

EL INTERMODO COCHE-TRANSPORTE PUBLICO UN ESQUEMA DE ENTENDIMIENTO

BARCELONA, MARZO 2007

Bizkaiko Garraio Partzuergoa
Consortio de Transportes de
Bizkaia





BIZKAIA

Superficie: 2.217 Km²

Municipios: 112

Habitantes: 1.142.000

BILBAO METROPOLITANO

Municipios: 26

Habitantes: 877.000

BILBAO

Habitantes: 354.000

CONSORCIO DE TRANSPORTES DE BIZKAIA

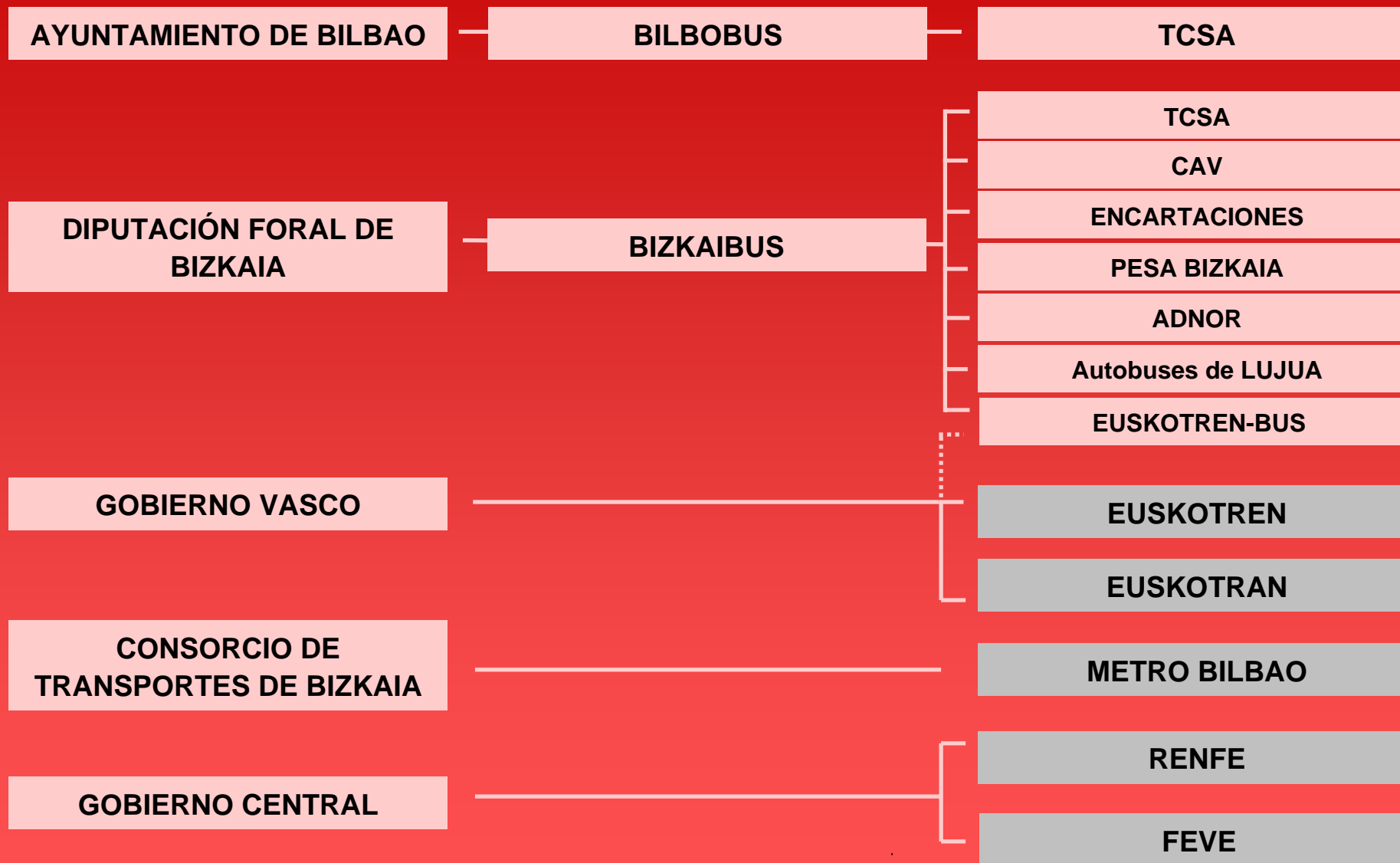
CONFIGURACIÓN

- 50% Gobierno Vasco
- 8 % Diputación Foral de Bizkaia
- 42% Ayuntamientos Consorciados

