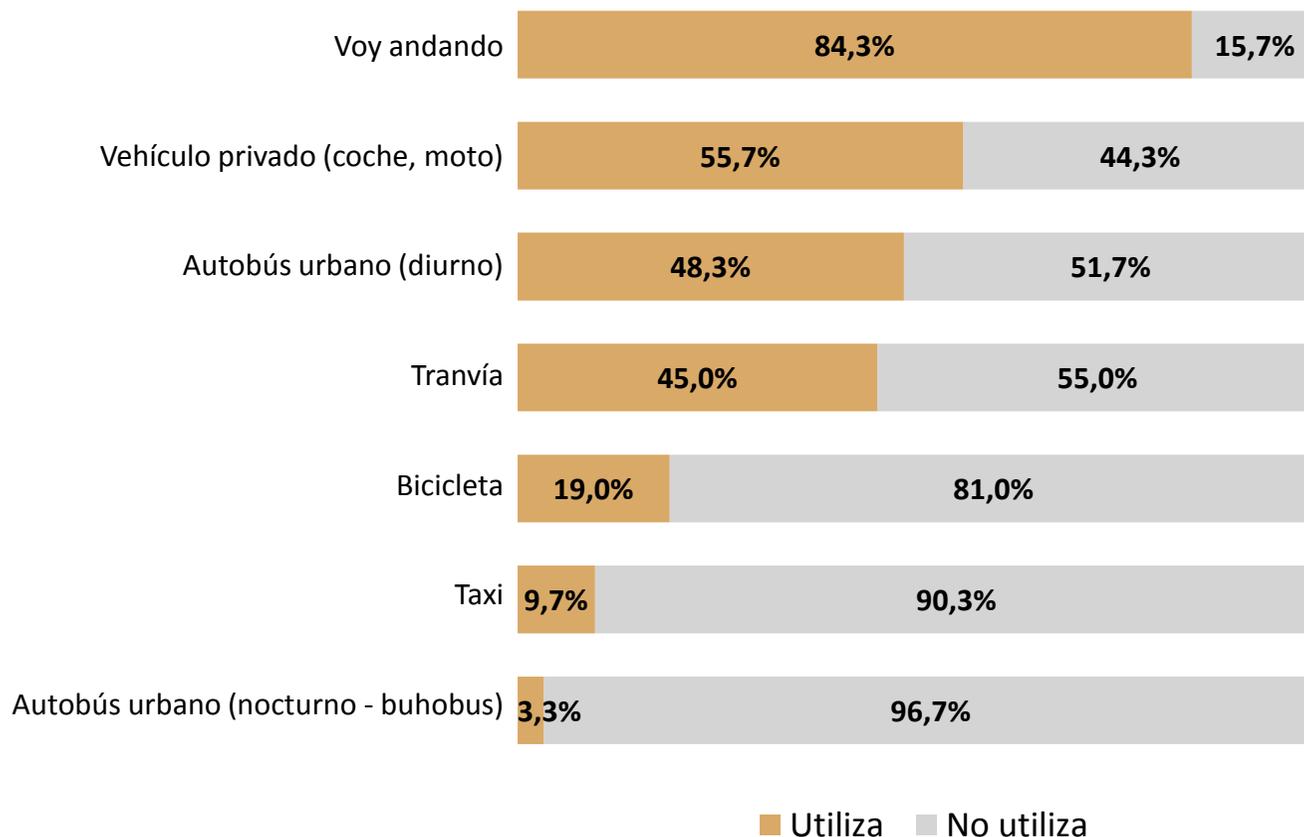


2. HÁBITOS DE MOVILIDAD

Formas de transporte utilizadas



La mayoría de entrevistados se desplazan por la ciudad, en alguna ocasión, andando o en vehículo particular. Entre los transportes públicos, es el Autobús el medio más utilizado, seguido del Tranvía. Uno de cada diez entrevistados afirma utilizar el servicio de Taxi.



Autobús diurno (*)
Mujeres
Zona Delicias
Tranvía
Zona Actur Parque Goya
Taxi
De 25 a 35 años
Bicicleta
De 25 a 35 años

(*) Diferencias estadísticamente significativas entre los distintos perfiles de sexo, edad o zona..

Base: Total muestra (300 casos)

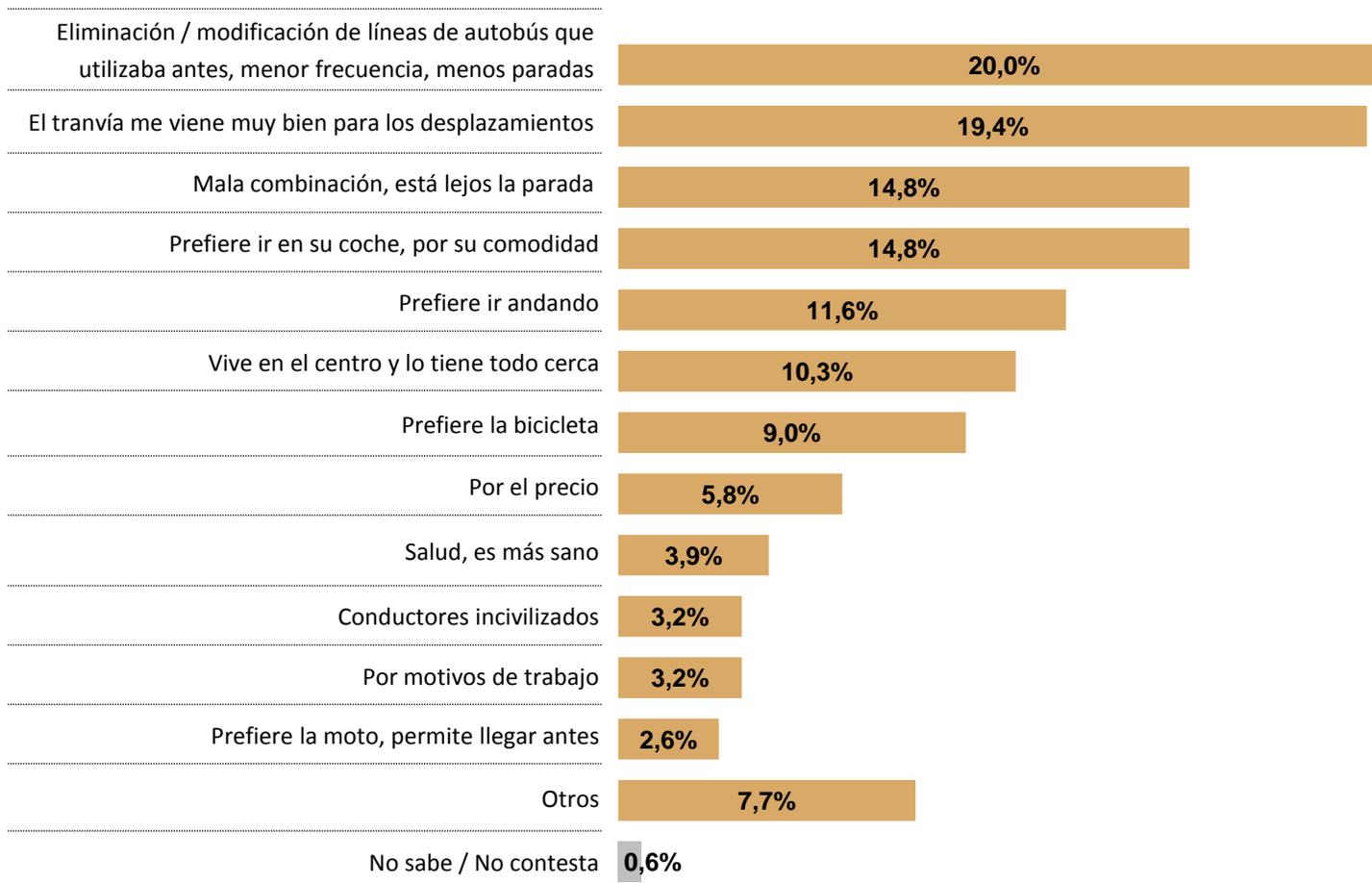
P1. Actualmente para sus desplazamientos por Zaragoza, ¿qué medios de transporte utiliza habitualmente?

2. HÁBITOS DE MOVILIDAD

Razones de no uso del Autobús



Los principales motivos esgrimidos por los ciudadanos para no utilizar el Autobús son la reordenación de líneas, una menor frecuencia de paso, y menos paradas que anteriormente al tranvía, además de la posibilidad de utilizar el tranvía en vez del autobús para los desplazamientos.



Eliminación / modif. (*) líneas de autobús

De 51 a 60 años

Zona Romareda, Fernando
El Católico, Gran Vía

El tranvía me viene muy bien

Zona Actur, Parque Goya

Mala combinación, lejos parada

De 36 a 50 años

Mujeres

Zona Romareda, Fernando
El Católico, Gran Vía

Prefiere ir en coche

De 25 a 35 años

Zona Delicias

(*) Diferencias estadísticamente significativas entre los distintos perfiles de sexo, edad o zona.

Base: No utiliza autobús urbano (155 casos)

