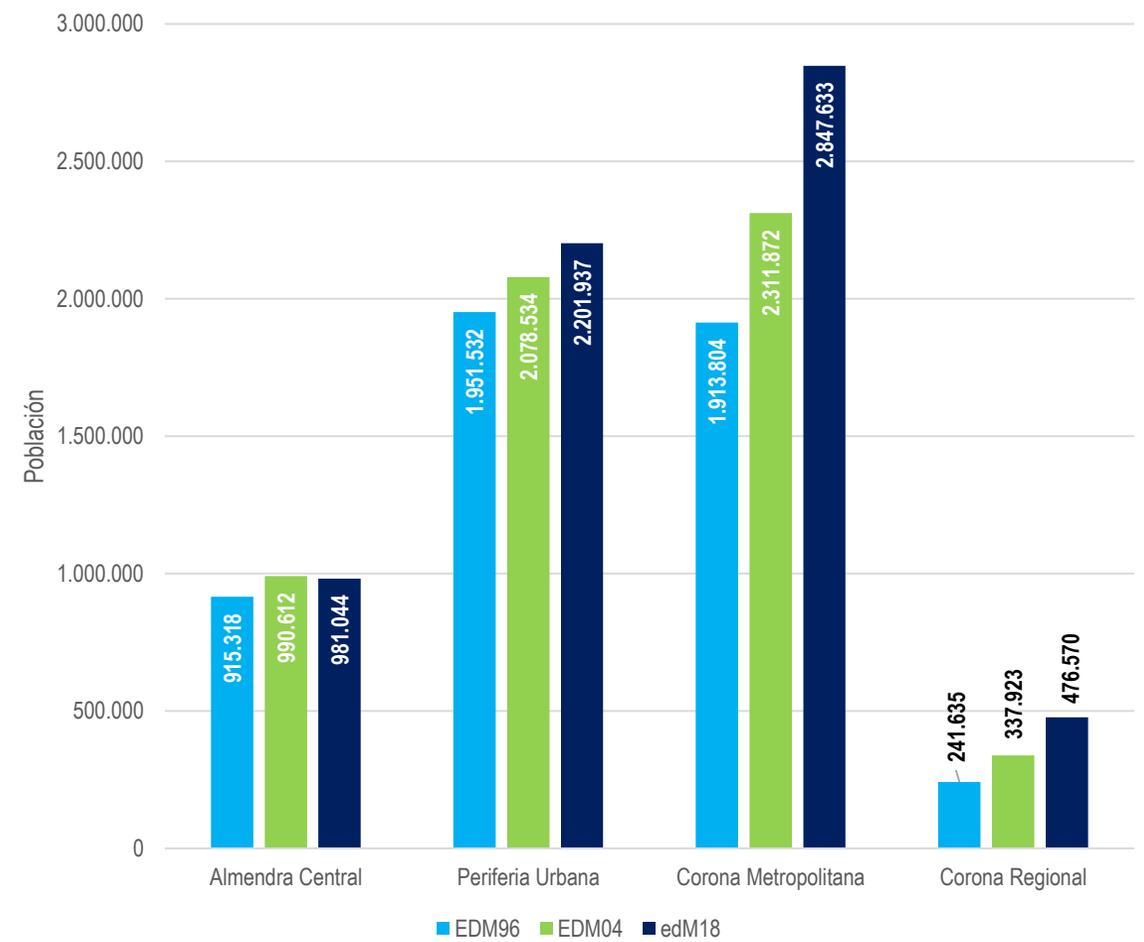
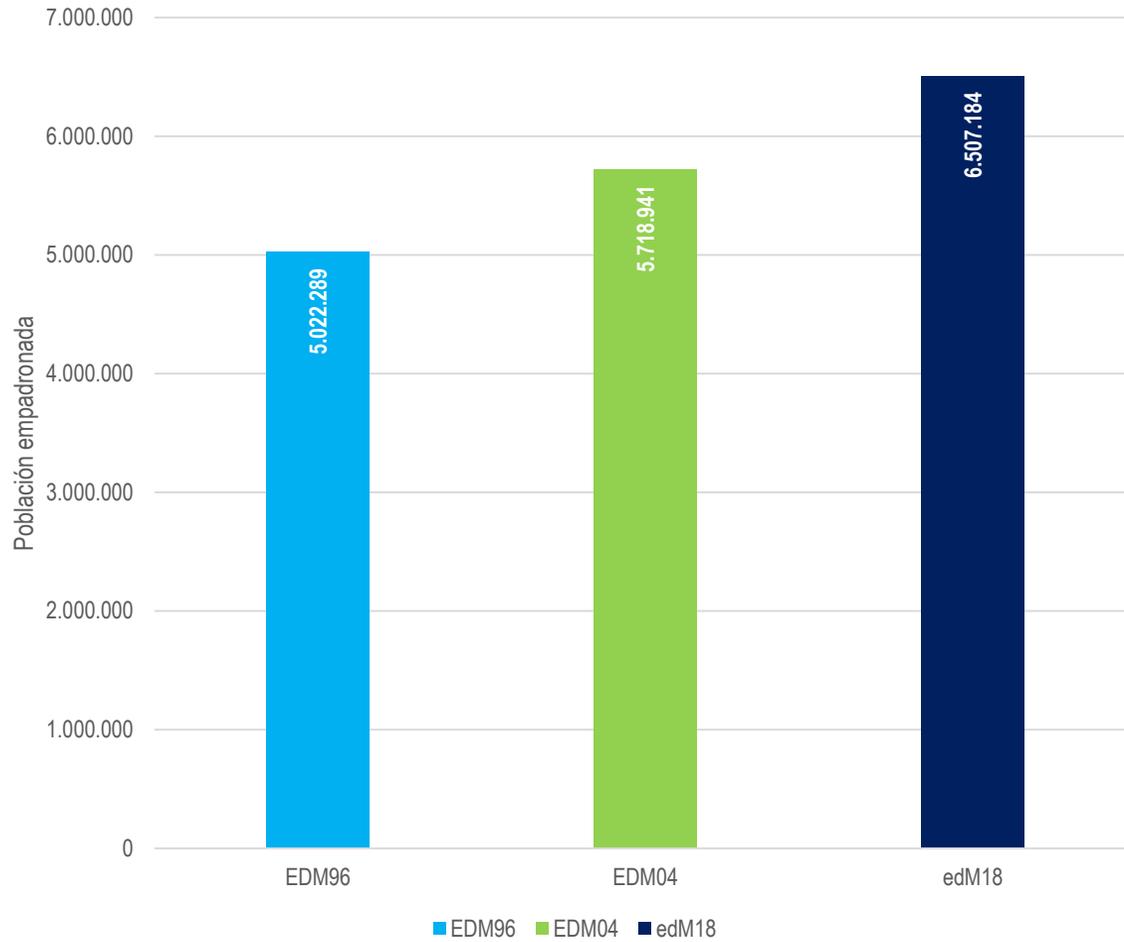