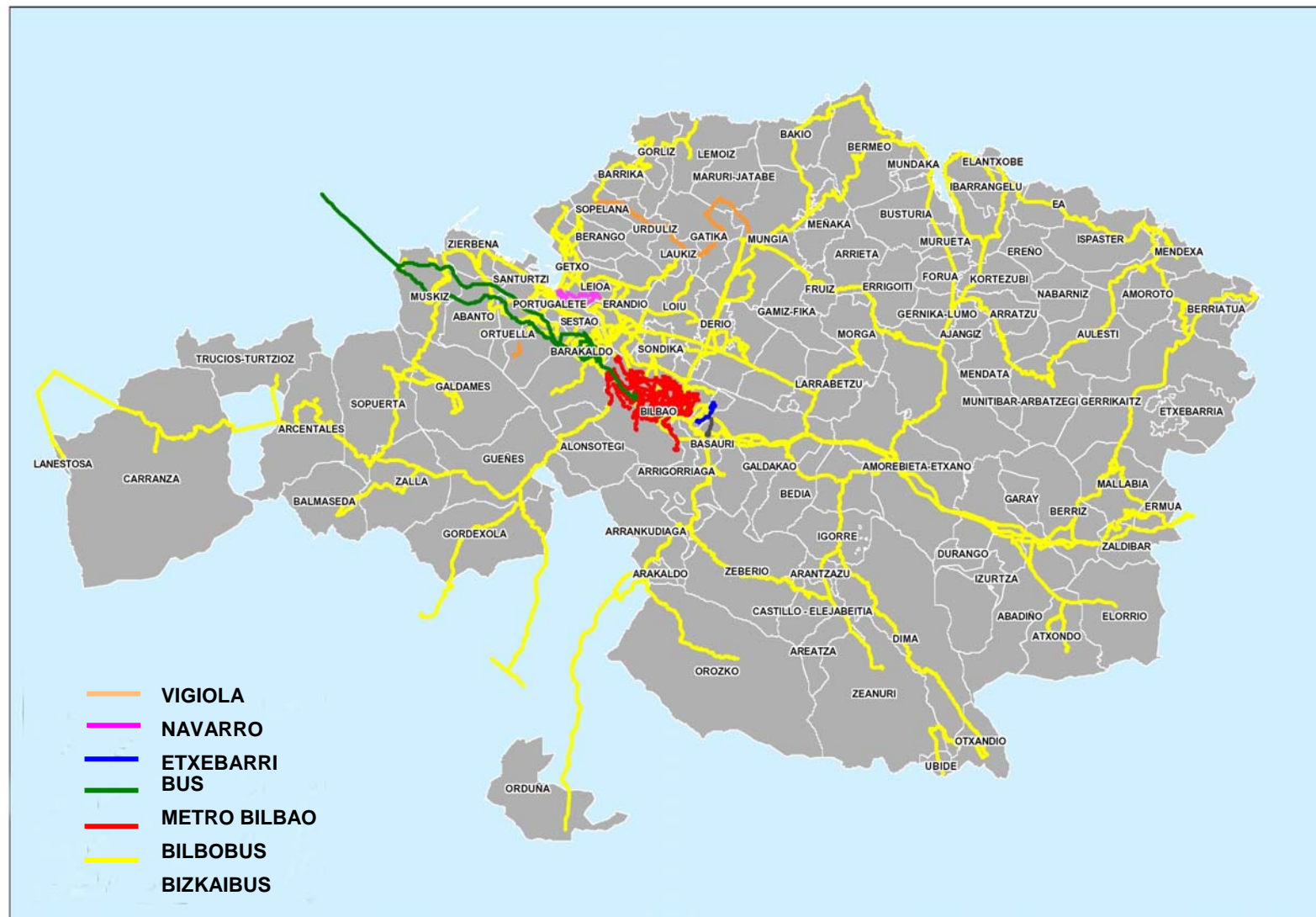
FINANCIACIÓN

- 50% Gobierno Vasco
- 50% Diputación Foral de Bizkaia

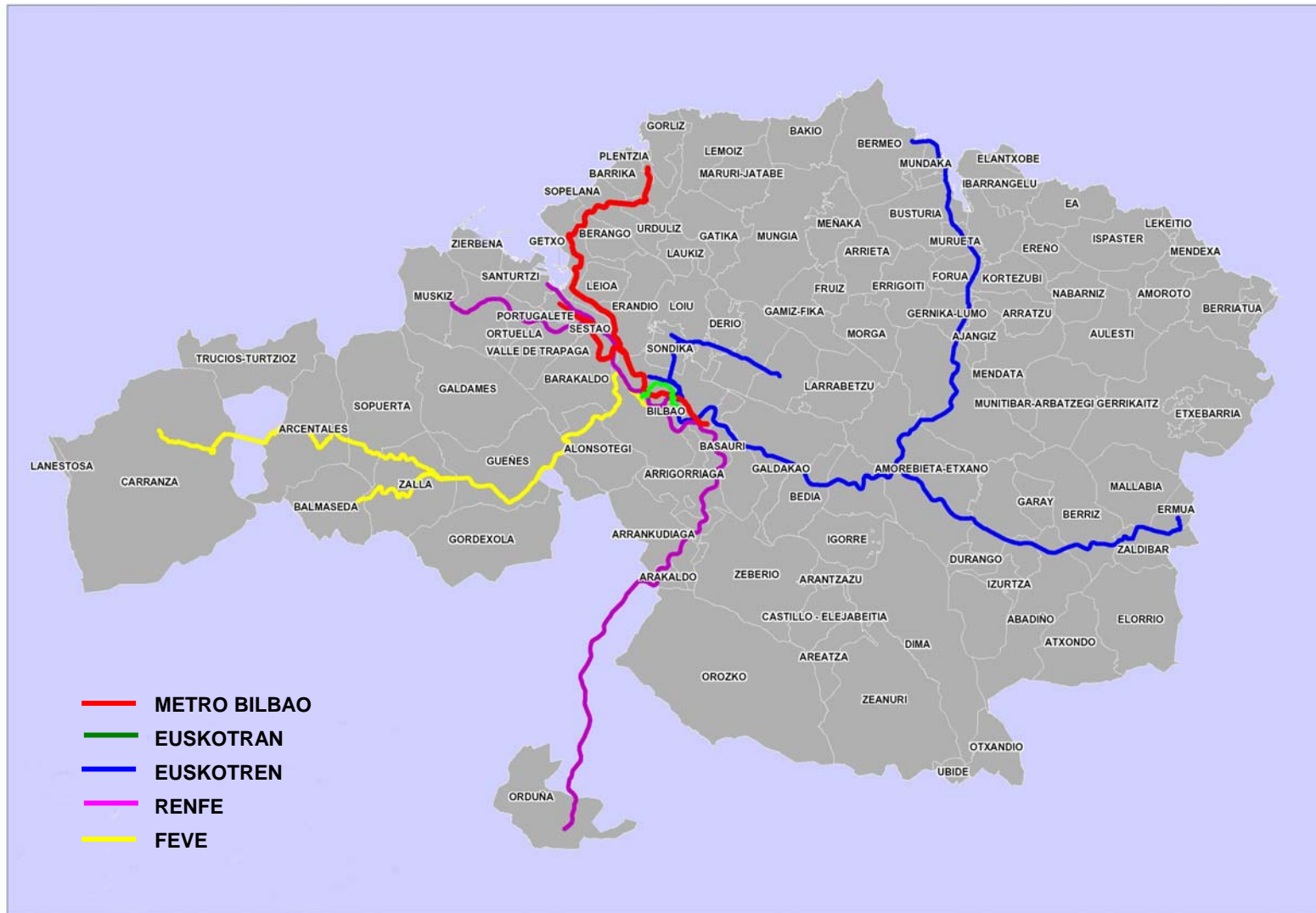