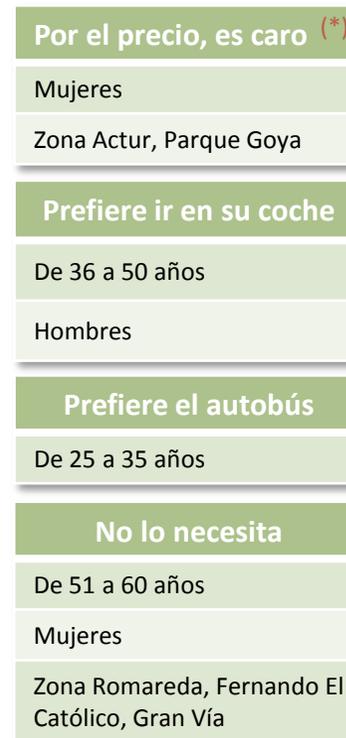
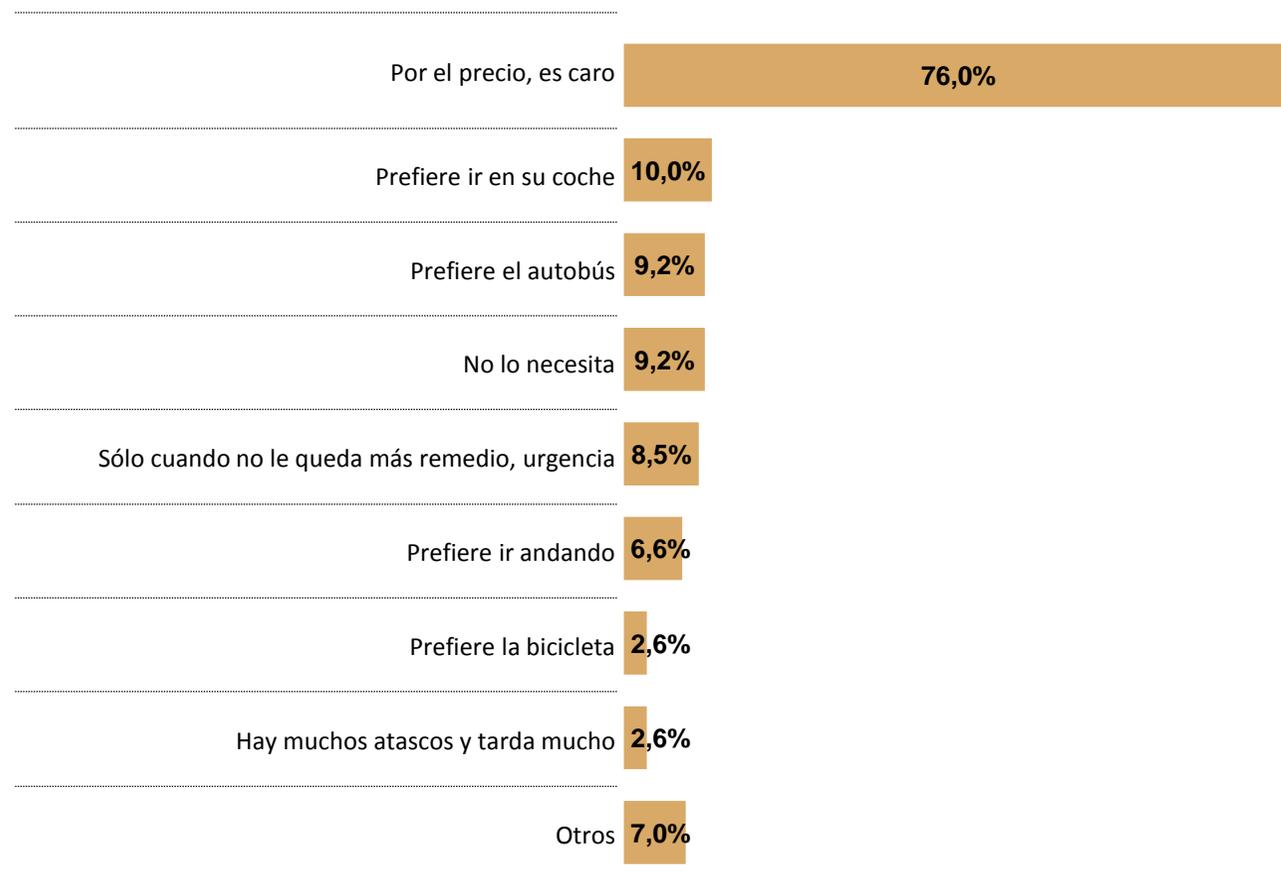
P7. ¿Por qué razón no se desplaza por la ciudad en ...?

2. HÁBITOS DE MOVILIDAD

Razones de no uso del Taxi



La principal razón para no usar el servicio de Taxi es el precio, ya que tres de cada cuatro de los entrevistados que no lo utilizan afirman que lo consideran caro. En menor medida manifiestan preferir su coche, el autobús o simplemente no necesitarlo.



(*) Diferencias estadísticamente significativas entre los distintos perfiles de sexo, edad o zona..

Base: No utiliza el taxi (271 casos)

P7. ¿Por qué razón no se desplaza por la ciudad en ...?

2. HÁBITOS DE MOVILIDAD

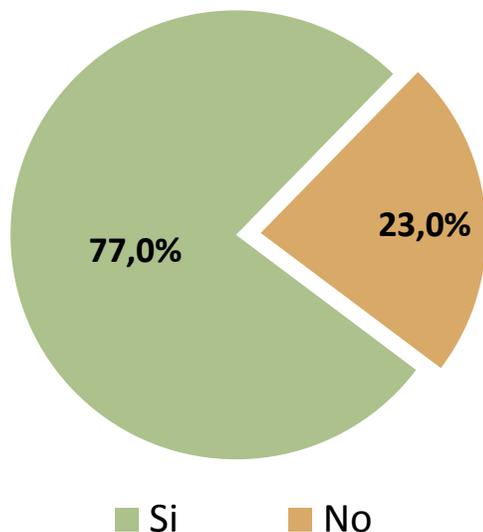
Transportes utilizados antes de la llegada del tranvía



El 77% de los entrevistados utiliza los mismos medios de transporte que antes de la llegada del tranvía, si bien uno cada cuatro ciudadanos han tenido que modificar sus hábitos por la implantación del tranvía, siendo el taxi y el autobús los transportes que más han sufrido el cambio.

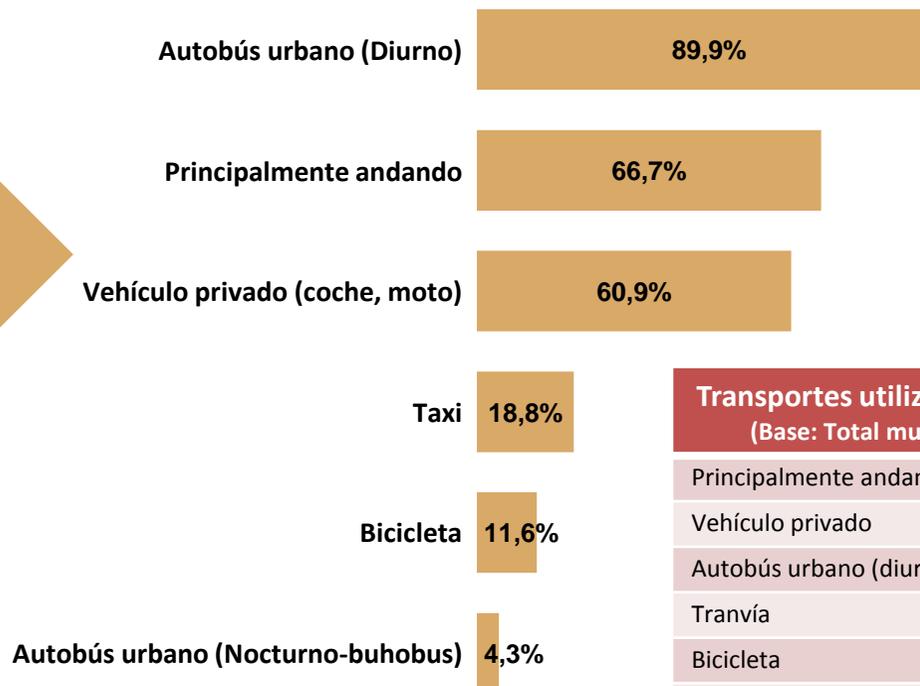
Usa los mismos medios de transportes que antes del tranvía

Base: Total muestra (300 casos)



Transportes utilizados antes de la llegada del tranvía

Base: No usa los mismos transportes (69 casos)



Transportes utilizados actualmente

(Base: Total muestra (300 casos))

Principalmente andando	84,3%
Vehículo privado	55,7%
Autobús urbano (diurno)	48,3%
Tranvía	45,0%
Bicicleta	19,0%
Taxi	9,7%
Autobús urbano (nocturno)	3,3%

P2 ¿Antes de la llegada del tranvía, en el año 2011, utilizaba habitualmente el/los mismo/s medios de transporte que ahora?

P3 ¿Qué medios de transporte utilizaba habitualmente antes de la llegada del tranvía en el año 2011?

I. Encuesta a población general

3. Impacto de la nueva reordenación del transporte público en la movilidad urbana



3. IMPACTO DE LA NUEVA REORDENACIÓN DEL TRANSPORTE



Valoración de los cambios sobre los medios de transporte público

Para dos de cada tres ciudadanos entrevistados la reorganización del transporte urbano en Zaragoza ha afectado muy negativamente al servicio de Autobús urbano y del Taxi. Los que consideran que la afección ha sido positiva son muy minoritarios en ambos casos.



Autobús Urbano



Taxi

MUY POSITIVOS + POSITIVOS



11,7%



4,7%

Muy positivos

0,7%

0,0%

Positivos

11,0%

4,7%

Ni positivos ni negativos

15,7%

23,0%

Negativos

48,0%

44,7%

Muy negativos

21,3%

12,0%

NEGATIVOS + MUY NEGATIVOS

69,3%

56,7%

No sabe / No contesta

3,3%

15,7%

Base: Total muestra (300 casos)

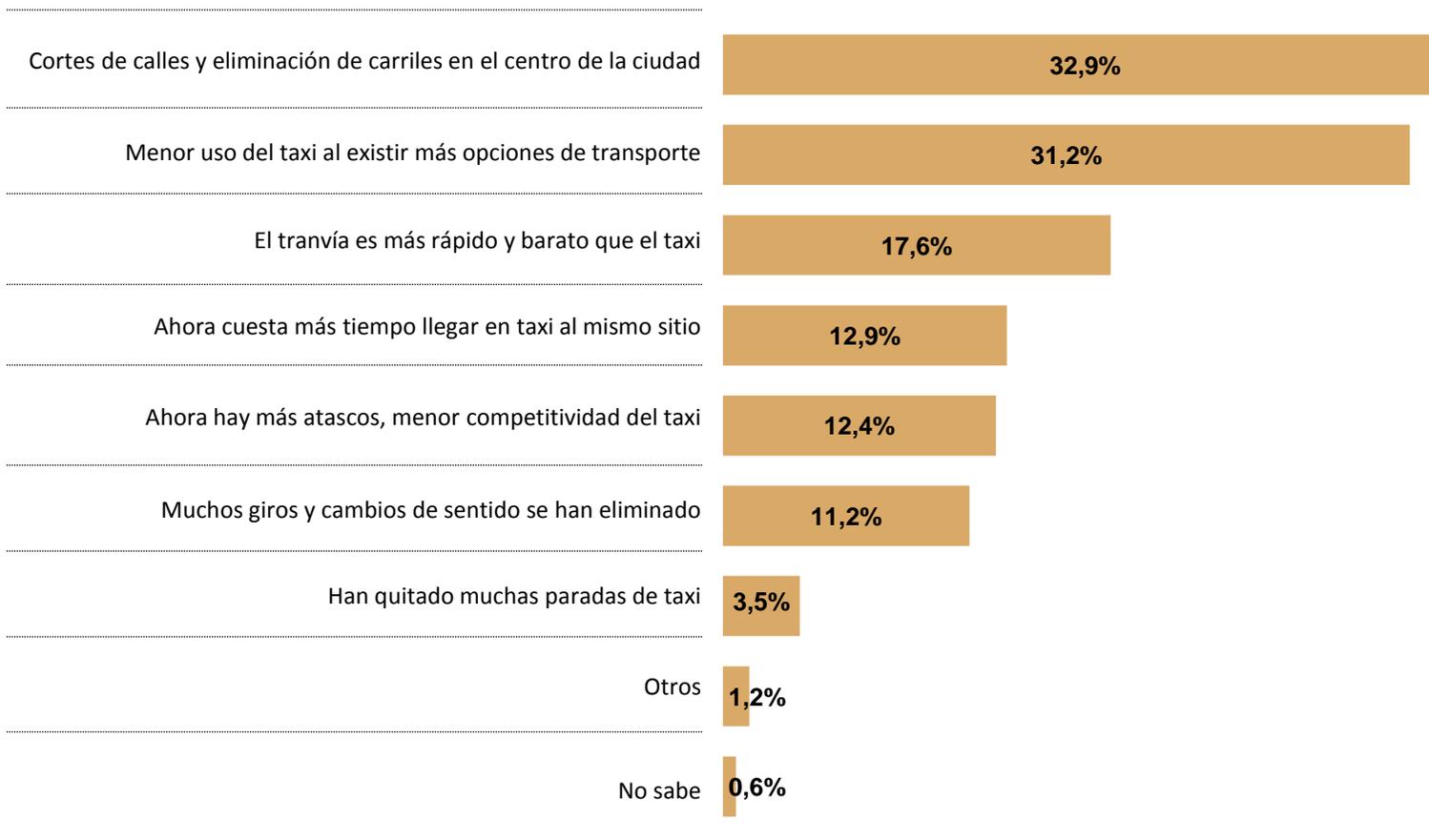
P8. La nueva organización del transporte urbano en Zaragoza (con la aparición del Tranvía, aumento del carril bici y la reordenación de las líneas de autobús urbano) puede haber afectado en mayor o menor medida a algunos tipos de transporte. Más en concreto, para [“el servicio de bus / “el servicio de taxis”] considera que estos cambios han sido...