# **Evolución de la movilidad en la Región de Madrid: EDM96-EDM04-EDM18**

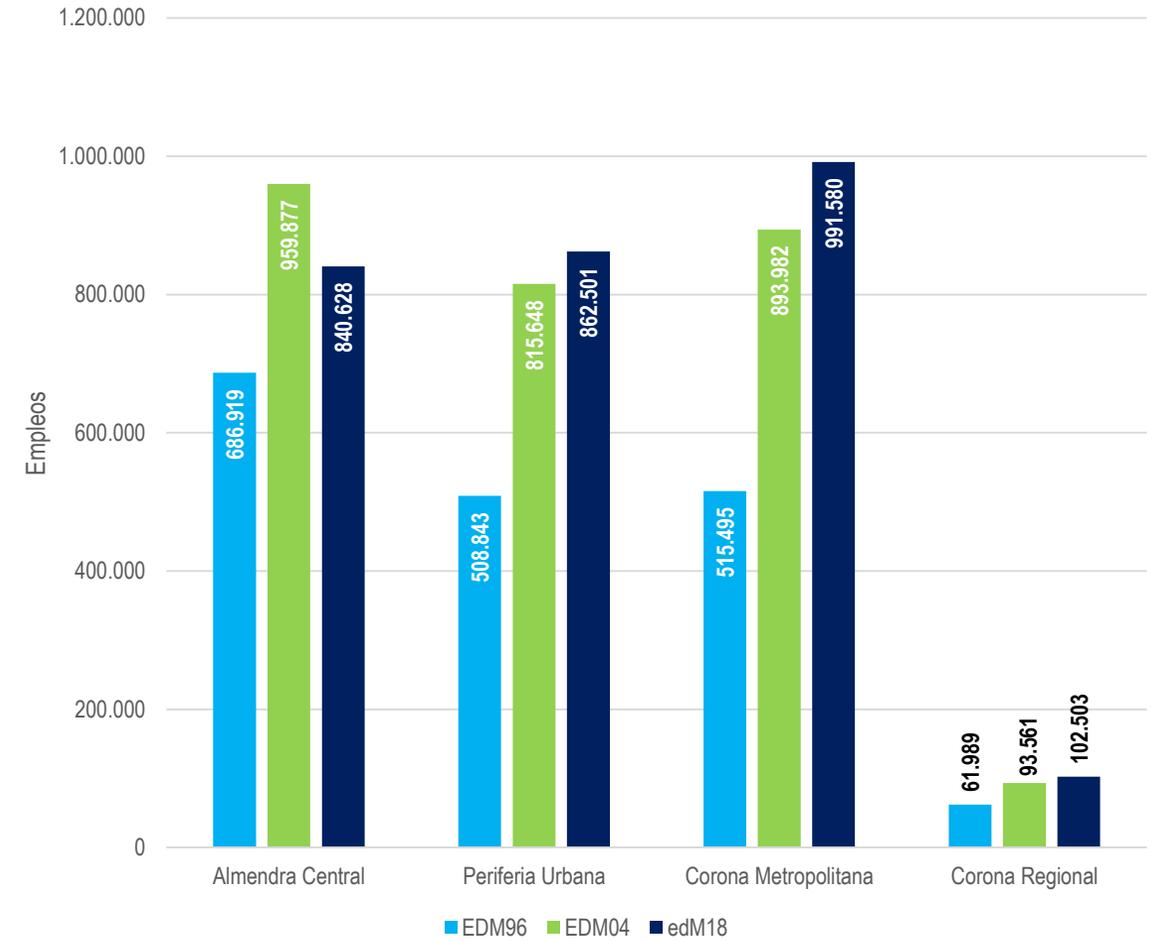
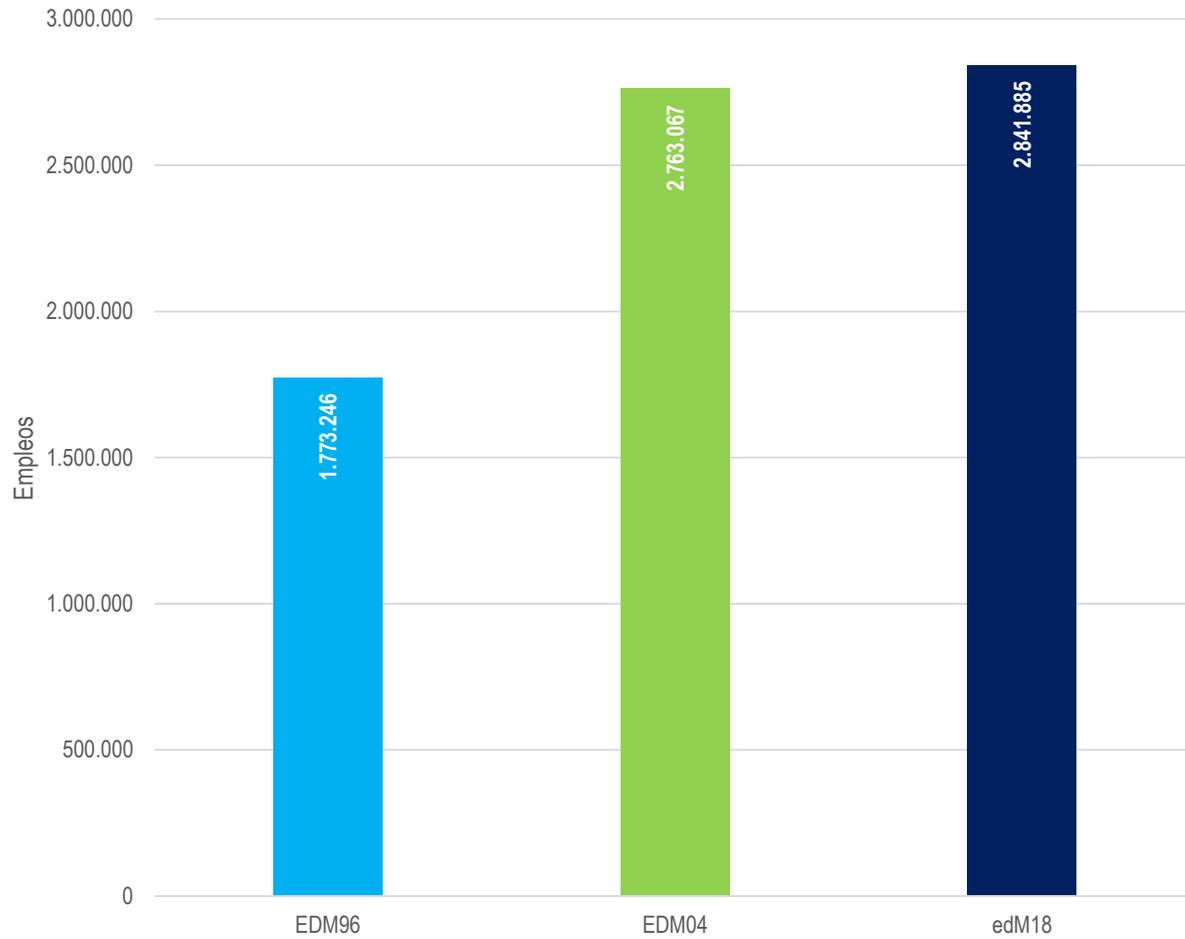
Javier Gutiérrez Puebla



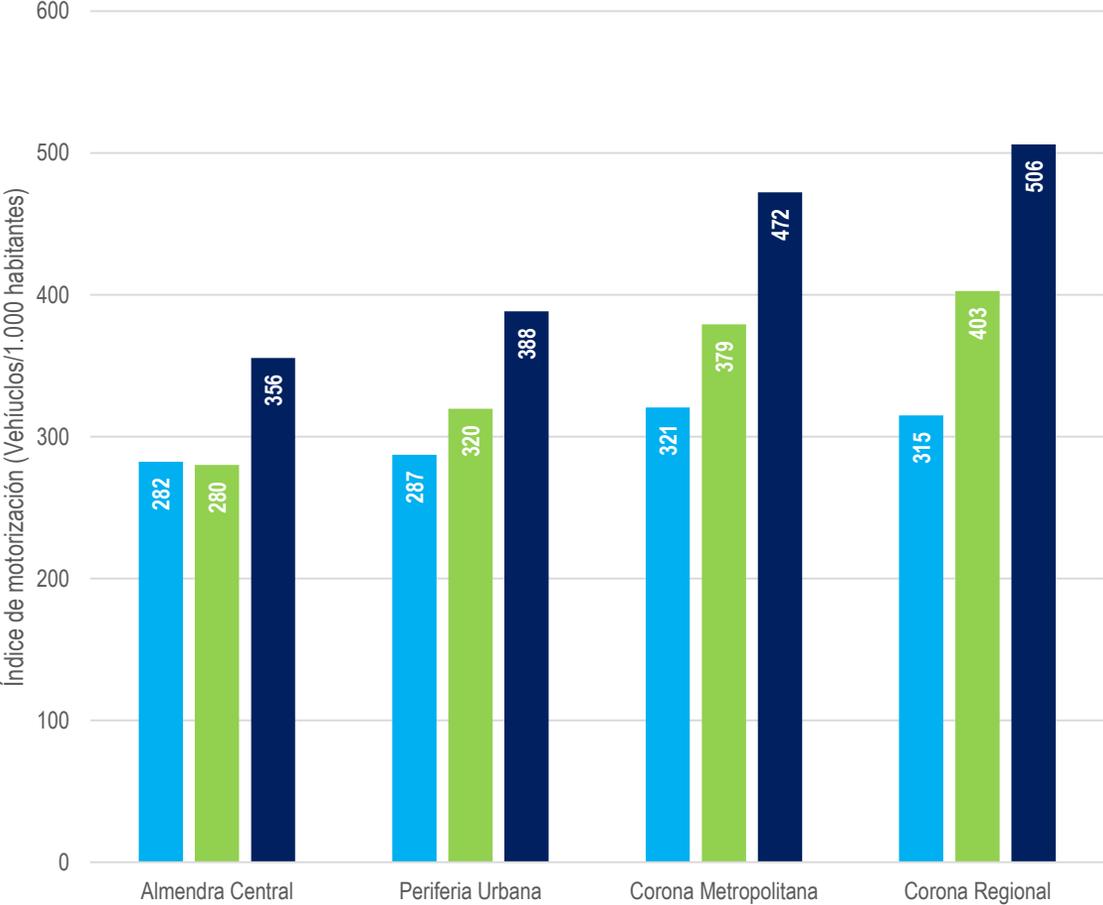
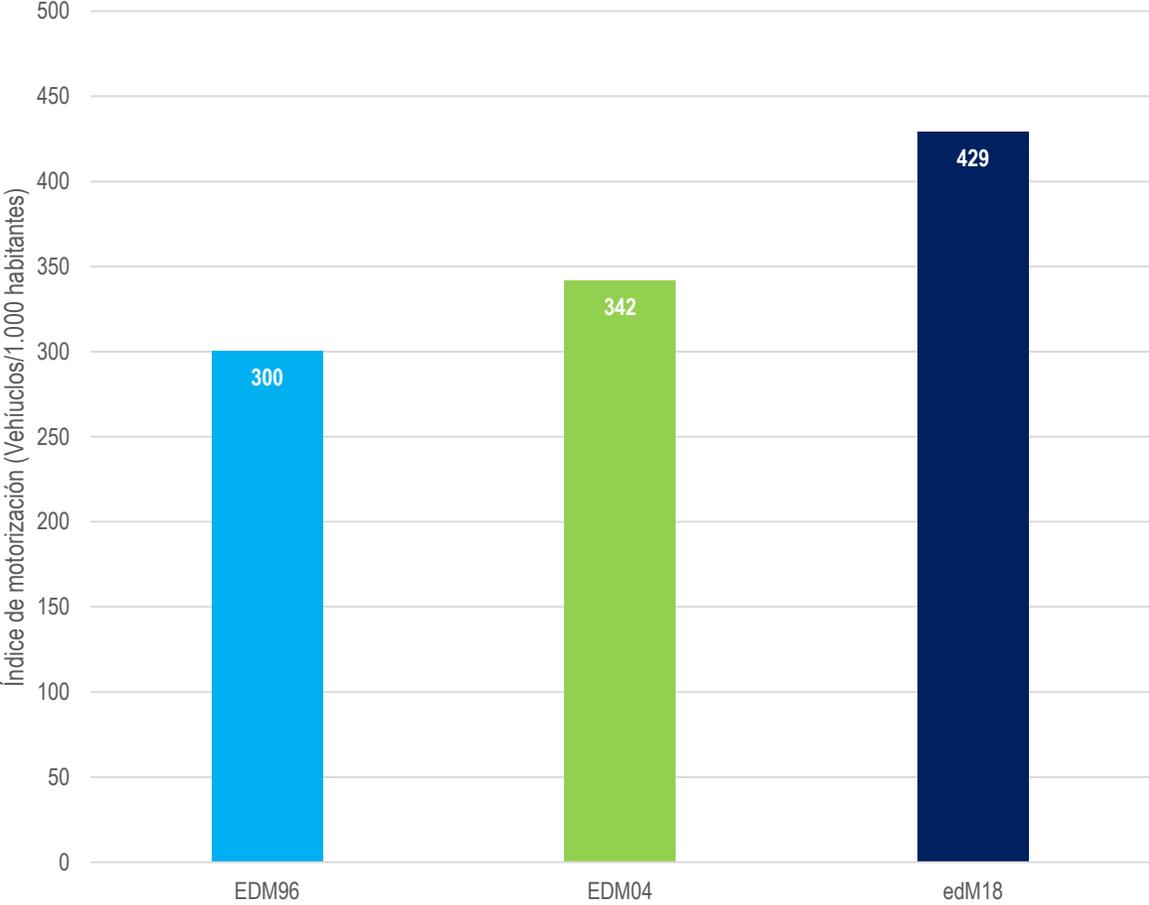
# Los cambios en el modelo territorial: crecimiento y dispersión de la población