EL TRANSPORTE PÚBLICO DE BIZKAIA



RED DE BUSES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BIZKAIA

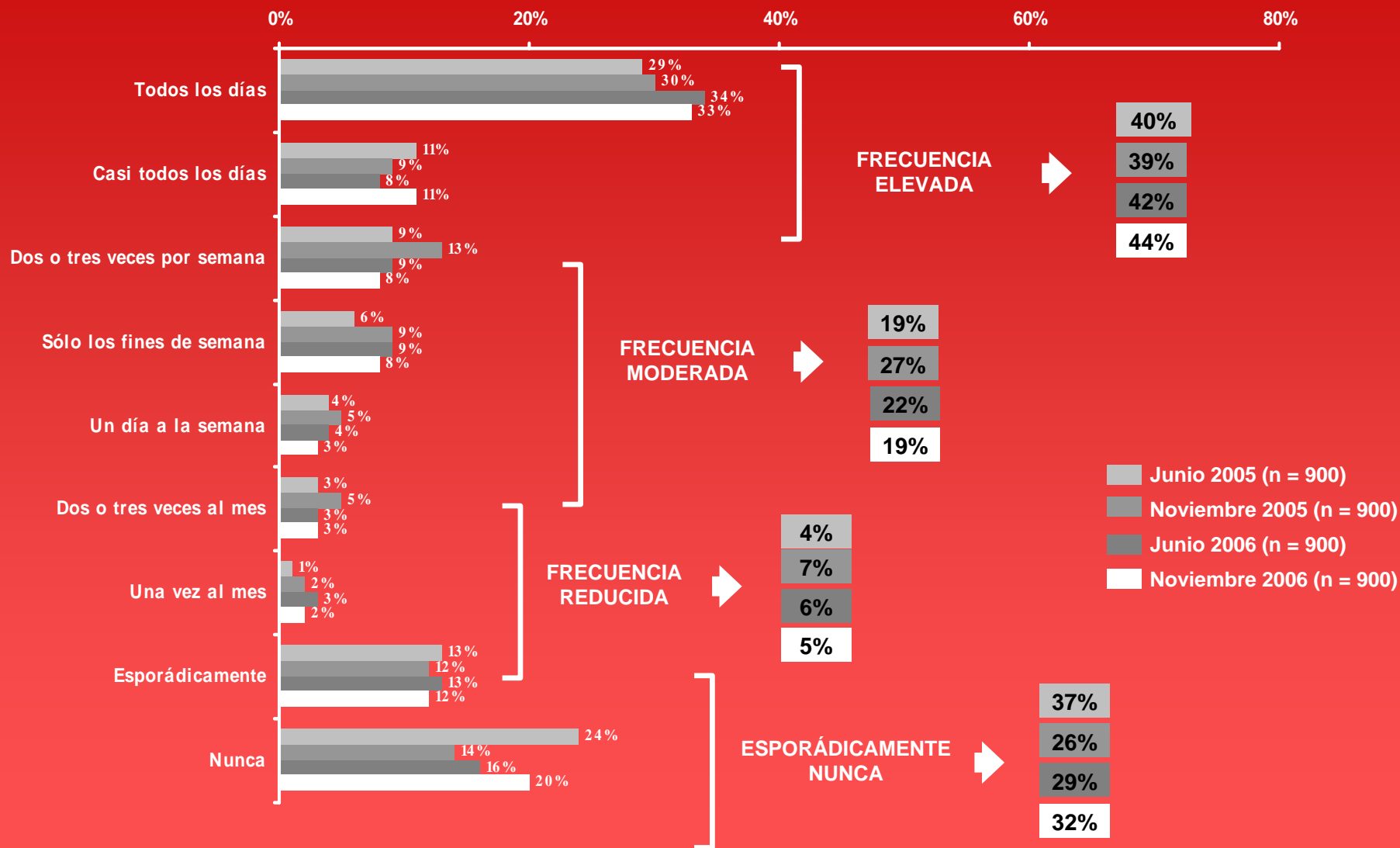


RED FERROVIARIA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BIZKAIA



LA RESPUESTA CIUDADANA

Frecuencia de utilización del vehículo privado en los desplazamientos por Bizkaia