3. IMPACTO DE LA NUEVA REORDENACIÓN DEL TRANSPORTE

Cambios negativos para el Taxi



Los cortes de calles y la eliminación de carriles en el centro de la ciudad se presentan como los aspectos que han influido más negativamente en el servicio de Taxi. El aumento de opciones de transporte también ha afectado a su uso, circunstancia que manifiestan en mayor medida los usuarios de la Bicicleta.



Cortes calles y eliminación carriles (*)

De 51 a 60 años

Hombres

Zona Romareda, Fernando El Católico, Gran Vía

Menor uso taxi por más opciones transporte

De 25 a 35 años

Zona Actur, Parque Goya

Tranvía más rápido y barato que taxi

De 36 a 50 años

Mujeres

Zona Actur, Parque Goya

(*) Diferencias estadísticamente significativas entre los distintos perfiles de sexo, edad o zona..

Base: Negativos para el Taxi (170 casos)
P9. ¿Por qué considera que han sido negativos?

3. IMPACTO DE LA NUEVA REORDENACIÓN DEL TRANSPORTE

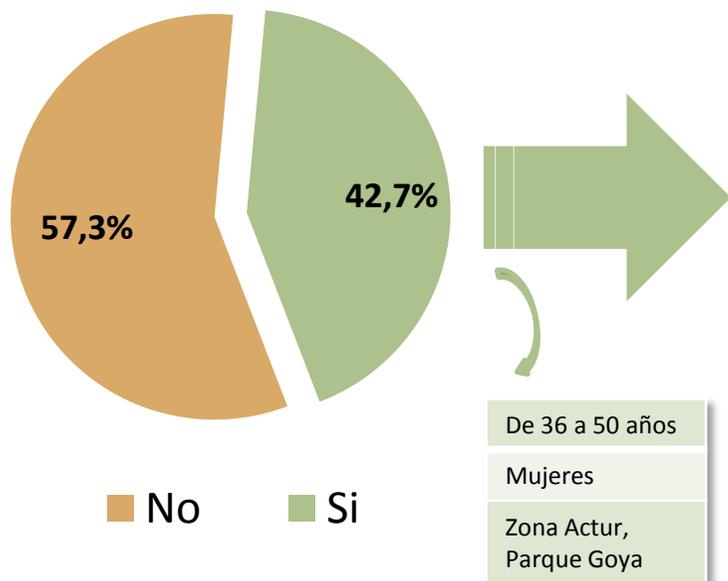


Cambios en los hábitos de desplazamiento

Para el 42,7% de los ciudadanos entrevistados la aparición del tranvía ha modificado sus costumbres a la hora de desplazarse por Zaragoza, siendo el cambio mas importante el hecho de que el 43,8% de ellos ahora usa el Tranvía siempre.

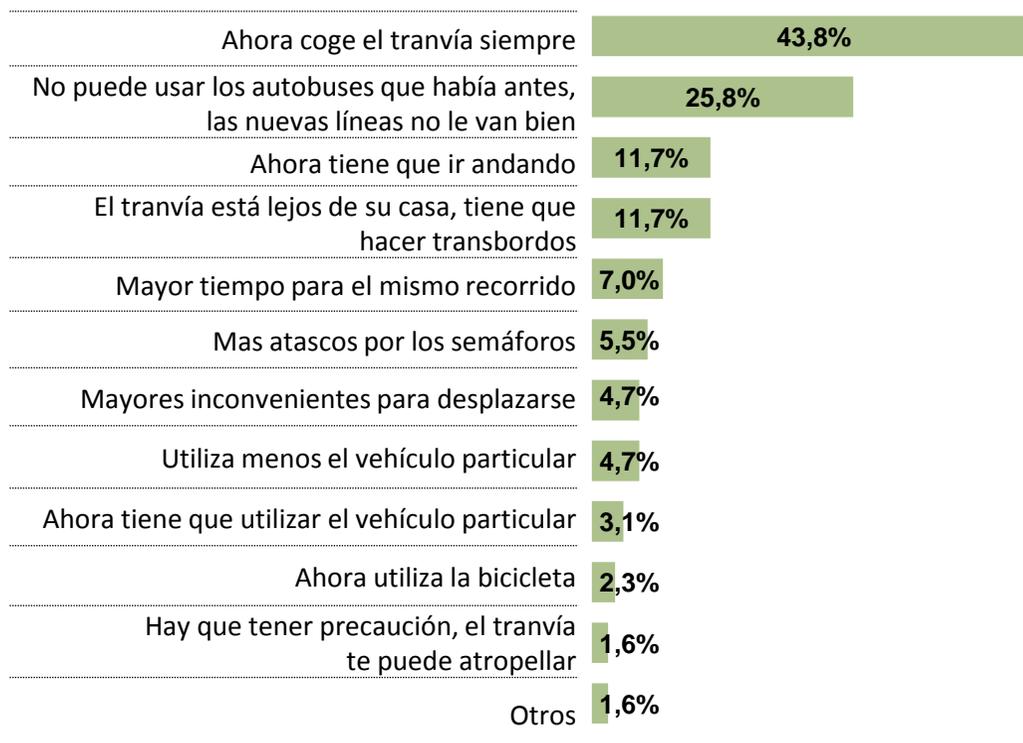
Modificación de las costumbres de desplazamiento

Base: Total muestra (300 casos)



Cambios en los hábitos de desplazamiento

Base: Modificaron sus costumbres (128 casos)



P10. Y a título personal, la aparición del tranvía y los efectos que tiene en la movilidad en Zaragoza, así como la repercusión en otros medios de transporte, ¿ha modificado sus costumbres a la hora de desplazarse por la ciudad? / P11. ¿En qué sentido ha modificado sus costumbres de desplazamientos?

3. IMPACTO DE LA NUEVA REORDENACIÓN DEL TRANSPORTE

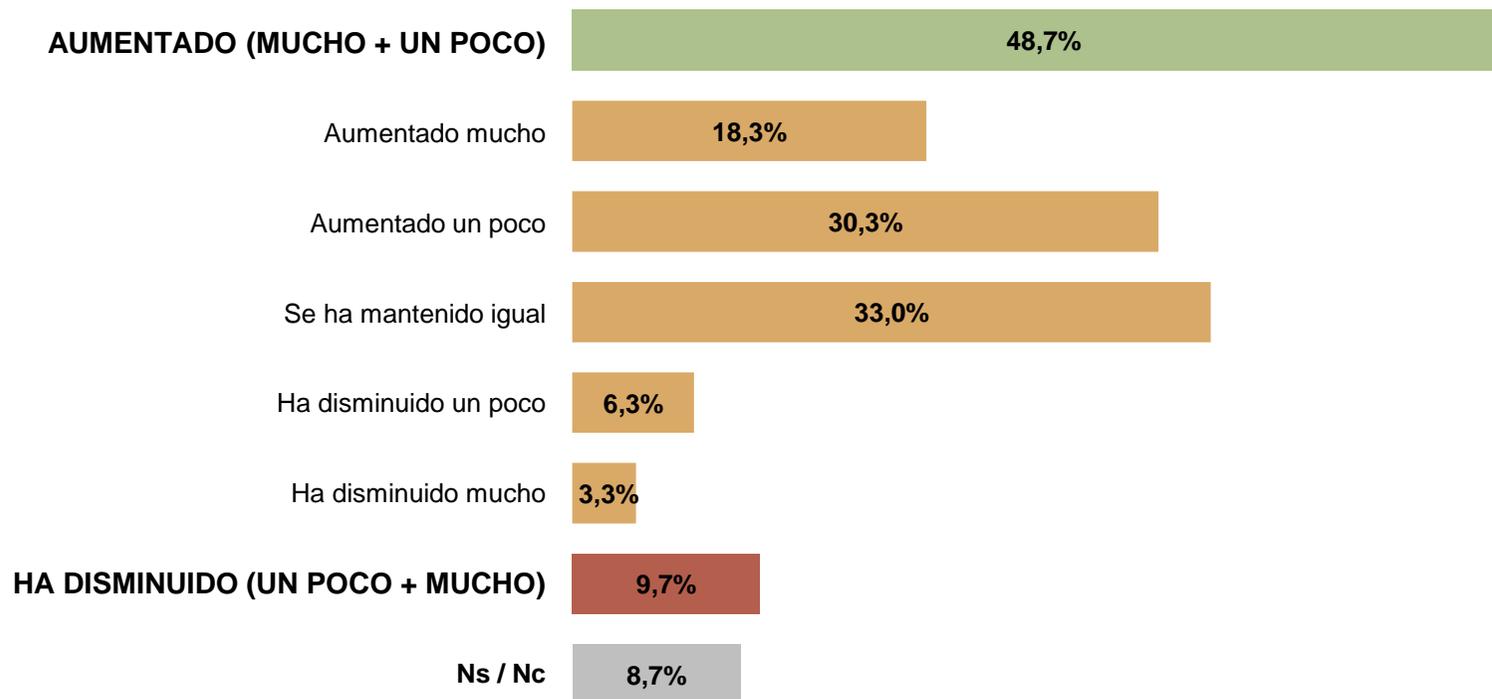


Duración de los desplazamientos en coche

Respecto al pasado, podemos señalar que, para la mitad de los entrevistados, la duración de los desplazamientos en coche (privado o taxi) por Zaragoza ha aumentado desde la llegada del tranvía.