# Los cambios en el modelo territorial: crecimiento y descentralización del empleo

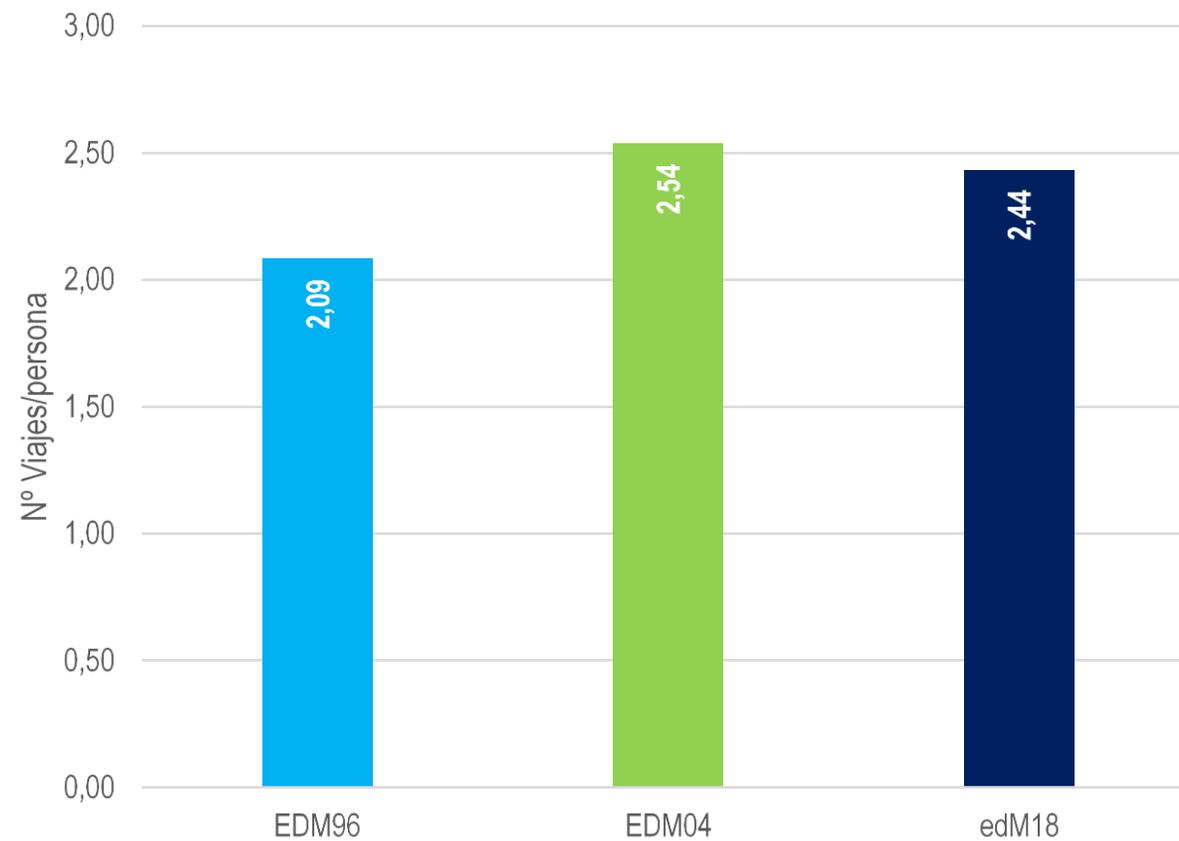
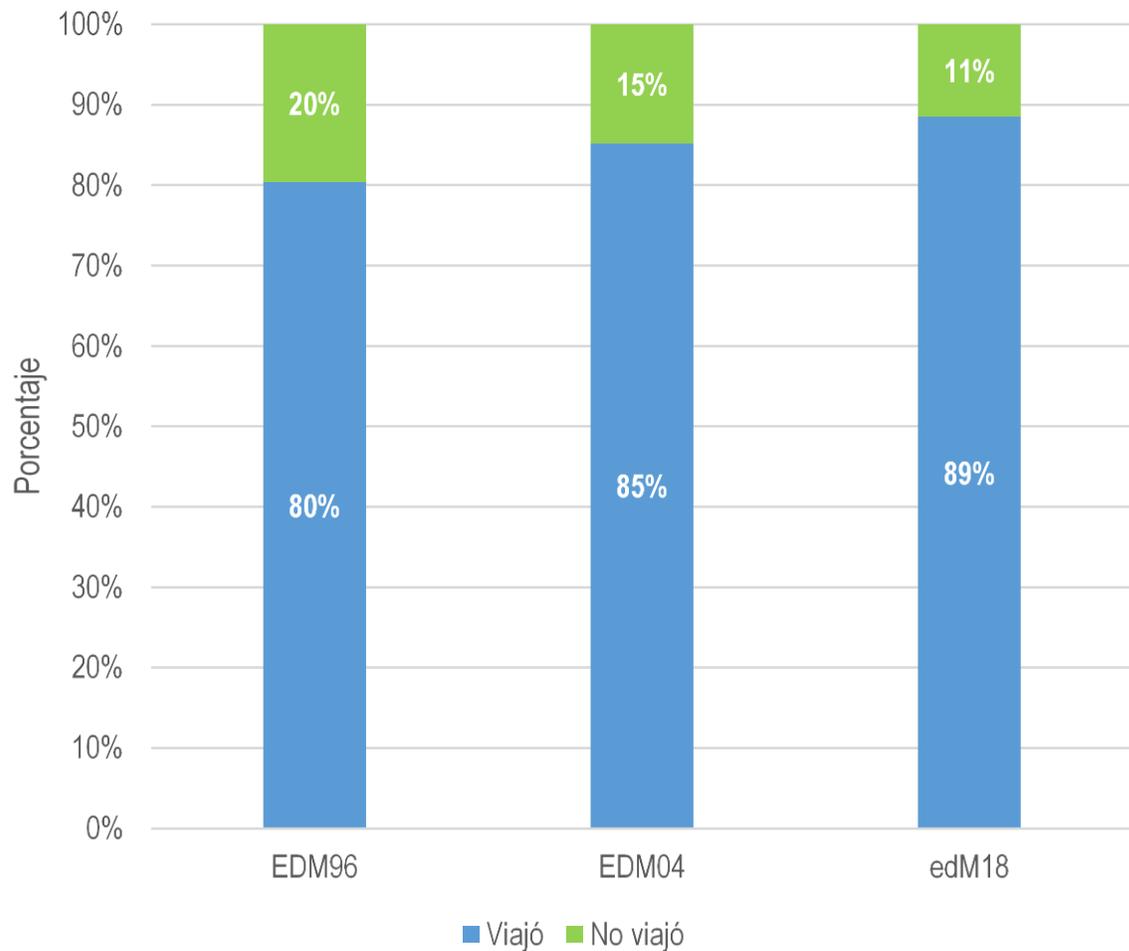