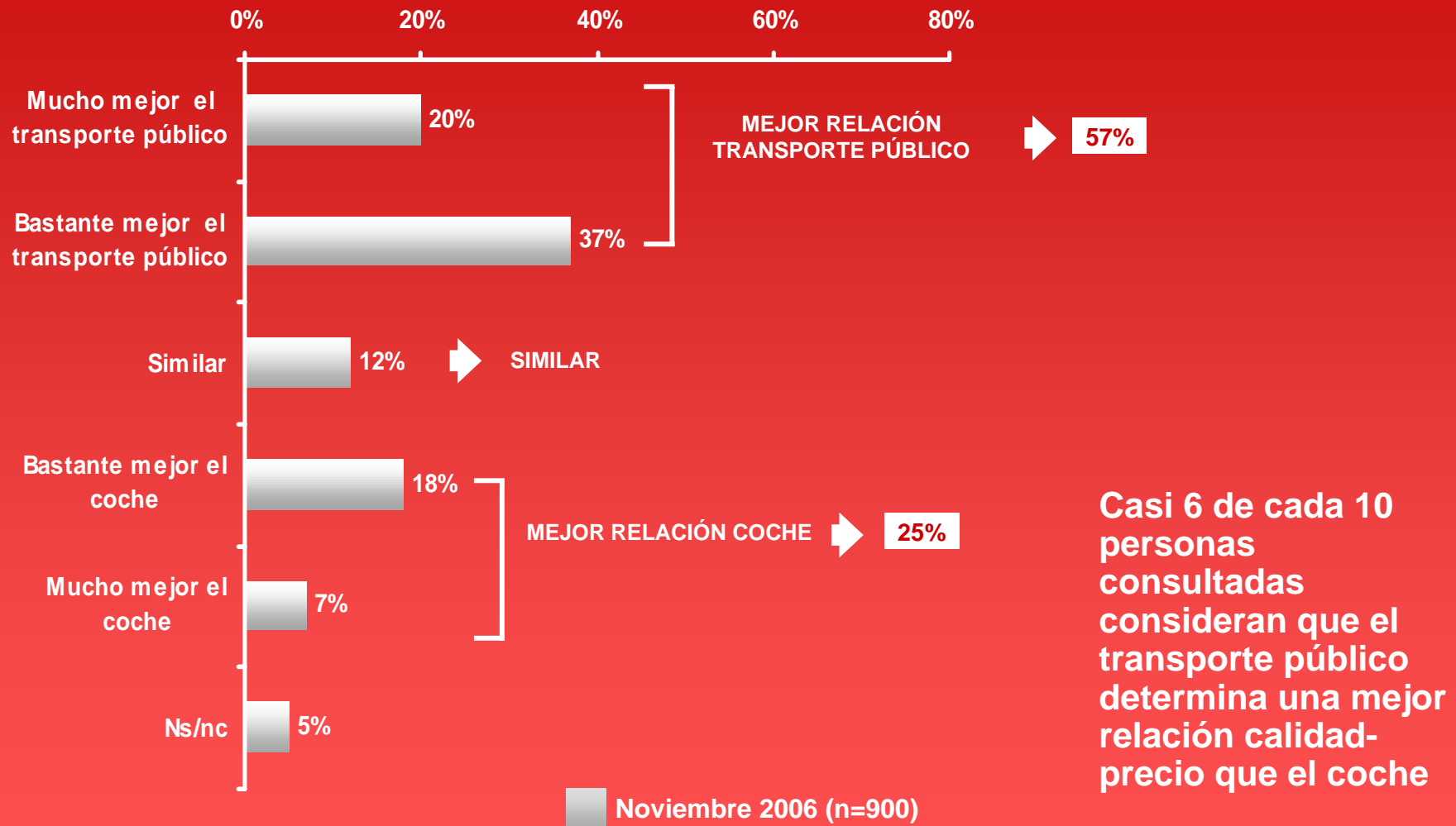
¿Por qué no se utiliza el transporte público?