Duración de los desplazamientos por Zaragoza respecto al pasado

Base: Total Muestra (300 casos)



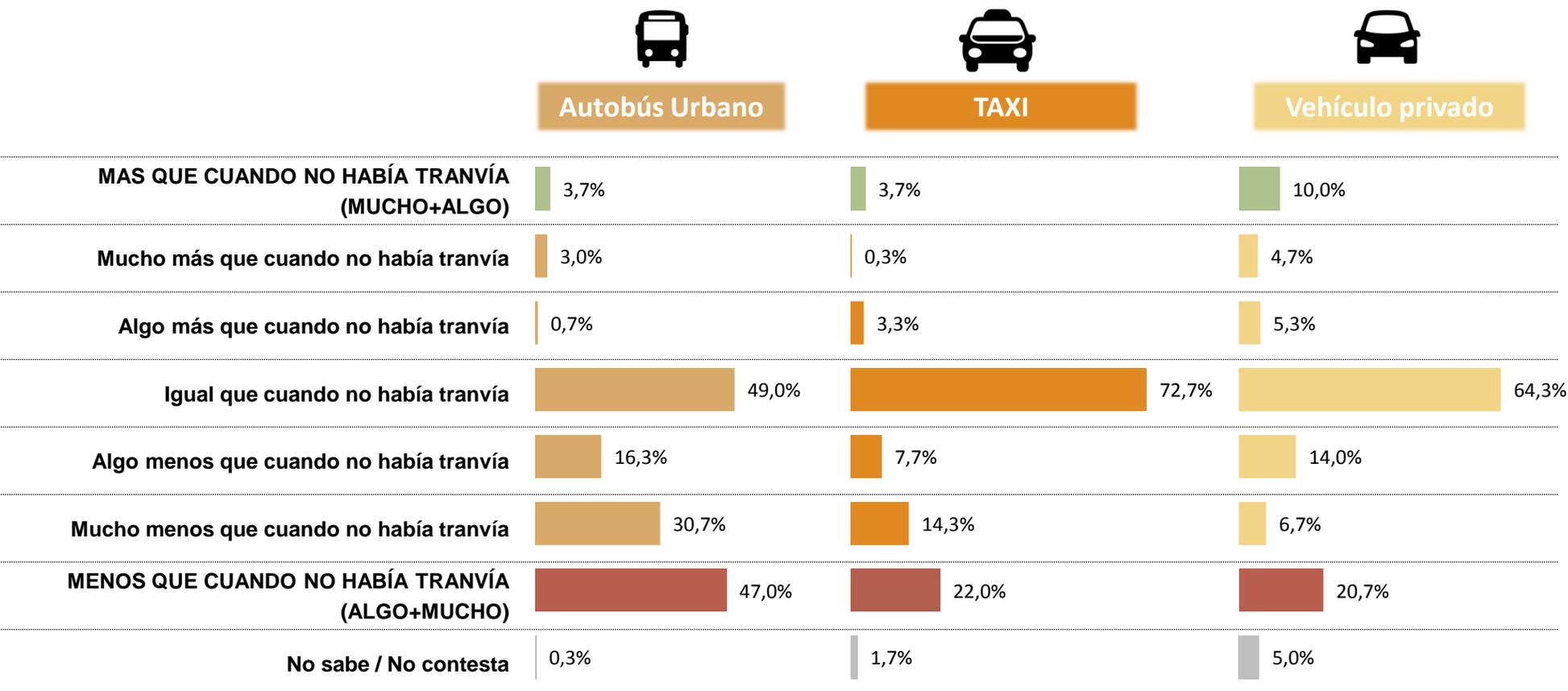
P12. Teniendo en cuenta el nuevo mapa de movilidad en Zaragoza, y respecto al pasado, ¿considera que el tiempo que conlleva realizar un desplazamiento en coche (vehículo particular o taxi) por Zaragoza ha...

3. IMPACTO DE LA NUEVA REORDENACIÓN DEL TRANSPORTE



Nivel de uso del transporte en relación al pasado

El Autobús es el medio de transporte al que más le ha influido la aparición del Tranvía, puesto que uno de cada dos entrevistados afirma utilizarlo ahora menos que en el pasado. El Taxi es el segundo medio más perjudicado, dado que un 22% de los ciudadanos que lo utilizaban antes ha dejado de hacerlo ahora. El Vehículo Privado también ha perdido un 20,7% de usuarios, si bien también ha ganado a otro 10%.



Base: Total muestra (300 casos)

P13. Desde que el servicio de tranvía se puso en funcionamiento en la ciudad, dado que esto tiene consecuencias en otros medios de transporte, en su caso personal, utiliza el [preguntar por Autobús Urbano, Taxi, y Vehículo privado (coche, moto)]

I. Encuesta a población general

4. Preferencias y satisfacción con los medios de transporte

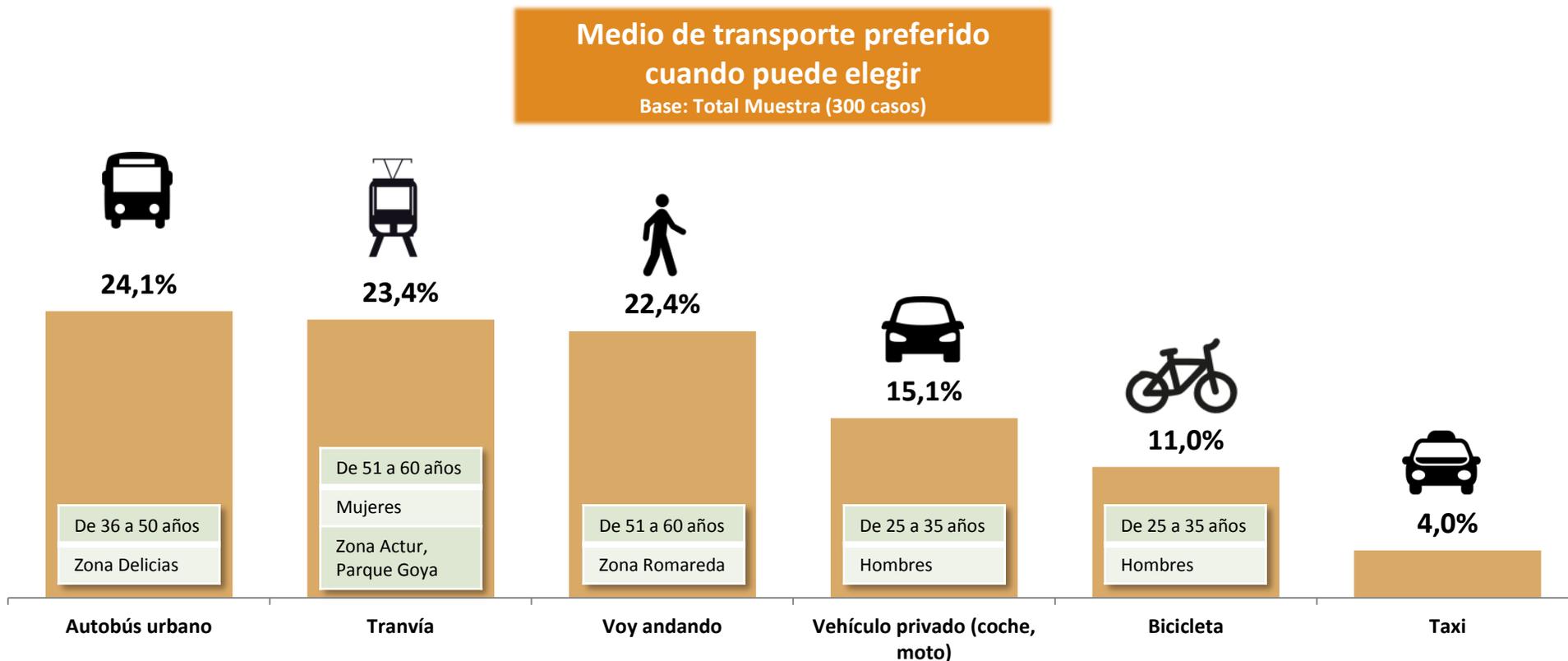


4. PREFERENCIAS Y SATISFACCIÓN CON LOS TRANSPORTES



Medio de transporte preferido

El Autobús es el medio preferido para desplazarse por Zaragoza siempre que les es posible a los ciudadanos entrevistados, ligeramente por encima del Tranvía, que se sitúa en la segunda posición del ranking de medios de transporte preferidos. El servicio de Taxi es la elección menos destacada en caso de posibilidad de elección por parte de los ciudadanos.



P16. Actualmente, cuando le es posible elegir, ¿cuál es el medio de transporte que prefiere utilizar en Zaragoza?

4. PREFERENCIAS Y SATISFACCIÓN CON LOS TRANSPORTES

Valoración de las características de los medios de transporte



El servicio de Taxi es el transporte mejor valorado tanto en comodidad como en seguridad para las personas, sin embargo su punto débil es el precio. En el caso del Tranvía sus características más positivas son la limpieza y la rapidez del viaje. La Bicicleta destaca por ser muy económica.