# El aumento del índice de motorización (turismos por cada 1.000 residentes)

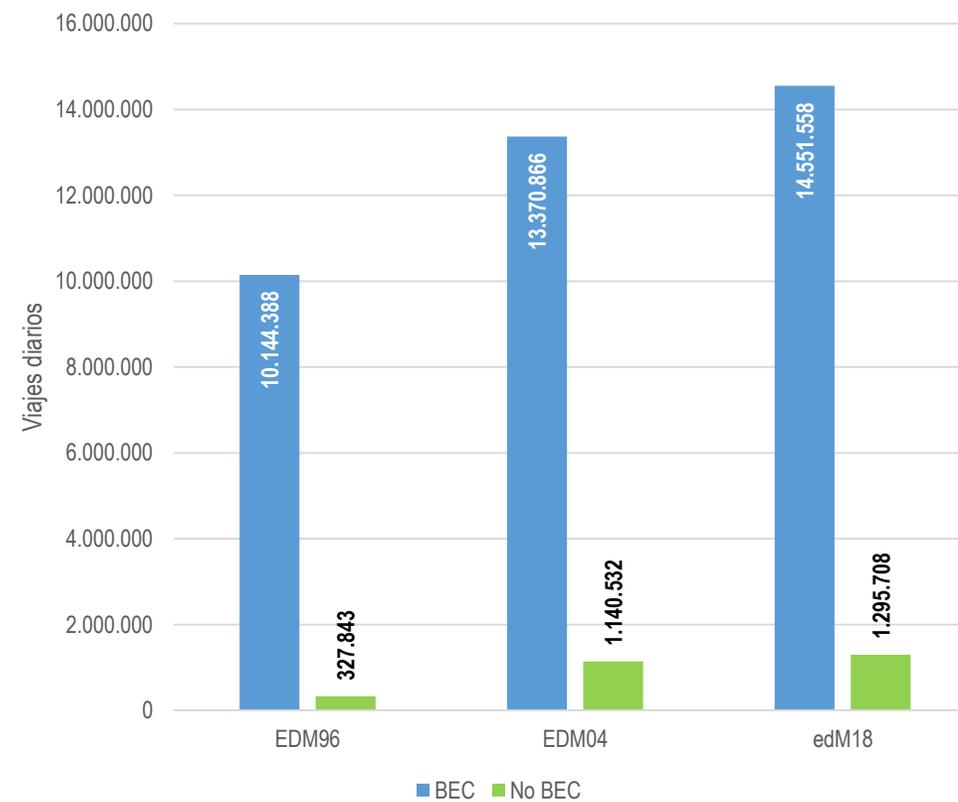
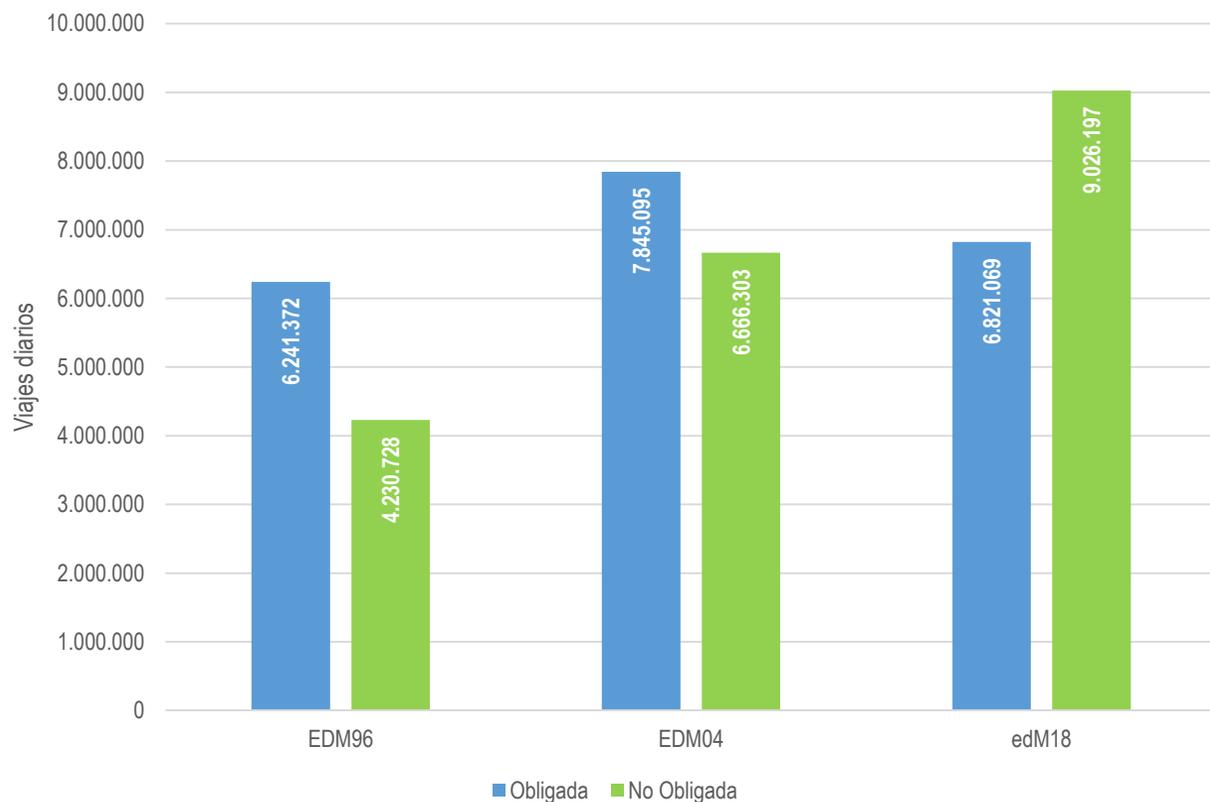


## Una sociedad más móvil:

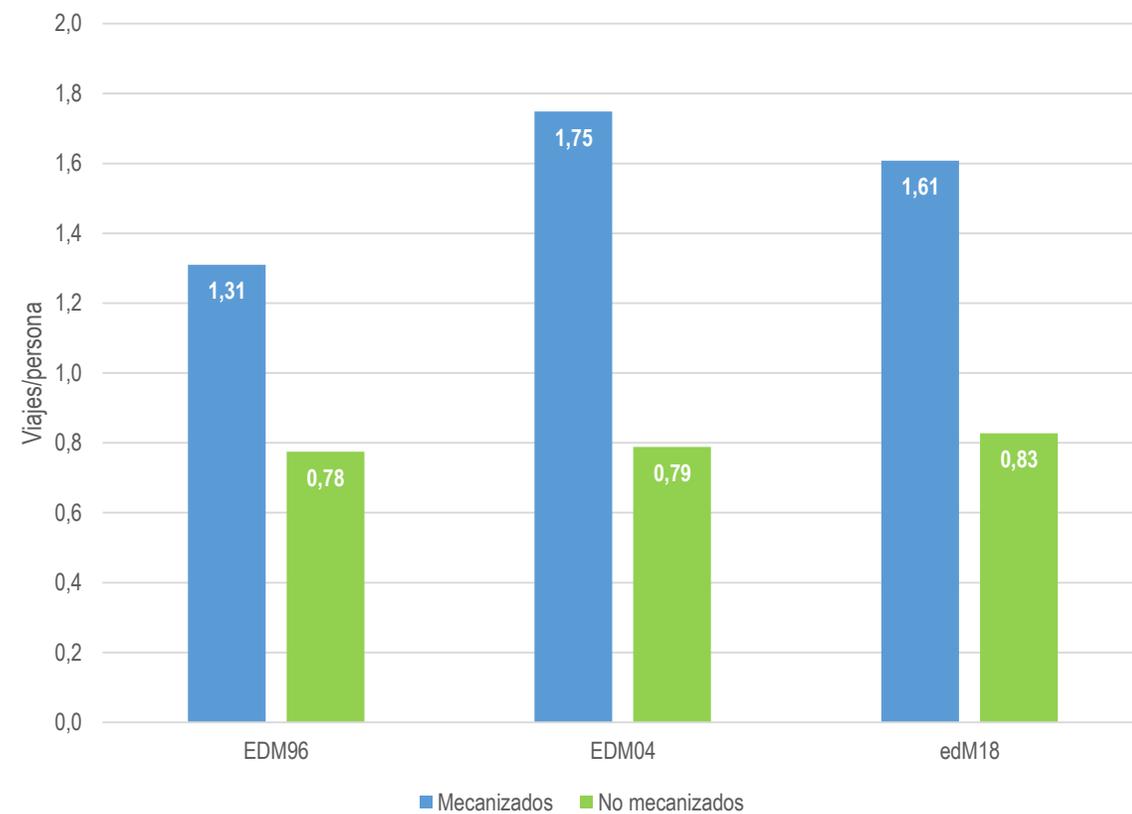
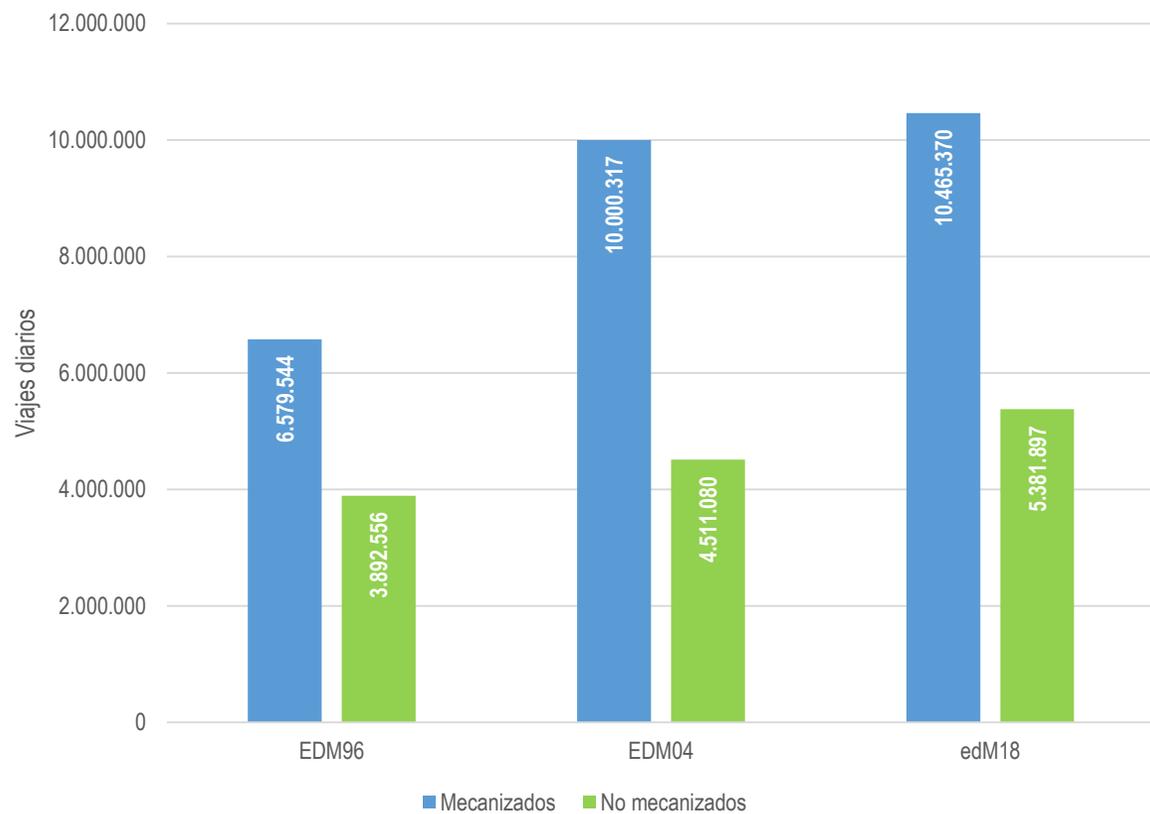
incremento del porcentaje de la población que viaja y del número de viajes por persona y día