Razones (?) aducidas

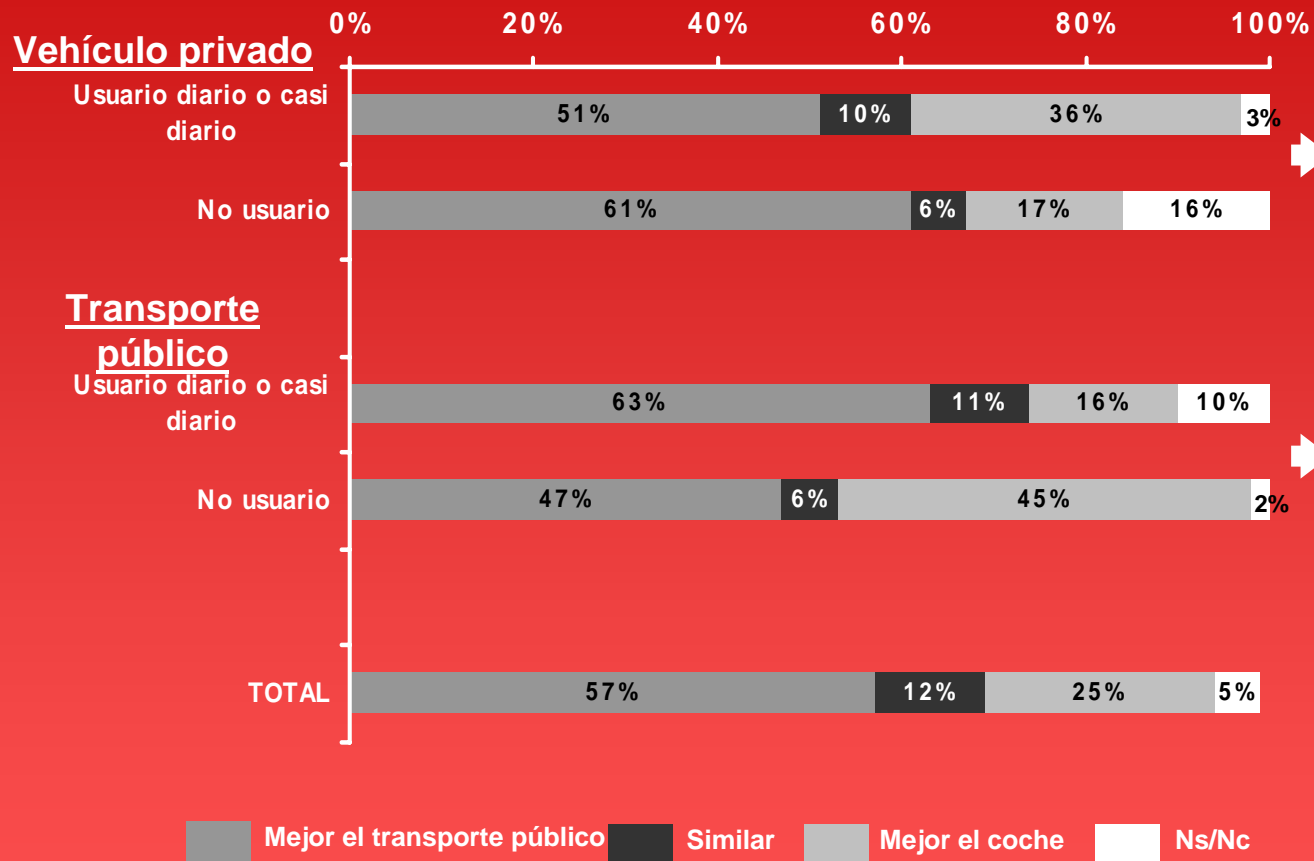


No es la oferta de transporte público la que no se acomoda a las necesidades de la demanda, sino los hábitos de movilidad de la ciudadanía

¿Qué tiene una mejor relación calidad-precio, el transporte público o el coche?



Relación calidad-precio según Tipo de Usuario



El usuario habitual del coche valora la relación calidad-precio por encima de la media

El usuario habitual del transporte público valora su relación por encima de la media, mientras que el no usuario valora la relación del coche más positivamente

En ambos casos, aún y todo, la actitud mayoritaria tiende a “beneficiar” al transporte público

SE PUEDE DEDUCIR:

- ✓ Que disponer de un buen sistema de transporte público, con altas prestaciones y frecuencias no es argumento suficiente para su utilización cotidiana.
- ✓ Que se admite que el uso del coche resulta mas caro que el transporte público y, sin embargo, se elige el coche para moverse.
- ✓ Que se interiorizan convicciones (coartadas) para evitar el uso del transporte público.
- ✓ Que se anima a otros a su utilización para que uno pueda ir en coche sin atascos.