	 Base: 145 casos			 Base: 135 casos			 Base: 29 casos			 Base: 57 casos		
	% 8-10	% 0-3	Media	% 8-10	% 0-3	Media	% 8-10	% 0-3	Media	% 8-10	% 0-3	Media
Limpieza del vehículo	35,2%	0,7%	6,91	70,4%	0,0%	8,13	55,2%	0,0%	7,52	36,8%	3,5%	6,60
Comodidad del viaje	26,9%	1,4%	6,66	60,0%	4,4%	7,34	82,8%	0,0%	8,21	49,1%	0,0%	7,68
Precio del viaje	18,6%	8,3%	5,76	27,4%	4,4%	6,31	17,2%	13,8%	5,31	56,1%	1,8%	8,06
Seguridad de las personas	26,2%	2,8%	6,28	51,1%	3,7%	7,25	69,0%	0,0%	7,97	31,6%	0,0%	6,70
Rapidez del viaje	26,9%	2,1%	6,47	80,7%	0,7%	8,36	62,1%	0,0%	7,76	64,9%	1,8%	7,94



 Se marca el transporte con mejor valoración (verde) o peor valoración (rojo) para cada característica

P18. Ahora le voy a leer una serie de aspectos para que valore de 0 a 10 cómo se cumple para usted el servicio que presta el servicio de [transporte señalado en P1] en Zaragoza. Puntúe de 0 a 10, siendo 0 la valoración menos positiva y el 10 la valoración más positiva

4. PREFERENCIAS Y SATISFACCIÓN CON LOS TRANSPORTES

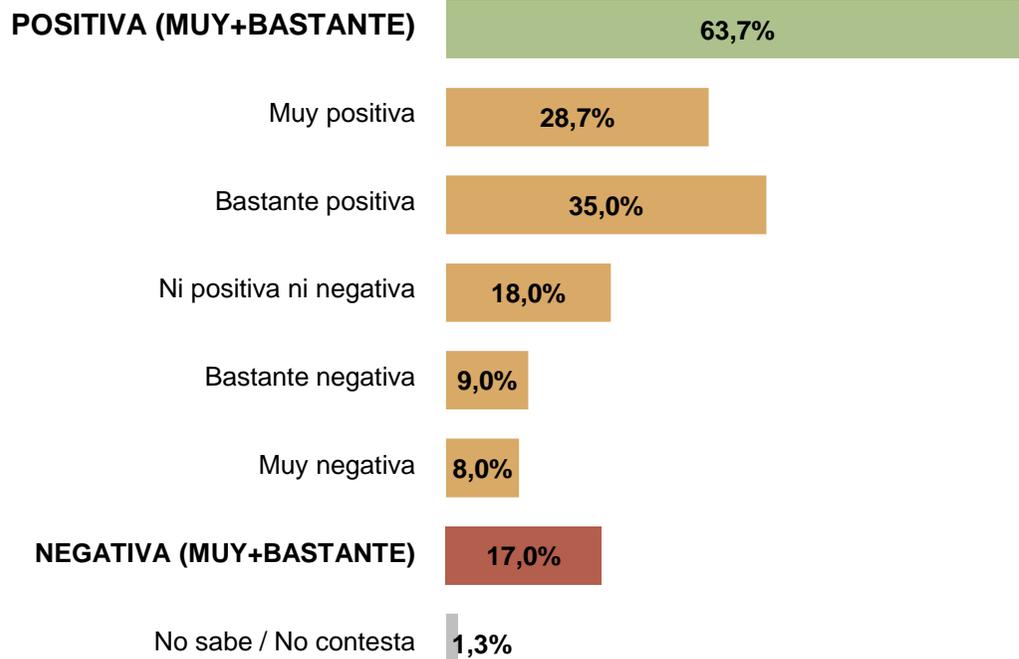
Movilidad compartida



La posibilidad de compartir los carriles exclusivos de algunos transportes públicos cuando están libres es valorada positivamente por la mayoría de los entrevistados, especialmente los usuarios de la Bicicleta. Por el contrario, los usuarios del Tranvía son los menos convencidos.

Valoración de la movilidad compartida

Base: Total Muestra (300 casos)



Valoración por usuarios de transporte

						
	Base: 145	Base: 135	Base: 29	Base: 57	Base: 167	Base: 253
POSITIVA (MUY+BASTANTE)	62,8%	54,8%	55,2%	78,9%	64,7%	62,5%
Muy positiva	24,1%	21,5%	31,0%	35,1%	32,3%	25,7%
Bastante positiva	38,6%	33,3%	24,1%	43,9%	32,3%	36,8%
Ni positiva ni negativa	21,4%	25,9%	37,9%	10,5%	20,4%	18,6%
Bastante negativa	9,7%	10,4%	3,4%	7,0%	7,8%	10,3%
Muy negativa	6,2%	7,4%	3,4%	3,5%	6,0%	7,1%
NEGATIVA (MUY+BASTANTE)	15,9%	17,8%	6,9%	10,5%	13,8%	17,4%
No sabe / No contesta	0,0%	1,5%	0,0%	0,0%	1,2%	1,6%

P19 ¿Qué opinión le merece la movilidad compartida? Nos referimos a la posibilidad de que los carriles exclusivos para algunos transportes públicos puedan ser utilizados por otros cuando no están ocupados

I. Encuesta a población general

5. Situación actual del Taxi en Zaragoza



5. SITUACIÓN ACTUAL DEL TAXI EN ZARAGOZA

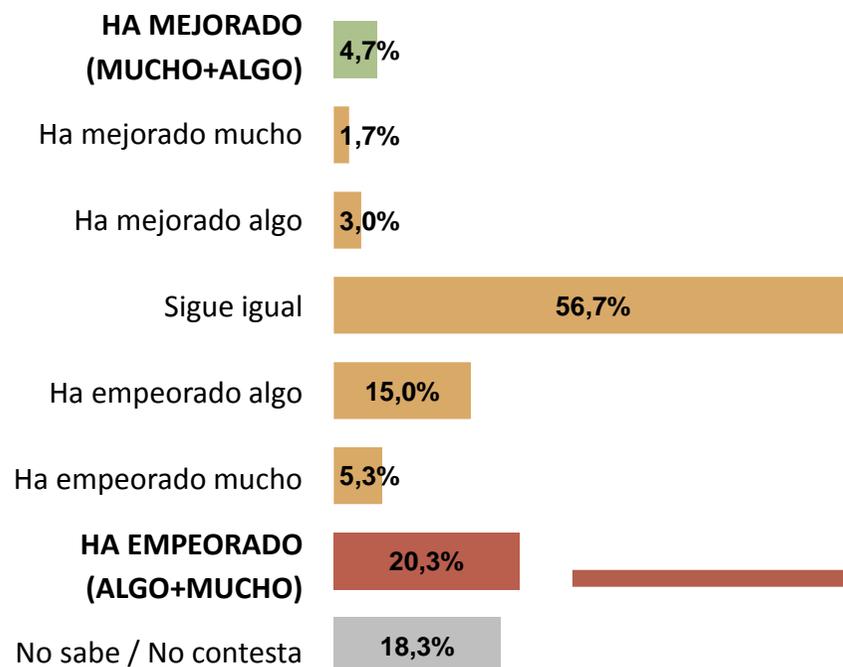
Percepción de los usuarios sobre el servicio de Taxi



La mayoría de los entrevistados considera que los Taxis de Zaragoza ha seguido dando el mismo servicio que antes de la llegada del Tranvía. Aún así, dos de cada diez casos consideran que ha empeorado, siendo los cortes de calles que generan viajes mas largos, la principal causa.

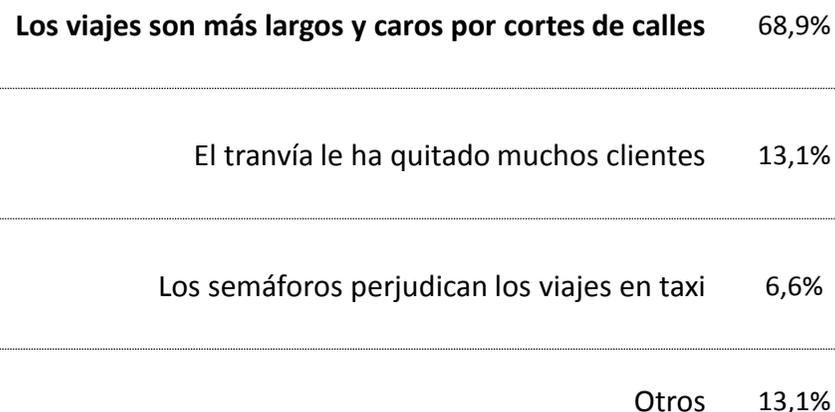
Valoración del servicio de Taxi

Base: Total muestra (300 casos)



Causas del empeoramiento del servicio de Taxi

Base: Ha empeorado algo o mucho el servicio de taxi (61 casos)



P20. En general, ¿cree usted que desde la llegada del tranvía a Zaragoza, el servicio de taxis...?

P21. ¿Por qué considera que ha empeorado?

5. SITUACIÓN ACTUAL DEL TAXI EN ZARAGOZA

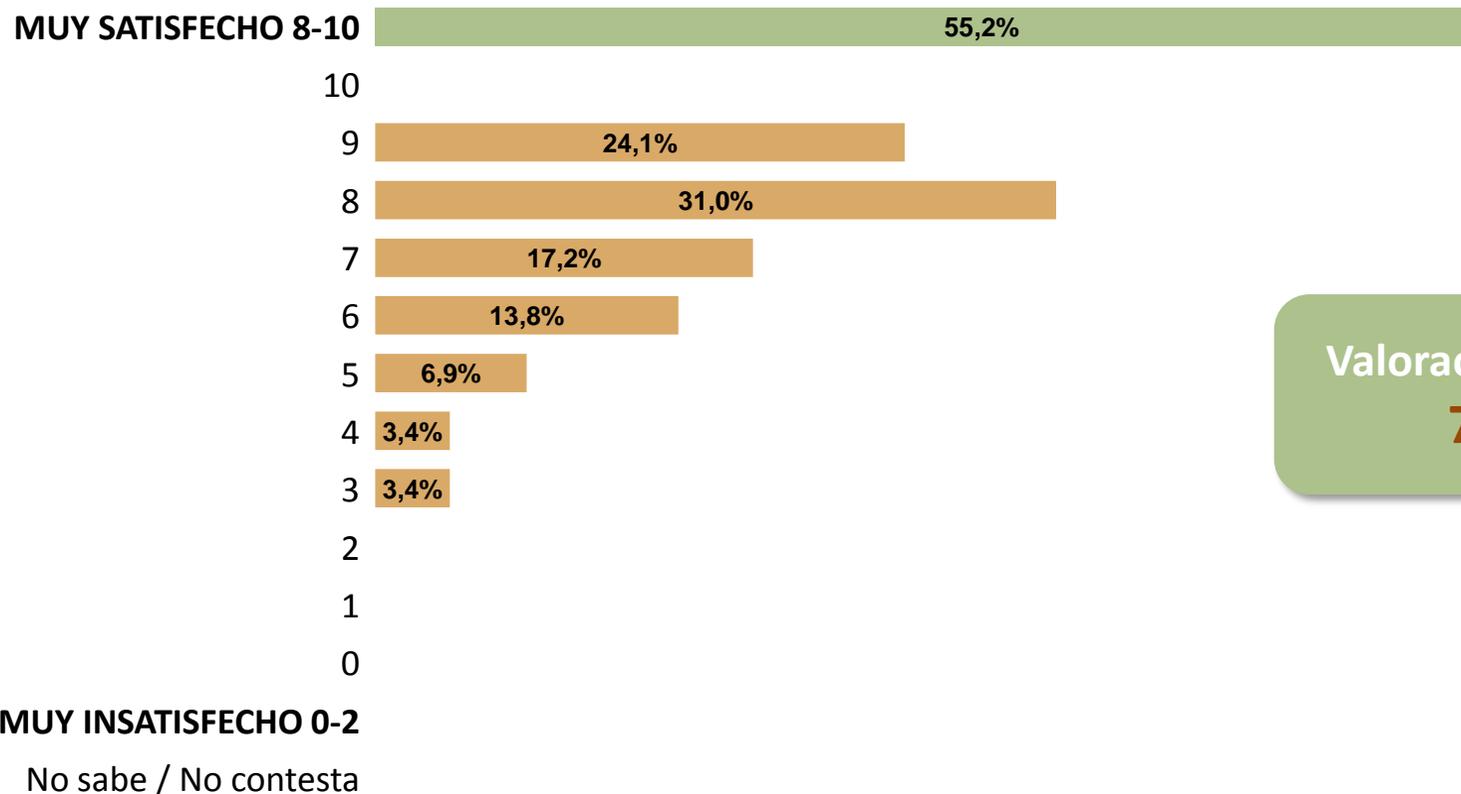
Satisfacción global con el servicio de Taxi