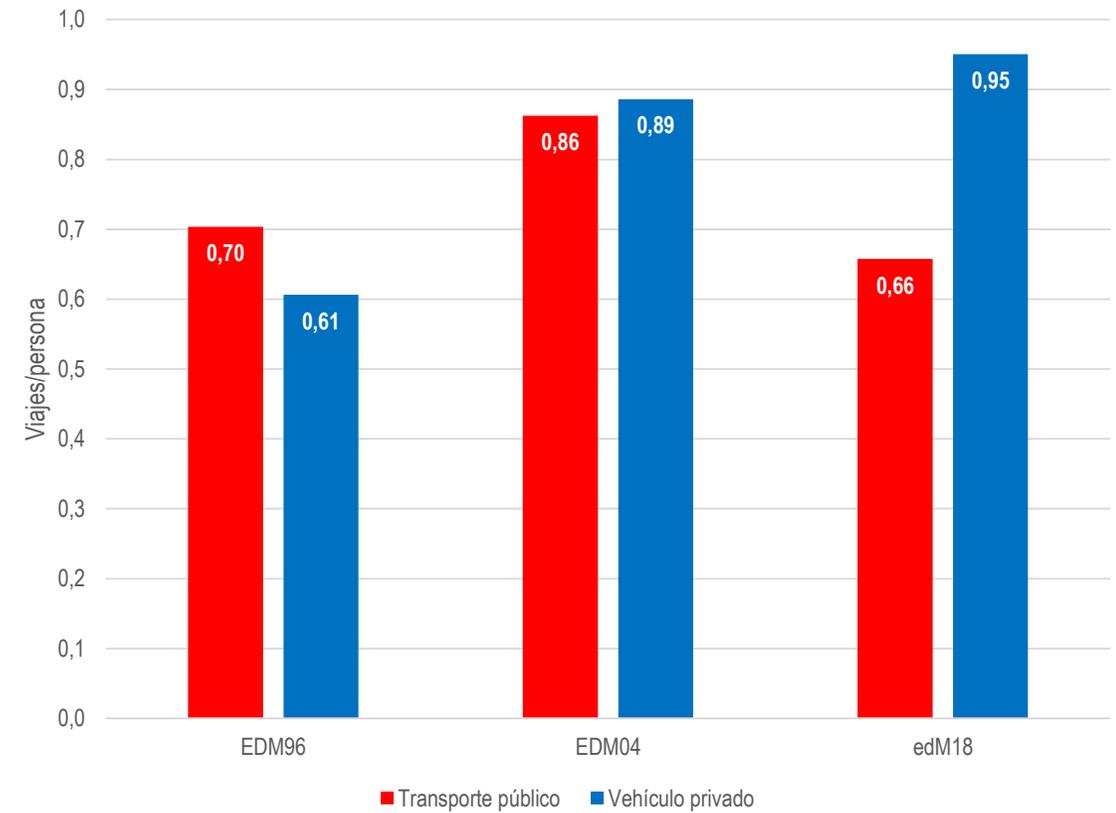
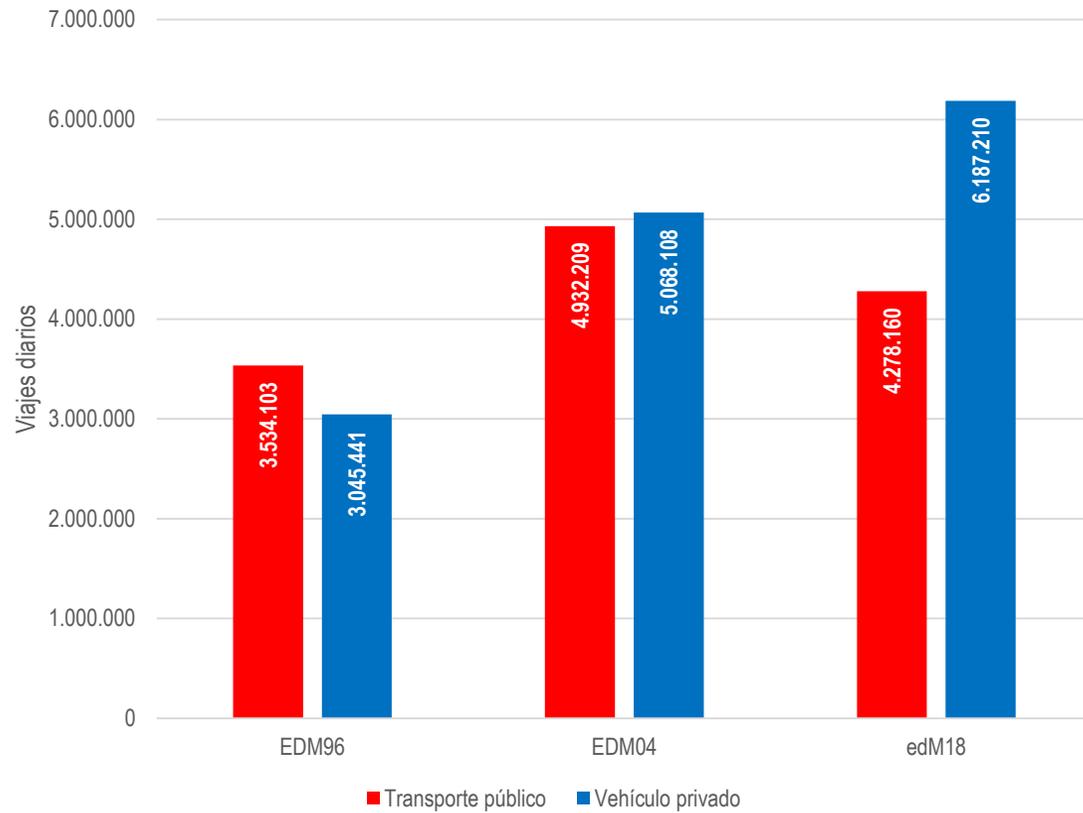
# El peso creciente de la movilidad no obligada, de los viajes NBEC...



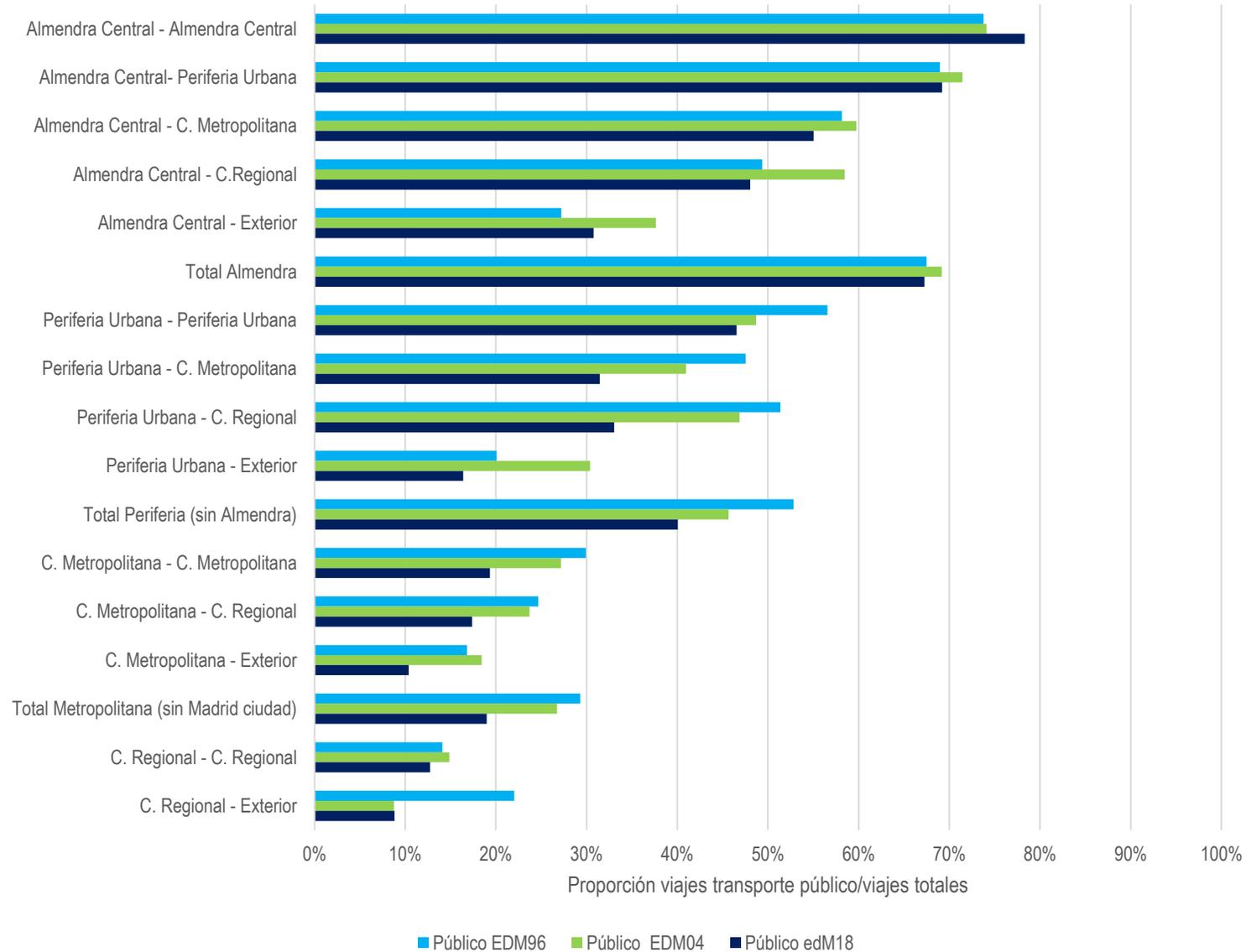
## ... y de los viajes mecanizados



# Se incrementa el uso del transporte privado



# El transporte público sigue dominando en la almendra, pero pierde cuota de mercado en la periferia y la corona metropolitana...