- ✓ ¿Qué se puede hacer?
- ✓ ¿Qué medidas se están adoptando?
 - De carácter restrictivo
 - Otras de carácter más liviano

Incomodar el uso del coche en los núcleos urbanos

- ✓ Limitación del uso del aparcamiento: OTA, tiempos reducidos, etc.
- ✓ Disminuir el espacio urbano destinado al coche
 - ✓ Zonas peatonales
 - ✓ Ampliación de aceras
 - ✓ Carriles exclusivos para transporte público: carril bus, tranvía,
 - ✓ Carriles bici
- ✓ Calmar el tráfico
 - ✓ Ondas verdes
 - ✓ Pasos peatonales elevados
 - ✓ Prioridad semafórica del transporte público
 - ✓ Reducción de la velocidad
- ✓ Peaje urbano por acceder al centro de la ciudad

Facilitar el intermodo entre el coche y el transporte público, mediante aparcamientos situados en los anillos periféricos de las ciudades

Principales características de los aparcamientos coordinados con el Transporte Público

- ✓ **Aparcamientos vinculados al transporte público en general, no a un modo de transporte determinado: clientes del sistema**
- ✓ **Unidos físicamente a una infraestructura de transporte público (estación de metro, tren o terminal de autobuses) para que el tránsito del coche a la red de transporte sea fácil y cómodo. (distancias cortas y protegidas)**
- ✓ **Conveniencia de altas frecuencias del transporte público (metro, bus urbano, etc.) que eviten tiempos de espera e incertidumbres (el camino opuesto coche – transporte público es inmediato y con certeza)**
- ✓ **Tarifa o coste del aparcamiento muy bajo para no penalizar el precio del desplazamiento en transporte público. No se persigue la rentabilidad económica del aparcamiento, sino otros objetivos más medioambientales**

Principales características de los aparcamientos coordinados con el Transporte Público

- ✓ Obligación de acreditar el uso del transporte público para beneficiarse de las tarifas bonificadas
- ✓ En caso contrario, tarifas muy altas para impedir que se convierta en un aparcamiento de rotación
- ✓ Admisión de cualquier tipo de título de transporte: abonos, multiviajes, temporales, etc., incluso el billete ocasional o de un viaje
- ✓ Tiempo de estancia muy amplio, pero vinculado al horario del transporte público, para evitar que se convierta en una plaza de garaje
- ✓ Múltiples formas de pago: metálico, tarjeta de crédito o débito e incluso el monedero de transporte

El caso de Bilbao

- ✓ **Dos aparcamientos propiedad del Consorcio de Transportes de Bizkaia: Leioa (250 plazas) y Etxebarri (170 plazas) y una inversión de 2,8 M € y 0,7 M € respectivamente**
- ✓ **Situados junto a estaciones de Metro Bilbao y próximos a paradas de autobús**
- ✓ **Son gestionados y explotados por Metro Bilbao**
- ✓ **El horario del aparcamiento es el mismo que el servicio de metro, en toda su extensión**
- ✓ **Tarifas**