La mitad de los usuarios del Taxi valoran de forma muy satisfactoria el servicio que les ofrece. La valoración media obtenida por el servicio de Taxi, en una escala académica de 0 a 10, es de notable (7,28 puntos).

Valoración global del servicio de Taxi

Base: Utiliza Taxi (29 casos)



Valoración Media
7,28

P24. ¿Qué nota de 0 a 10 le daría al servicio de taxis de Zaragoza, en cuanto a cómo satisface sus necesidades, siendo 0 totalmente insatisfecho y 10 totalmente satisfecho?

II. Conteo de medios de transporte



II. Conteo de medios de transporte

1. Metodología



CONTEO DE MEDIOS DE TRANSPORTE

Metodología - Ficha técnica conteos de medios de transporte (I)



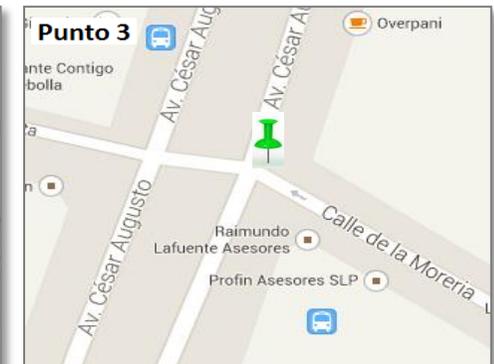
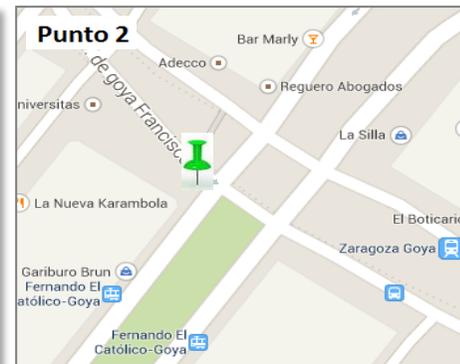
Ámbito: Zaragoza capital.

Universo: Medios de transporte circulando por diferentes zonas de la ciudad en distintos momentos del día / semana.

Metodología: Conteo y observación.

Muestras:

Recogida de información durante 3 días de una semana (2 laborables y 1 fin de semana).
2 horas/día (mañana, tarde, noche)
en 3 puntos de conteo.



Tipo de muestreo: Conteo censal. Sin muestra cerrada durante el tiempo de conteo. Se han contado todos los tranvías, autobuses, taxis y bicicletas que han pasado por el punto de aforo donde estaban apostados los técnicos.

Ficha de conteo: Diseñada por Ainmer para anotar los datos del conteo y observaciones.

Anonimato y confidencialidad: Se garantiza el absoluto anonimato de los vehículos observados y contabilizados pues no se han recogido las matrículas ni ningún otro dato identificativo.

Control de Calidad: De acuerdo a la Norma ISO 20252 y al código de conducta ICC/ESOMAR.

Fechas: Entre el 16 y el 20 de septiembre de 2014.

II. Conteo de medios de transporte

Punto 1: Plaza de España con COSO (esquina Don Jaime I)



CONTEO DE MEDIOS DE TRANSPORTE

Punto 1: Plaza de España con Coso (esquina Don Jaime I)



CONCLUSIONES --- PUNTO 1

✦ Los medios controlados en este punto han sido **Autobuses, Taxis y Bicicletas**.

✦ Los **laborables** pasan de media **47,5 taxis cada cuarto de hora**, frente a 14,4 autobuses en el mismo periodo.

✦ En **fin de semana** pasan de media **74,7 taxis cada cuarto de hora**, frente a 1,6 autobuses en el mismo periodo.

✦ Los **días laborables** pasan, de media, por el punto de control **3,3 taxis por cada autobús**.

✦ En **fin de semana** pasan de media por el punto de control **46 taxis por cada autobús**.

✦ Del total de taxis que pasan en el periodo controlado en **días laborables**, un **21,5% de taxis van ocupados**.

✦ Del total de taxis que pasan en el periodo controlado en **fin de semana**, un **26,5% de taxis van ocupados**.

✦ **En global**, durante los tres días controlados, seis horas en total, se contabilizan **1.359 taxis, 243 autobuses y 314 bicicletas**. Y en términos relativos: 226 taxis/hora, 41 autobuses/hora y 52 bicicletas/hora.

II. Conteo de medios de transporte

Punto 2: Gran Vía con Avda. Goya (dirección Romareda)



CONTEO DE MEDIOS DE TRANSPORTE

Punto 2: Gran Vía con Avda. Goya (dirección Romareda)



CONCLUSIONES --- PUNTO 2

- ✦ Los medios controlados en este punto han sido **Tranvías, Autobuses, Taxis y Bicicletas**.
-
- ✦ Los **laborables** pasan de media **29 taxis cada cuarto de hora**, frente a 1,5 autobuses y 2,5 tranvías en mismo periodo.
- ✦ En **fin de semana** pasan de media **20,5 taxis cada cuarto de hora**, frente a 1,6 autobuses y 1,5 tranvías en ese periodo.
- ✦ Los **días laborables** pasan, de media, por el punto de control **19,3 taxis por cada autobús y 11,8 por cada tranvía**.
- ✦ En **fin de semana** pasan de media por el punto de control **12,6 taxis por cada autobús y 13,6 por cada tranvía**.
- ✦ Del total de taxis que pasan en el periodo controlado en **días laborables**, un **48,5% de taxis van ocupados**.
- ✦ Del total de taxis que pasan en el periodo controlado en **fin de semana**, un **40,2% de taxis van ocupados**.
- ✦ Del total de taxis que vienen por Avda. Goya, un **65% continúan recto** y un **35% giran a la derecha hacia Fernando El Católico**. Este giro es más frecuente en laborables (73%) que en fin de semana (41%).
- ✦ Entre los que giran hacia Fernando El Católico un **32,7% van ocupados**. Y entre los que siguen recto, un **53,4%**.
- ✦ **En global**, durante los tres días controlados, seis horas total, se contabilizan **628 taxis, 37 autobuses, 52 tranvías y 810 bicicletas**. Y en términos relativos: 104 taxis/hora, 6 autobuses/hora, 9 tranvías/hora y 135 bicicletas/hora.

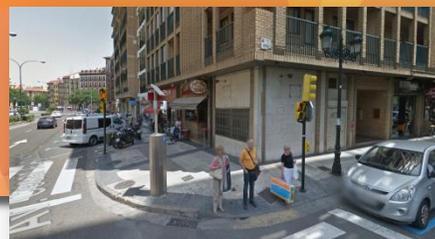
II. Conteo de medios de transporte

Punto 3: Avda. César Augusto con Morería
(dirección Mercado Central)



CONTEO DE MEDIOS DE TRANSPORTE

Punto 3: Avda. César Augusto con Morería (dirección Mercado Central)



CONCLUSIONES --- PUNTO 3

- ✦ Los medios controlados en este punto han sido **Autobuses y Taxis**.
-
- ✦ Los **días laborables** pasan de media **23,3 taxis cada cuarto de hora**, frente a 9,1 autobuses en ese periodo.
- ✦ En **fin de semana** pasan de media **15,2 taxis cada cuarto de hora**, frente a 5,7 autobuses en el mismo periodo.
- ✦ Los **días laborables** pasan, de media, por el punto de control **2,5 taxis por cada autobús**.
- ✦ En **fin de semana** pasan de media por el punto de control **2,6 taxis por cada autobús**.
- ✦ Del total de taxis que pasan en el periodo controlado en **días laborables**, un **31,2% de taxis van ocupados**.
- ✦ Del total de taxis que pasan en el periodo controlado en **fin de semana**, un **40,9% de taxis van ocupados**.
- ✦ Del total de taxis que pasan por el punto de control, ya sea bajando por César Augusto o saliendo de Morería, un **69,6% van dirección Mercado Central** y un **30,4% salen de Morería y giran a la izquierda hacia Puerta del Carmen**. Estos datos son similares en laborables y fin de semana.
- ✦ Un **32,0% de taxis** que van **dirección Mercado Central van ocupados**. Y un **37,3%** dirección Puerta del Carmen.
- ✦ **En global**, durante los tres días controlados, seis horas en total, se contabilizan **494 taxis y 192 autobuses**. Y en términos relativos: 82 taxis/hora y 32 autobuses/hora.

III. Entrevistas a expertos en movilidad

Resultados cualitativos



Se han realizado varias entrevistas en profundidad con expertos en Movilidad Urbana. Dos en especial:

- Director de Ordenación del Territorio
- Gerente de Urbanismo municipal
- Decano del C.O. Ingenieros de Caminos, C y P
- Miembro de diferentes comisiones de Logística, Transporte y Territorio en organizaciones empresariales regionales

FICHA TÉCNICA

Metodología: Entrevista en profundidad

Ámbito: España.

Guía: Guión abierto. Duración 40/45 min.

Control de Calidad: De acuerdo a la Norma ISO 20252 y al código de conducta ICC/ESOMAR.