...cuando los viajes de la almendra pierden peso relativo y se disparan los interiores a la corona metropolitana

Relación Origen-Destino	EDM96	EDM04	edM18	% en EDM96	% en EDM04	% en edM18
Almendra Central - Almendra Central	734.214	1.081.993	826.844	11,2%	10,82%	7,9
Almendra Central- Periferia Urbana	1.536.920	1.958.384	1.609.664	23,4%	19,6%	15,4
Almendra Central - C. Metropolitana	635.851	901.609	817.864	9,7%	9,0%	7,8
Almendra Central - C. Regional	34.813	90.401	82.041	0,5%	0,9%	0,8
Almendra Central - Exterior	6.724	9.128	19.705	0,1%	0,1%	0,2
Periferia Urbana - Periferia Urbana	1.253.744	1.815.667	1.899.083	19,1%	18,2%	18,1
Periferia Urbana - C. Metropolitana	824.095	1.141.120	1.262.217	12,5%	11,4%	12,1
Periferia Urbana - C. Regional	41.121	87.520	102.154	0,6%	0,9%	1,0
Periferia Urbana - Exterior	9.091	19.219	29.804	0,1%	0,2%	0,3
C. Metropolitana - C. Metropolitana	1.242.434	2.337.700	3.026.683	18,9%	23,4%	28,9
C. Metropolitana - C. Regional	95.526	216.885	323.994	1,5%	2,2%	3,1
C. Metropolitana - Exterior	26.116	47.296	66.803	0,4%	0,5%	0,6
C. Regional - C. Regional	132.515	277.202	374.409	2,0%	2,8%	3,6
C. Regional - Exterior	6.124	14.355	19.463	0,1%	0,1%	0,2
Exterior - Exterior	257	1.839	4.641	0,0%	0,0%	0,0
<b>Total</b>	<b>6.579.545</b>	<b>10.000.317</b>	<b>10.465.370</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0</b>

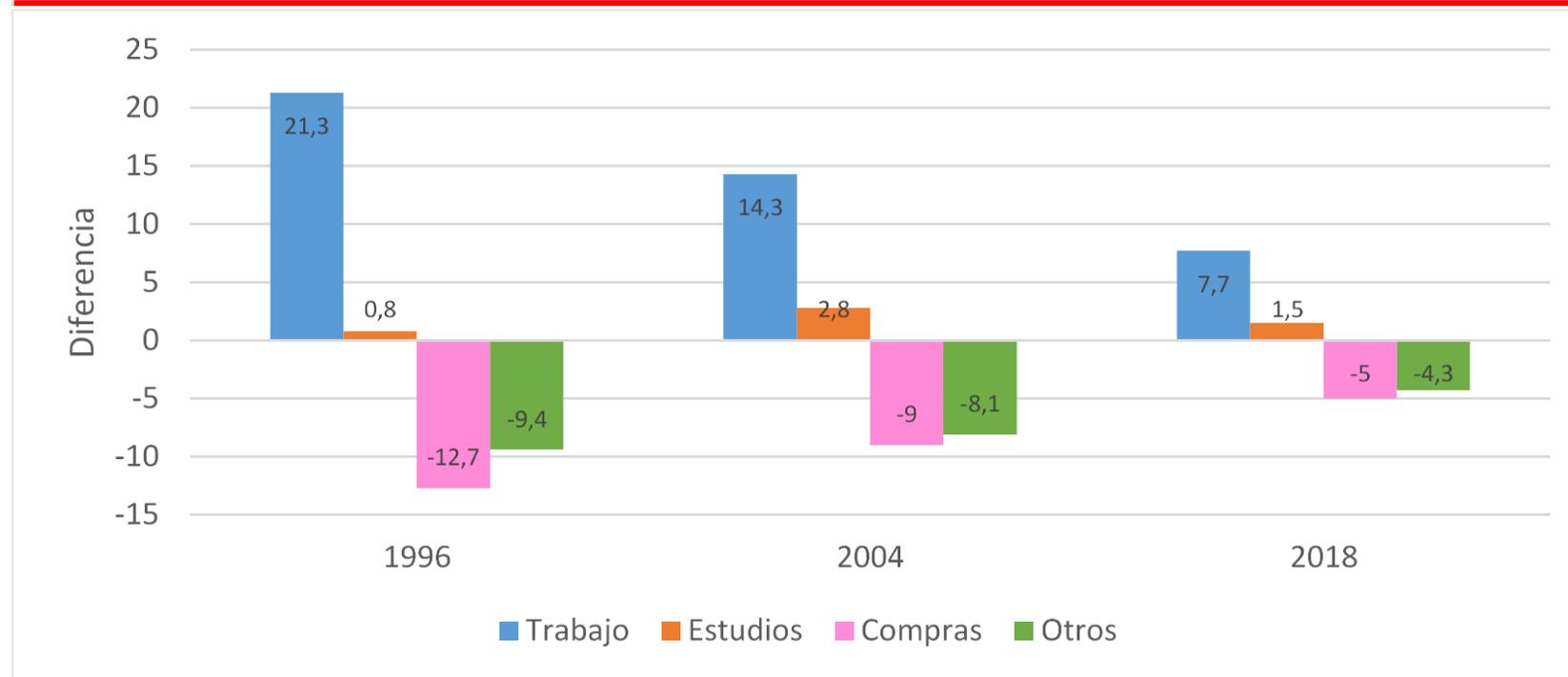
Se mantiene la brecha de género en la población que no viaja y la paridad en el número de viajes por persona

EDM		No viaja		Viaja		Total	
		Total	%	Total	%	Total	%
1996	Hombre	374.342	16,1	1.955.508	83,9	2.329.850	100
	Mujer	574.375	22,8	1.948.417	77,2	2.522.792	100
2004	Hombre	357.654	13,3	2.329.049	86,7	2.686.703	100
	Mujer	468.483	16,2	2.432.223	83,8	2.900.706	100
2018	Hombre	284.812	9,6	2.696.083	90,4	2.980.895	100
	Mujer	431.019	13,2	2.832.066	86,8	3.263.085	100

