

## REDACCIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN DE MOVILIDAD METROPOLITANA SOSTENIBLE DEL ÁREA DE CASTELLÓ

### Versión Preliminar del Plan - Anexo I. Glosario de términos utilizados



Diciembre de 2021



## Redacción y seguimiento del Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Castelló

---

### VERSIÓN PRELIMINAR DEL PLAN ANEXO I. GLOSARIO DE TÉRMINOS UTILIZADOS

Diciembre de 2021



## ÍNDICE

### VERSIÓN PRELIMINAR DEL PLAN

#### ANEXO I

<b>1. GLOSARIO DE TÉRMINOS UTILIZADOS.....</b>	<b>1</b>
1.1. ZONIFICACIÓN.....	1
1.2. TOMA DE DATOS .....	1
1.3. CONCEPTOS DE MOVILIDAD .....	1
1.4. MODELIZACIÓN DE LA DEMANDA .....	3
1.5. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN .....	3

## 1. GLOSARIO DE TÉRMINOS UTILIZADOS

Se recoge a continuación una descripción de los términos más característicos utilizados en los documentos.

### 1.1. Zonificación

#### *Sección censal*

Unidad geográfica más pequeña de cada distrito o municipio para la que se dispone de información socioeconómica.

#### *Zona*

Partición del ámbito de estudio en áreas menores que representan de forma adecuada las características socioeconómicas, de movilidad y de transportes de cada una en su centro de gravedad, cometiendo con ello un error asumible de acuerdo con los objetivos y escala del estudio.

#### *Macrozonificación*

Agregación de zonas de transporte con el objetivo de dar una visión más global de la caracterización del ámbito de análisis.

### 1.2. Toma de datos

#### *Información secundaria*

Es la información existente con anterioridad a la elaboración del Plan, procedente de otros trabajos, Planes y Programas, fuentes estadísticas oficiales, etc.

#### *Información primaria*

Campañas de campo realizadas para completar la información secundaria disponible y obtener una imagen detallada del sistema socioeconómico y de movilidad del ámbito de estudio.

#### *Encuesta Domiciliaria de Movilidad*

Encuestas realizadas a residentes en hogares del ámbito con el objetivo básico de recopilar información socioeconómica y de movilidad de las personas dentro de un ámbito de análisis.

#### *Encuestas de interceptación O/D*

Encuestas de origen y destino realizadas a bordo de las líneas de transporte público o en las carreteras con el objetivo de obtener información socioeconómica del encuestado y de las características del viaje que está realizando.

#### *Encuestas de telefonía móvil*

Se refieren a la información socioeconómica y de movilidad obtenida a partir de los datos anonimizados de los terminales móviles.

#### *Aforo*

Conteo de vehículos o personas realizado durante un periodo de tiempo determinado, con el objetivo de determinar la cantidad de vehículos que pasan por un tramo o vía o de usuarios que viajan en un autobús, tranvía o tren.

#### *Muestra*

Cuota de personas seleccionadas en cada encuesta por ser representativas del total de la población del ámbito de estudio.

#### *Coefficiente de expansión*

Factor aplicado a cada encuesta para elevar la muestra realizada a la población total, según la desagregación adoptada (sexo, edad, período horario, zona de transporte, etc.).

### 1.3. Conceptos de movilidad

#### *Viaje*

Desplazamiento realizado con un origen, un destino y un motivo específicos.

#### *Etapa*

Cada uno de los trayectos de un mismo viaje, realizados en vehículos (de transporte público o privado) diferentes.

#### *Movilidad sostenible*

Movilidad que se realiza en modos de transporte menos contaminantes como el transporte público y los modos no motorizados (a pie, bicicleta, patinete...).

#### *Motivo del viaje*

El motivo de un viaje viene determinado por la actividad que se va a desarrollar en el lugar de destino (trabajo, estudios, ocio, etc.), excepto cuando el destino del viaje sea el domicilio habitual, en cuyo caso el motivo se corresponde con la actividad en origen, puesto que se trata del viaje de vuelta.

En función de ello, la movilidad se clasifica en:

- **Movilidad obligada:** Viajes con motivo trabajo o estudios.
- **Movilidad no obligada:** Viajes con motivo diferente al de trabajo y estudios.