Fechas: Entre 19 y 23 de septiembre de 2014

- Teniente de Alcalde de Transporte, Vivienda y Comercio
- Miembro del Comité Ejecutivo de varias organizaciones empresariales regionales
- Presidente de la Confederación Intersectorial de Autónomos en su región

OBJETIVOS PRINCIPALES

- Definición de Movilidad Urbana.
- Fortalezas y debilidades asociadas
- Definición de Movilidad Compartida
- La Movilidad Compartida en Zaragoza.
- La Movilidad Compartida: Tranvía - Taxi
- Rol del Taxi en Movilidad Urbana del futuro

Al definir el concepto de Movilidad Urbana los expertos se centran principalmente en los siguientes ejes:

Compatibilizar y regular al conjunto de vehículos:

- Considerando todos los transportes: turismo, autobús, bici, taxi,...
- Ningún transporte puede eliminar a otro

"Asunto en el que todos los medios de transporte tienen que ser compatibles, lo que no puede ser es que un medio de transporte expulse a otro"



Va surgiendo el concepto de Movilidad Compartida

Facilitar la transición / movilidad del conjunto de vehículos y de los peatones...

...promoviendo los desplazamientos:

- En el menor tiempo posible
- Y con la mayor comodidad

"Hacer más fácil la transición por la ciudad tanto para los que van a pie como a los que van en vehículos"

"La movilidad debería facilitarle la vida al ciudadano, es decir: que el ciudadano se pueda desplazar a sitios de ocio o de trabajo en el menor tiempo posible y con la mayor comodidad posible"

Alguno de los expertos también menciona **reducir el tráfico en los centros urbanos** para facilitar los desplazamientos de los ciudadanos

En definitiva, promover una MOVILIDAD EFECTIVA

ENTREVISTAS A EXPERTOS

MOVILIDAD URBANA - En Zaragoza (I)



En el caso de Zaragoza un experto opina que el sistema de Movilidad Urbana actual no cumple con los ejes básicos asociados a la misma.



En la actualidad en Zaragoza se da una movilidad totalmente condicionada por la aparición del tranvía y la nueva ordenación del transporte urbano. Una movilidad a la que se le asocian los siguientes inconvenientes:

1

Realización de múltiples transbordos: antes existía una línea directa de autobús

"Antes del tranvía teníamos una red de autobuses que unían barrios sin bajarte del autobús"

"Y ciudadanos que han de realizar múltiples transbordos cuando antes no eran necesarios. Eso es un desastre"

2

Obstaculización del tráfico y la movilidad desde:

- Uso exclusivo del carril del tranvía.
- Localización de los carriles bici.

"Lo de las bicicletas es otra barbaridad. No puedes meter los carriles bicis en medio de las aceras, por encima de las plataformas de los autobuses o donde aparcan los coches"

3

El tranvía limita los desplazamientos: cuando el tranvía tiene problemas, directamente no presta servicio

"En este momento, con la nueva "desordenación" que se ha hecho, lo que hay es una línea del tranvía que es rígida, no se puede mover, si se estropea se para el servicio"



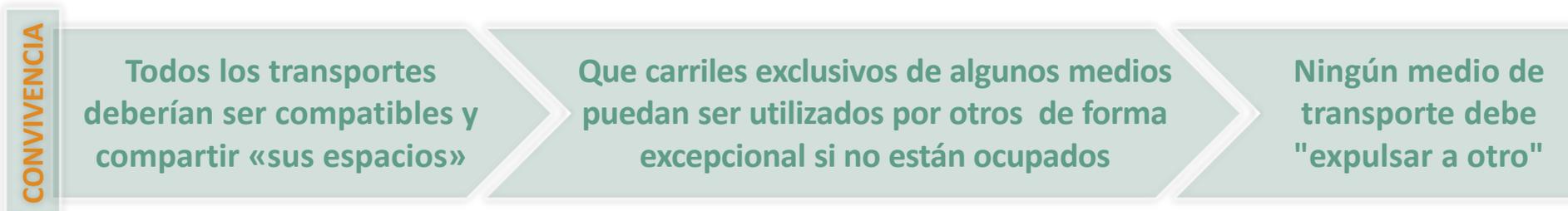
- Han aparecido importantes problemas y limitaciones en los desplazamientos: los han hecho más complicados -

ENTREVISTAS A EXPERTOS

MOVILIDAD COMPARTIDA - ¿Qué se entiende?



Los expertos entrevistados coinciden en destacar la necesidad de desarrollar la Movilidad Compartida en las ciudades, puesto que se considera el eje fundamental de la Movilidad Urbana, desde su asociación con:



"Los diferentes medios de transporte públicos y privados deben compartir sus espacios"

"Un carril bus debe ser utilizado por el taxi, por autobús, por los vehículos de ambulancias, bomberos..."

Se apoya la convivencia de diferentes medios de transporte en la ciudad siempre que se cubran los requisitos a nivel...

Técnico

"Sea viable técnicamente"

Seguridad

"No conlleve ningún inconveniente de seguridad"

- Una convivencia desarrollada con éxito en otros países europeos -

"En otros lugares (Amsterdam, Burdeos, etc.) saben convivir con otros, conviven todos los medios y no pasa nada. Aquí no se sabe convivir"

En el caso concreto Tranvía-Taxi se aboga, al igual que en otros tipos de combinación de medios de transporte, por compartir determinadas zonas del carril del tranvía y zonas de giro por los aspectos positivos mencionados en la página anterior.

Una movilidad compartida que se tiene que efectuar bajo determinadas condiciones (mencionadas anteriormente):

**GARANTIZANDO LA
SEGURIDAD**

**GARANTIZANDO SU EJECUCION A NIVEL
TÉCNICO Y OPERATIVO**

- Mismo nivel en la calzada de todos los carriles
- Frecuencia adecuada del paso de tranvía



"Que sea al mismo nivel de la carretera, que solamente sea de ida. Y que tenga trayectos de 15-10 minutos en el que no vuelva a pasar ningún vehículo"

"Que las estaciones de peaje [subida y bajada de viajeros] no estén en el medio"

"Que tenga diferentes puntos con arreglo a cómo esté desarrollada la ciudad en el que puedan tener salida a otras vías antes de llegar a parada"

"Puede serlo, en algunos casos ya no hay solución (único carril) pero en otras zonas el taxi podría compartir la misma vía por la que transita el tranvía"



En el caso de Zaragoza, a diferencia de lo que sucede en algunas ciudades europeas, TRANVÍA y TAXI no comparten carriles.

"No puede ser que los taxis no puedan circular por encima de las vías del tranvía. En muchas ciudades se compatibilizan los medios de transporte: los coches, los taxis o el tranvía van por los mismos sitios" "Si el taxi es un servicio público, habrá que hacerlo compatible con el resto de servicios públicos, no expulsarlo"

ESTA SITUACION HA AFECTADO DE FORMA NEGATIVA...

...TANTO AL SECTOR DEL TAXI

"Ha "expulsado" al taxi de muchos sitios de la ciudad"

...COMO A LOS CIUDADANOS

Problemas de carga y descarga de pasajeros

"Imposibilita que se pueda pasar para recoger o dejar personas"

Recorridos condicionados por el tranvía, CON LOS SIGUIENTES INCONVENIENTES ASOCIADOS:

Rutas más largas
para las mismas
distancias

Mayor tiempo
en los recorridos

Mayor coste
económico para el usuario

El tranvía se ha convertido en una barrera para la movilidad de la ciudad

IV. Movilidad compartida en Europa



Movilidad compartida en Europa

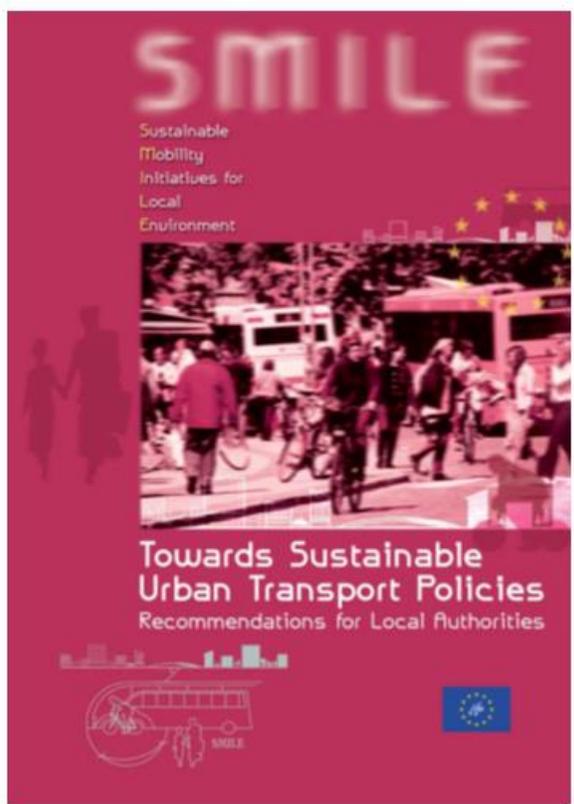
Iniciativas europeas



Las instituciones políticas y sociales de la Unión Europea llevan tiempo trabajando con convencimiento en el concepto de Movilidad Urbana sostenible.

Sin embargo, más allá de este concepto, se ha empezado en los últimos años a insistir en que esa Movilidad Urbana ha de ir acompañada de una **movilidad compartida por todos los medios de transporte urbanos** como camino para conseguir un sistema de transporte adecuadamente sostenible en las ciudades.

Un ejemplo claro es el proyecto **SMILE (Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment)** (*), financiado por la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea y apoyado por socios relevantes como los siguientes:



la **francesa ADEME** (Agencia para el Medio Ambiente y la Gestión de la Energía)



la **austriaca E.V.A.** (Agencia de la Energía)



la **italiana ENEA** (Agencia para las Nuevas Tecnologías, la Energía y el Medio Ambiente)



o el **español IDAE** (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía).

(*) http://ec.europa.eu/environment/life/project/Projects/index.cfm?fuseaction=home.showFile&rep=file&fil=SMILE_recommendations_en.pdf ,

Movilidad compartida en Europa

Iniciativas europeas



El proyecto **SMILE** hace especial hincapié en la necesidad de mantener políticas de transporte urbano sostenible en las ciudades.

Para ello se destaca la importancia de *'crear carriles específicos para medios de transporte público (autobuses, taxis...), para los vehículos compartidos y los vehículos de alta ocupación'*, con el fin de dar preferencia a los transportes públicos en detrimento del vehículo privado. Por lo tanto, es muy conveniente que todos los transportes públicos puedan convivir en la ciudad de forma armoniosa, ya que es algo que redundará en el beneficio de todos.

Por otro lado, detalla los vehículos que deberían circular por los carriles compartidos: *'Los autobuses y tranvías deberían circular en carriles específicos siempre que sea posible, aunque compartidos con taxis, ciclistas y vehículos de emergencia'*, cuando resulte apropiado. También se debería considerar a los vehículos de reparto como posibles usuarios'.