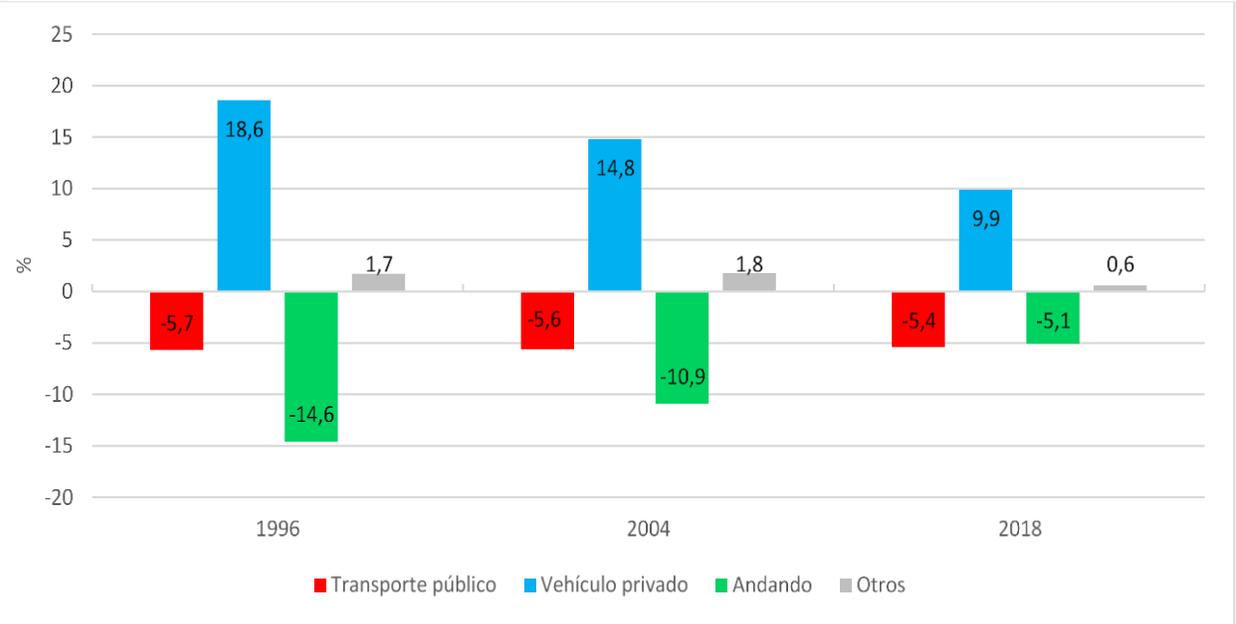
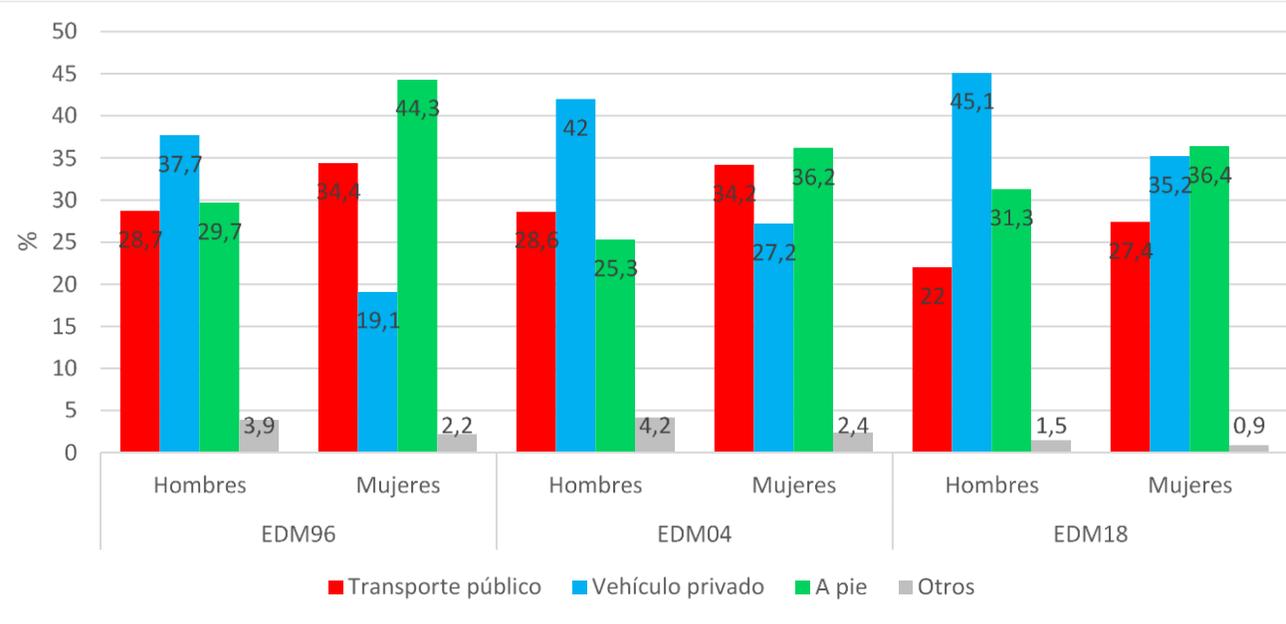
EDM	Hombres		Mujeres		Total	
	Viajes	Viajes /persona	Viajes	Viajes/persona	Viajes	Viajes /persona
1996	5.114.876	2,2	5.357.355	2,12	10.472.231	2,16
2004	6.818.874	2,54	7.692.524	2,65	14.511.398	2,6
2018	7.563.078	2,54	8.284.188	2,54	15.847.266	2,54

pero disminuye la brecha de género en la distribución de los viajes según motivos

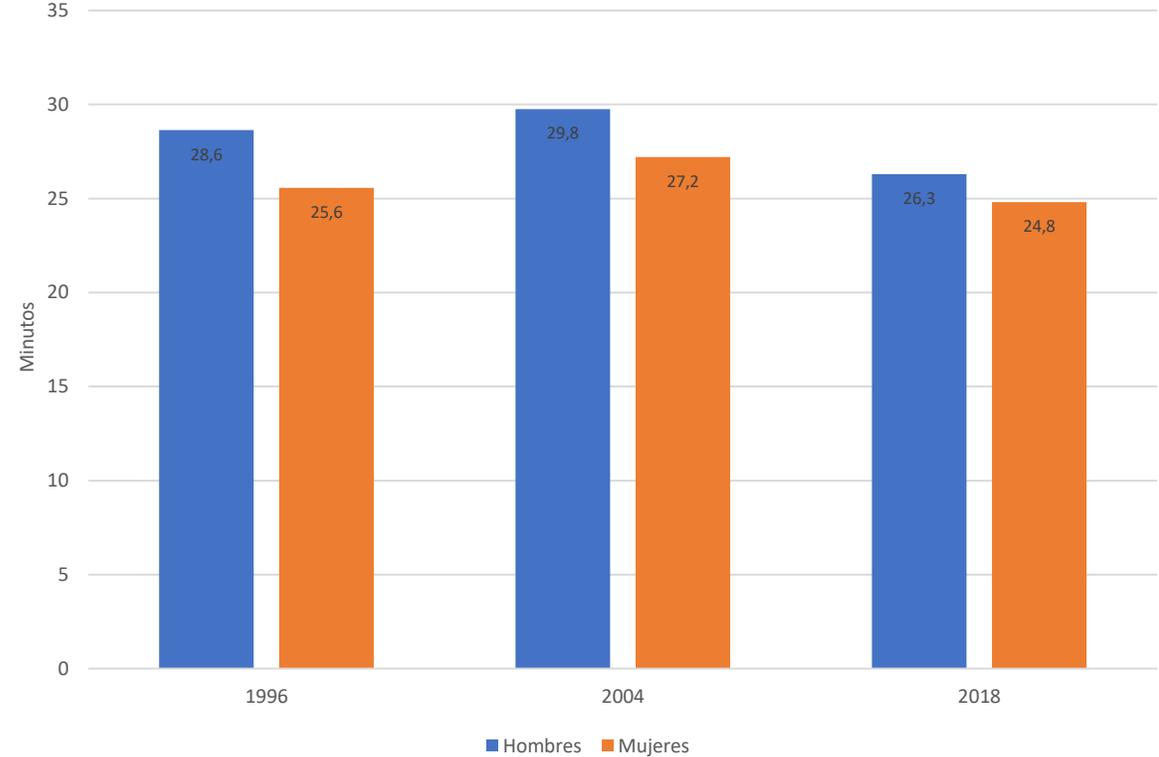
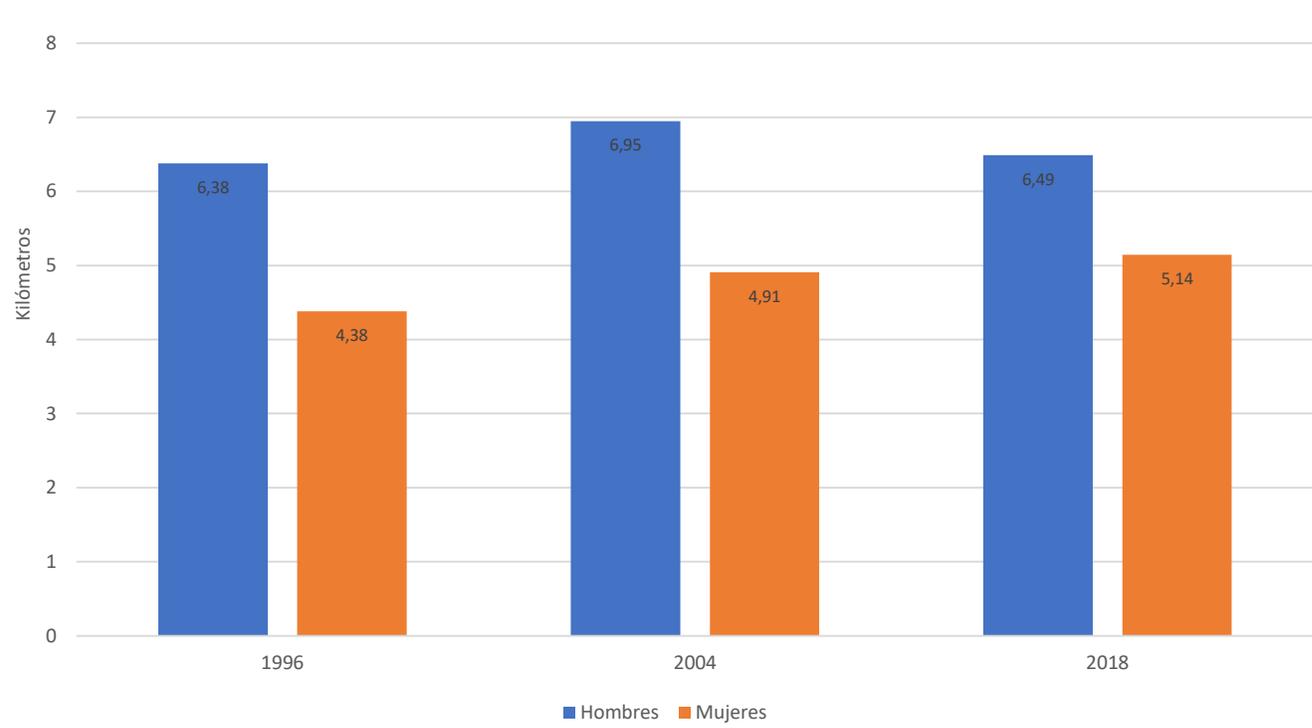
Motivo	1996		2004		2018	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Trabajo	47,1	25,8	42,4	28,1	33,4	25,7
Estudios	27,9	27,1	20,8	17,9	16,5	15
Compras	4,6	17,4	6,1	15,1	9,1	14,1
Otros	20,4	29,7	30,8	38,9	40,9	45,2
Total	100	100	100	100	100	100