#### **Viajes basados en casa**

Viajes con alguno de sus extremos, es decir el origen o el destino, en el domicilio.

#### **Viajes no basados en casa**

Viajes cuyo origen y destino es diferente del domicilio del encuestado, por ejemplo, de estudios a compras.

#### **Viajes Motorizados**

Viajes realizados en coche, moto, furgoneta, camión, autobús, tranvía, tren, taxi, Cabify, Uber o similar

#### **Viajes No motorizados**

Viajes realizados a pie, en bicicleta, vehículos de movilidad personal como patinetes...

#### **Transporte público**

Viajes realizados en TRAM, Cercanías Renfe, autobús urbano, interurbano o discrecional.

#### **Transporte privado**

Viajes realizados en coche, moto, furgoneta...

#### **Modo prioritario**

Modo principal en el que se realiza el viaje, que se establece mediante la siguiente jerarquía:

- los modos de transporte público prevalecen sobre los de transporte privado. Por ejemplo, un viaje en coche para acceder a la estación de tren es viaje en transporte público
- los modos ferroviarios sobre los modos de carretera (ferrocarril sobre autobús) y
- el modo utilizado en la etapa interurbana sobre el usado en la etapa urbana.

#### **Modos de acceso y dispersión**

Indican los modos de transporte utilizados para llegar hasta el modo prioritario (por ejemplo, en coche hasta el tren, el modo de acceso es el coche) y desde el modo prioritario hasta el destino final (por ejemplo, en bicicleta desde el tranvía, el modo de dispersión es la bicicleta).

No se consideran las etapas a pie puesto que es la forma obligada de enlazar los modos entre sí y no aportan información adicional sobre el viaje. Por tanto, los viajes a pie son los que se realizan de inicio a fin andando.

#### **Intermodalidad**

Posibilidad de realizar transbordos e intercambios modales, con el fin de aprovechar de cada uno de los modos las ventajas que puedan aportar para optimizar el viaje completo.

#### **Autocontención municipal**

Viajes de los residentes en un municipio con origen y destino en el propio municipio.

#### **Autoposicionamiento modal**

Elección de cada usuario por un modo de transporte u otro, en función de una serie de parámetros que le llevan a tomar dicha decisión. Se refiere a una predisposición inicial.

#### **Viajes internos**

Viajes con origen y destino en un ámbito espacial determinado (municipio, área metropolitana, etc.).

#### **Viajes de penetración**

Viajes con origen o destino dentro del ámbito de análisis y el vértice opuesto en una zona exterior.

#### **Viajes de tránsito**

Viajes con origen y destino fuera del ámbito de estudio, pero que atraviesan dicho ámbito en su itinerario.

#### **Centros atractores**

Puntos singulares que generan movilidad y deben ofrecer un sistema de transportes adecuado para asegurar su accesibilidad (polígono industrial, universidad, hospital...).

#### **Centro logístico**

Son áreas de concentración empresarial en zonas del territorio con polígonos industriales y parques empresariales en los que existe una fuerte presencia de la actividad logística.

#### **Movilidad estacional**

Demanda de transporte que se produce en períodos determinados por una punta estival o períodos vacacionales y que puede ser producida por un cambio en los comportamientos de movilidad (más ocio) o un incremento poblacional de carácter turístico, normalmente.

### Accesibilidad territorial universal

Se refiere a las características que todo entorno, producto o servicio debe cumplir para ser correctamente comprendido y utilizado por todas las personas con unas condiciones de seguridad y comodidad, además de poder realizarlo de una forma autónoma y natural.

### Accesibilidad territorial potencial y real

Ratio que compara los tiempos de viaje en transporte privado y público con los tiempos directos a vuelo de pájaro, sin y con el efecto de la congestión viaria, entre un origen y destino determinado.

## 1.4. Modelización de la demanda

### Viajes generados

Viajes referidos a la zona de transporte del hogar.

### Zona de generación

Si la zona de residencia coincide con la zona origen del viaje, entonces la zona de generación es la zona origen; si la zona de residencia coincide con la zona destino, entonces la zona de generación es la zona destino; si ni la zona origen ni la zona destino coinciden con la zona de residencia, entonces la zona de generación es la zona origen.

### Viajes atraídos

Viajes referidos a la zona de transporte que no es el hogar.