SMILE apunta también hacia una interesante reflexión: *'Los taxis, los servicios de coche compartido, las bicicletas y los peatones pueden ser vistos como rivales del autobús, del tranvía y de los trenes de cercanías. Sin embargo, en la mayoría de los casos, traen más clientes, dan un servicio al transporte público o ayudan a elevar la cuota de tránsito en el mercado del transporte urbano'*.



Carril Tranvía-Bus en Gante
(Bélgica).

Otra iniciativa europea es el proyecto **DO THE RIGHT MIX** (*), cuyo nombre ya es por sí bastante definitorio.

'Do The Right Mix' es el lema de una **campaña de Movilidad Urbana Sostenible** de la **Comisión Europea**, lanzada en julio de 2012, cuyo objetivo de **apoyar a los activistas de la movilidad urbana sostenible en 28 Estados miembros** de la Unión Europea, además de Noruega, Islandia, y Liechtenstein.

El objetivo central de esta campaña es **promover las ventajas de la combinación de diferentes modos de transporte.**

Why do the right mix?

La campaña explica que hacer el "mix adecuado" es posible... ***"siendo flexible a la hora de utilizar el transporte, haciendo uso de diferentes medios de transporte de la forma más conveniente según el momento de la jornada"***.

La campaña indica que con este comportamiento las **personas pueden mejorar su salud, sus finanzas y el medio ambiente.**

(*) <http://dotherightmix.eu>



Movilidad compartida en Europa

Ciudades europeas



Existen diversos casos de ciudades europeas donde conviven de forma positiva y sostenible los diferentes tipos de transportes urbanos. Veamos algunos ejemplos:

ÁMSTERDAM



Singel, Ámsterdam, Países Bajos

En esta ciudad holandesa los diferentes transportes comparten espacios, ya sean autobuses, tranvías, bicicletas o taxis.



Raadhuisstraat 2, Ámsterdam, Países Bajos





Movilidad compartida en Europa

Ciudades europeas



En la capital noruega, en las zonas en las que el tranvía dispone de carril exclusivo, este carril es compartido también con el Autobús y con el Taxi.



Tollbugata 19, 0152 Oslo, Noruega



Kirkegata, 0155 Oslo, Noruega

En diferentes zonas de Oslo el tranvía no dispone de carril exclusivo, y aunque mantiene la prioridad convive con el resto de transportes urbanos: Autobuses, Taxis, Bicicletas, Vehículos particulares...



Movilidad compartida en Europa

Ciudades europeas



Dronningens gate 15, 0152 Oslo, Noruega



Holtegata 32, 0355 Oslo, Noruega



En las diferentes imágenes podemos apreciar como el Autobús, el Taxi o las Motocicletas comparten espacio con el Tranvía.

Movilidad compartida en Europa

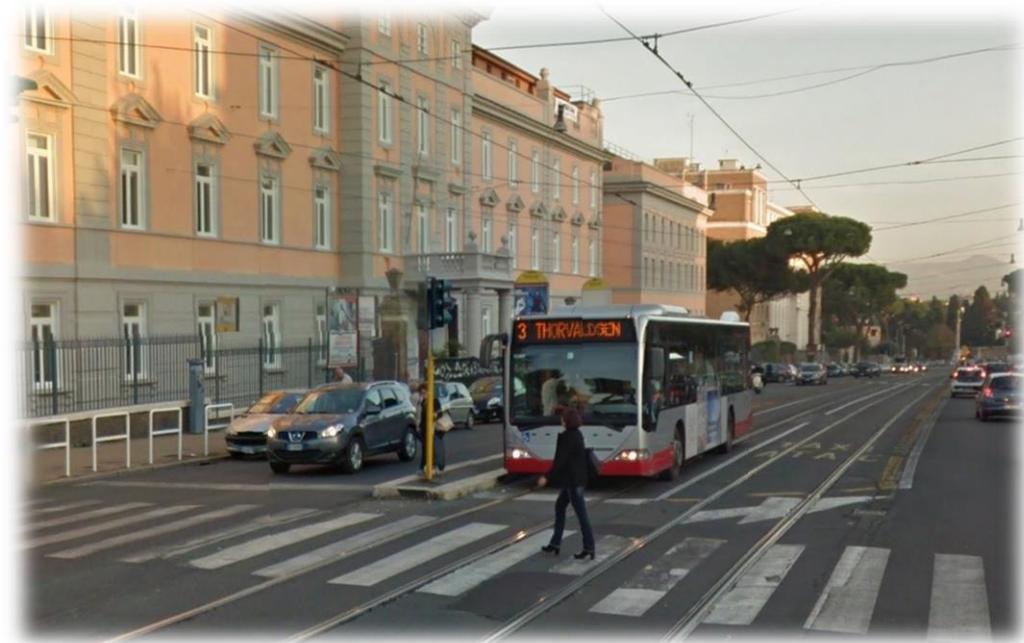
Ciudades europeas



En Roma existen carriles exclusivos para el Tranvía, sin embargo los comparte también con el Autobús y el Taxi.



Viale Regina Elena, Roma, Italia



Viale Dell'Università, Roma, Italia

Movilidad compartida en Europa

Ciudades europeas



En Milán el tranvía se presenta completamente integrado en la movilidad de la ciudad, compartiendo espacios con el resto de medios de transporte urbano.



Corso Magenta 31, Milán, Italia



Corso Magenta 2, Milán, Italia

Movilidad compartida en Europa

Ciudades europeas



LISBOA

En Lisboa, el tranvía circula por la misma calzada que el resto de transportes urbanos, como por ejemplo el Taxi (imagen derecha).



Rua Alecrim 30A, Lisboa, Portugal



Avenida 24 de Julho 142, Lisboa, Portugal

Existen zonas de exclusividad para el tranvía, las cuales son compartidas también con el Autobús. (imagen izquierda)

Movilidad compartida en Europa

Ciudades europeas



BREMEN



Bremen, Alemania

La ciudad alemana de Bremen es otro ejemplo de ciudad donde el espacio del tranvía también es utilizado por el resto de transportes urbanos.



60 Auf der Hohwisch, Bremen, Alemania

Movilidad compartida en Europa

Ciudades europeas



BREMEN

En Bremen, el Tranvía dispone en algunas zonas de carril exclusivo compartido con el Autobús, (imagen derecha)



44 An der Weide, Bremen, Alemania



16 Vor dem Steintor, Bremen, Alemania

Sin embargo, cuando el espacio es reducido, todos los transportes disponen de la misma calzada para desplazarse (imagen a la izquierda).

Movilidad compartida en Europa

Ciudades europeas



🇨🇭 Ejemplos de ciudades suizas: BASILEA, ZÜRICH



Basilea, Suiza



Kasernenstrasse 77A, 8004 Zürich, Suiza

Tanto en Basilea como en Zürich, si hay espacio suficiente el Tranvía dispone de carril específico compartido con el Autobús, pero en espacios reducidos todos los transportes circulan por los mismos carriles.

Movilidad compartida en Europa

Ciudades europeas



Ejemplos de otras ciudades europeas: ROTTERDAM, BRUSELAS, LONDRES



West-Kruiskade, Rotterdam, Holanda



Bruselas, Bélgica



Londres, Reino Unido

Movilidad compartida en Europa

Ciudades europeas



Ejemplos de otras ciudades europeas: FRANKFURT, POTSDAM, BRUJAS



Potsdam, Alemania



Frankfurt, Alemania



Brujas, Bélgica

Conclusiones generales: Ideas fuerza



CONCLUSIONES GENERALES

Ideas fuerza (I)



-  La llegada del **Tranvía** a Zaragoza ha tenido un efecto contradictorio en la movilidad: por un lado ha conseguido captar un buen número de usuarios, pero por otro **ha descompensado el sistema del transporte público** al hacer perder muchos clientes al Autobús y al Taxi.
-  En general, la **reordenación del transporte urbano** en la ciudad (tranvía, líneas autobús, giros prohibidos, carril bici...) es percibida por los ciudadanos como **perjudicial** para el Autobús y el Taxi.
-  No se puede obviar que **ocho de cada diez ciudadanos siguen utilizando actualmente el Autobús, el Taxi o el Vehículo privado** a pesar de las dificultades que les ha originado la nueva configuración de la movilidad urbana. Son medios que merecen por tanto un trato acorde a su uso.
-  El **Taxi** es un servicio bastante **bien valorado**, si bien existe una **connotación negativa por el elevado precio** final que percibe el usuario. No obstante el ciudadano considera que la causa de este alto coste se debe al **aumento de la duración de los trayectos**, consecuencia a su vez de los cambios en giros y calles que ha traído la nueva reordenación del sistema de transporte urbano.

CONCLUSIONES GENERALES

Ideas fuerza (II)



-  La observación in situ del tráfico en zonas clave de la ciudad permite apreciar que **sólo uno de cada tres Taxis circula alquilado** y que, además, el **nivel de ocupación es desigual en función de la dirección** del Taxi, siendo menor cuando se dirige hacia una zona con calles cortadas o giros prohibidos.
-  La mayoría de ciudadanos de Zaragoza está **a favor de una movilidad compartida** que permita que los distintos medios de transporte puedan utilizar de forma racional y ordenada los carriles exclusivos que tienen algunos otros medios.
-  Expertos en movilidad consideran que **no se puede diseñar una movilidad urbana de espaldas al ciudadano** y sin intentar **compatibilizar en armonía** todos los medios de transporte públicos y privados.
-  La tendencia en **Europa** es la de **facilitar la convivencia de los distintos medios de transporte** en la ciudad. Con **sentido común y garantizando la seguridad**, sí, pero también **sin exclusiones**.
-  Muchos ejemplos en ciudades del **sur, centro y norte de Europa** demuestran que la **movilidad compartida es posible**, siempre que se adopte **en cada caso una solución particular** acorde a la configuración urbana de cada ciudad y a las costumbres y preferencias de movilidad de sus ciudadanos.

Muchas gracias



Estudio sobre el impacto de la nueva movilidad urbana

Noviembre 2014

Para más información:

ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE AUTO-TAXI DE ZARAGOZA - Avda. Gómez Laguna, 155 - 50012 Zaragoza - Tel: 976 750962 | Fax: 976 458591 | asociacion@zarataxi.com | www.zarataxi.com

AINMER INVESTIGACIÓN - Plaza de Aragón, 10 - Planta 11ª - Of. 1ª - 50004 Zaragoza - Tel: 976 910242 | Fax: 976 910101 | info@ainmer.es | www.ainmer.es