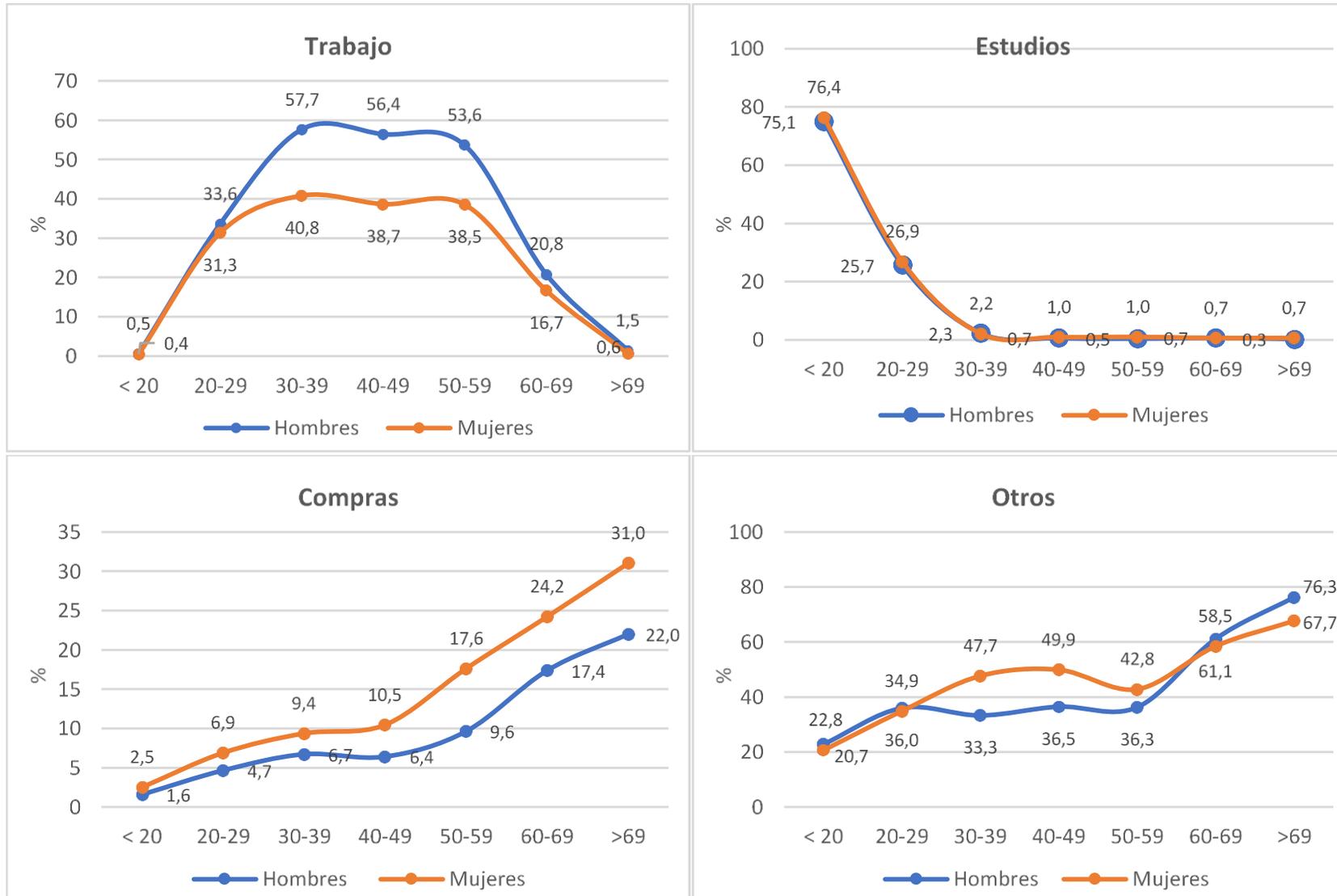
# en el reparto modal



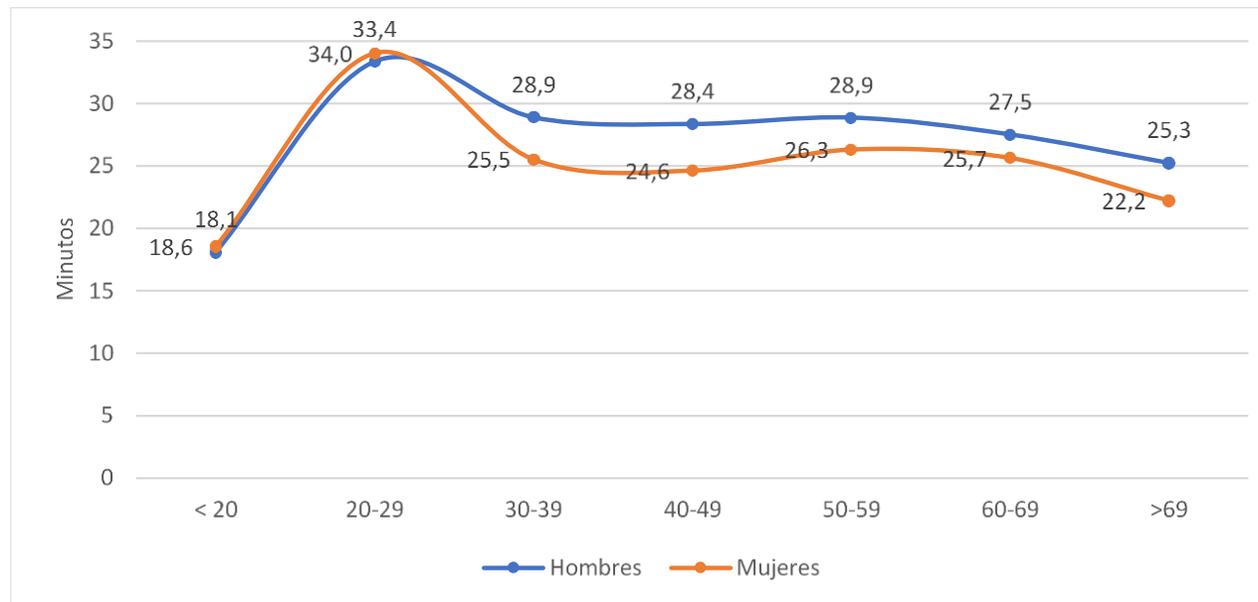
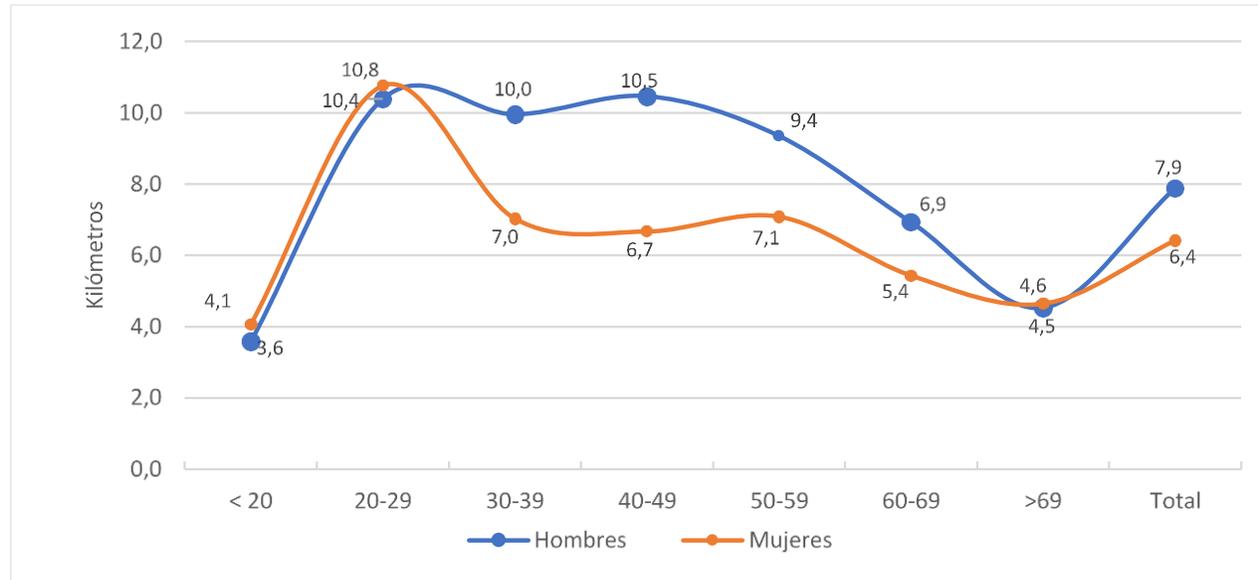
# y en las distancias y tiempos de viajes



# Las diferencias de género en la distribución de los viajes según motivos



# Las diferencias de género en las distancias y tiempos de viaje



## Conclusiones generales sobre la evolución de la movilidad

- Crecimiento muy significativo de la población y el empleo en el periodo 1996-2018
- Progresiva dispersión de la población y descentralización del empleo: mayor peso de los viajes con al menos una punta en las coronas exteriores
- Incremento de la movilidad personal: personas que viajan y del número de viajes por persona
- Aumento de la movilidad no obligada y de los viajes NBEC
- Incremento de los viajes mecanizados, del uso del vehículo privado y de las distancias recorridas (no de los tiempos de viaje)
- Esta evolución está relacionada con los cambios en el modelo territorial (nuevos desarrollos) y en la sociedad (estilos de vida)

## Conclusiones generales sobre la brecha de género y su evolución

- La proporción de personas que no viajan es mayor entre las mujeres que entre los hombres, pero el número de viajes por persona es similar
- Las mujeres recorren menos distancia, se desplazan más en transporte público y andando pero menos en vehículo privado
- Las mujeres hacen menos por motivo trabajo y más viajes a compras y por otros motivos
- Las diferencias entre hombres y mujeres se mantienen más o menos estables en cuanto al número de personas que no viajan y el número de viajes al día, mientras que disminuyen en el motivo, el modo y las distancias y tiempos de viaje
- La disminución de la brecha de género en la movilidad está directamente relacionada con la mayor participación de la mujer en el mercado laboral

# **Evolución de la movilidad en la Región de Madrid: EDM96-EDM04-EDM18**

Javier Gutiérrez Puebla