### Zona de atracción

Si la zona de residencia coincide con la zona origen del viaje, entonces la zona de atracción es la zona destino; si la zona de residencia coincide con la zona destino, entonces la zona de atracción es la zona origen; si ni la zona origen ni la zona destino coinciden con la zona de residencia, entonces la zona de atracción es la zona destino.

### Modelo de generación y atracción

Etapa 1 del proceso de modelización de la demanda que persigue ajustar un modelo matemático para reproducir el número de viajes motorizados generados y atraídos en cada zona de transporte, basado en las variables socioeconómicas del ámbito.

### Modelo de distribución espacial

Etapa 2 del proceso de modelización de la demanda que permite reproducir el número de viajes motorizados entre cada par origen/destino mediante modelos matemáticos basados en las variables de generación/atración entre cada zona de transporte y el coste generalizado del viaje entre ellas.

### Modelo de reparto modal

Etapa 3 del proceso de modelización de la demanda cuyo objetivo es descomponer la matriz O/D de viajes motorizados en dos matrices (viajes en transporte público y vehículo privado) reproduciendo la elección modal que realiza el usuario en cada caso.

### Modelo de asignación de viajes

Etapa 4 del proceso de modelización de la demanda que reparte la demanda entre los distintos posibles itinerarios de transporte privado y líneas de transporte público.

### Cautividad

Usuarios del transporte público que no pueden optar por el transporte privado por carecer de carnet de conducir, de vehículo o de ambos elementos.

## 1.5. Propuestas de actuación

### Escenario Tendencial

Red base existente en la actualidad que incorpora las medidas que ya están en desarrollo, tanto en el sistema de transporte público como privado.

### Escenario Convencional

Red base más propuestas dirigidas todas ellas a las mejoras de las infraestructuras viarias del ámbito metropolitano, además de las incluidas en el escenario tendencial.

### Escenario Transitorio

Red que incluye todas las propuestas del Plan Metropolitano de Movilidad Sostenible.

### Escenario Innovador

Red que incluye, al menos, todas las propuestas del escenario transitorio e incorpora medidas tecnológicas innovadoras que fomenten una movilidad más sostenible.

### Calmando de tráfico

Medidas dirigidas a reducir el tráfico rodado y la velocidad de circulación en una zona o vía.

### **Sistema tarifario integrado**

Es aquél que tanto desde el punto de vista de la oferta como de la demanda conecta y relaciona cada uno de sus elementos para constituir una estructura tarifaria única, considerando la relación origen/destino como unidad de tarificación en vez de cada una de las etapas del viaje.

### **Carsharing**

Es un servicio que consiste en compartir el uso de un vehículo mediante una aplicación a través del smartphone.

### **Carpooling**

Es un servicio que consiste en compartir el viaje en vehículo privado mediante una aplicación a través del smartphone, cuya finalidad es reducir el número de vehículos circulando o estacionados mediante el incremento de la ocupación media. Es un sistema especialmente indicado para viajes al centro de trabajo o de estudios.

### **Aparcamientos disuasorios**

Aparcamientos ubicados en las proximidades de estaciones y paradas de transporte público que facilitan el trasbordo desde el vehículo privado a estos modos más sostenibles.

### **Análisis multicriterio**

Comparación entre escenarios que permite seleccionar el que resulte más idóneo desde un punto de vista global, a partir de una serie de criterios previamente seleccionados (demanda, coste, tiempos de viaje, impacto ambiental, etc.).

### **Contaminación ambiental del transporte**

Contaminación atmosférica producida por los gases emitidos por los vehículos motorizados.

### **Contaminación acústica del transporte**

Ruido producido por la circulación de los vehículos motorizados en un ámbito de análisis.

### **Gases efecto invernadero**

Emisiones de gases que fomentan el calentamiento global, Son el dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>) y óxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>).

### **Huella de carbono**

Medición del calentamiento global generado por una actividad y que se mide mediante el CO<sub>2</sub> equivalente. Este parámetro se obtiene a partir de las emisiones de CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> y CH<sub>4</sub>, factorizando cada contaminante por su potencial de calentamiento global.

REDACCIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN DE MOVILIDAD METROPOLITANA SOSTENIBLE DEL ÁREA DE CASTELLÓ