Para usuarios de transporte público, hasta 24 horas

- Leioa: 0,65 €

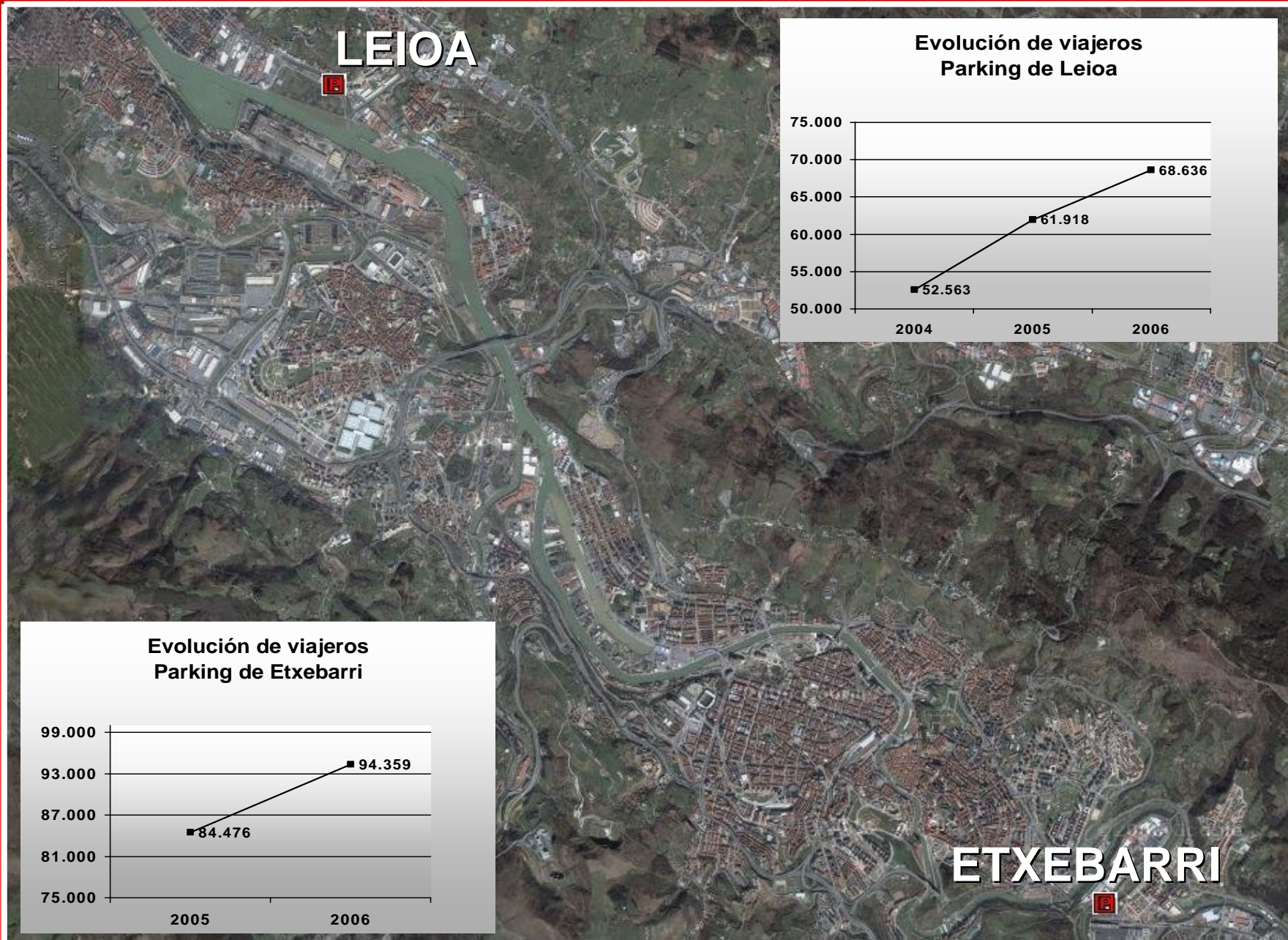
- Etxebarri: 0,50 €

Para no usuarios de transporte público o superación de 24 horas

- Ambos: 3,00 € por cada hora de estancia

- Precio máximo día: 30,00 €

Si se supera el horario de cierre de la estación, cargo adicional de 25,00 €



RESULTADOS

- ✓ **Número de vehículos en 2006**
 - Leioa: 68.600 y 10,8% de crecimiento
 - Etxebarri: 94.359 y 11,7 % de crecimiento
- ✓ **Grado de ocupación media**
 - Leioa: 76%
 - Etxebarri: 97%
- ✓ **El 95% continua el viaje en metro.**
- ✓ **Los aspectos mejor valorados por los usuarios son los siguientes:**
 - La accesibilidad, lugar donde se encuentra
 - El horario
 - La seguridad
 - El precio
- ✓ **Ingresos y forma de pago**

- 2005 : 79.225 €	➔	70% con Creditrans
- 2006 : 87.764 €		25% en metálico
		5% otras formas
- ✓ **Proyectos futuros**
 - Ampliación Etxebarri
 - BEC
 - Ibarbengoa

Bizkaiko Garraio Partzuergoa
Consortio de Transportes de Bizkaia

www.cotrabi.com

