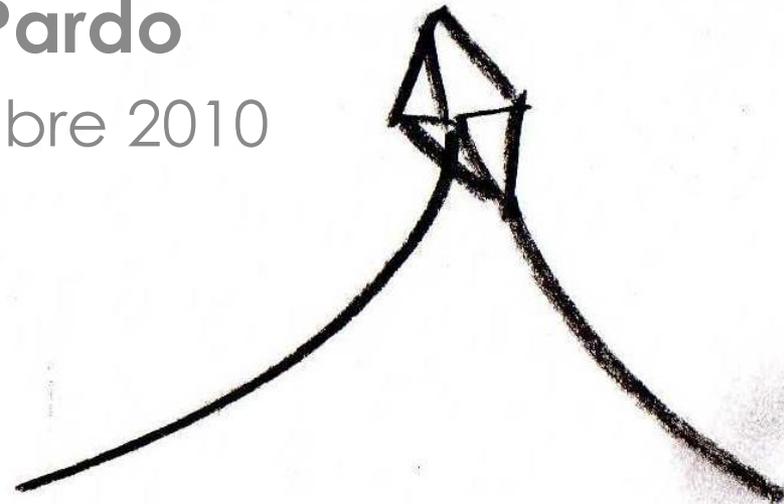


Problemas de transporte en el mundo en desarrollo y estrategias para afrontarlo

CarlosFelipe Pardo

Villavicencio, Octubre 2010



Estructura de la presentación

- Transporte sostenible
- Transporte público (TP)
- Transporte no motorizado (TNM)
- Gestión de la demanda (TDM)
- Integración

Varias ciudades

- ↓ – Bangkok (Tailandia) H_0
- ↓ – Kuala Lumpur (Malasia) H_0
- ↑ – Singapur H_1
- ↑ – Pune (India) H_1
- Bogotá (Colombia) H_1



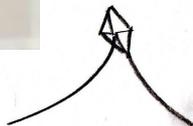
Los retos del transporte sostenible

- Sociales
 - Acceso
 - Pobreza
 - Seguridad (vial y personal)
- Económicos
- Ambientales
- Políticos



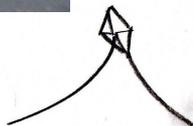
Transporte público

- Mejoramiento de transporte colectivo
- Desarrollo de transporte masivo (BRT, etc)
- Integración entre modos existentes



Transporte no motorizado (TNM)

- Peatones (andenes, cruces adecuados, no tantos puentes)
- Bicicletas (ciclorrutas, ciclovías, calles de baja velocidad)



Gestión de la demanda (TDM)

- Cobros por congestión
- Impuestos y sobretasas (propiedad, uso)
- Estacionamientos (precios, oferta)
- Pico y placa



Gestión de la demanda, no solo la oferta

La gestión del tráfico debe enfocarse no solo en aspectos de la oferta (como provisión de más vías o más amplias), sino que en la demanda



Nanjing

Especialmente en las ciudades medianamente densas, al igual que en las ciudades dependientes a los automóviles, no es posible comprar o construir para mejorar la congestión



El enfoque “empuje y hale”

Medidas con efectos de empuje: la gestión de parqueo en áreas específicas, restricciones de parqueo o cerramientos según horas del día, manejo de la congestión, reducciones de velocidad, peajes urbanos

Medidas con efectos de hale: prioridad para los sistemas de transporte públicos, alta frecuencia de servicio, paraderos y entorno orientados al bienestar de los pasajeros, más comodidad, parquee-y-viaje, bicicleta-y-viaje, ciclorrutas, conexiones atractivas de peatones



Medidas con efectos de empuje y hale: redistribución de vías para construcción de ciclorrutas, andenes más amplios, vías exclusivas para buses, redistribución de fases de semáforos a favor de transporte público y medios no motorizados, conceptos de promoción, participación de ciudadanos, regulación y penalización.

Fuente: Müller, P., Schleicher-Jester, F., Schmidt, M.-P. & Topp, H.H. (1992): Konzepte flächenhafter Verkehrsberuhigung in 16 Städten”, Grüne Reihe des Fachgebiets Verkehrswesen der Universität Kaiserslautern No. 24.



Uno de los temas que el TDM podría evitar



Integración

- Entre modos de transporte público
- Entre TP y otros modos
 - Bicicletas
 - Andenes
 - Taxis
 - Carros (park n ride)



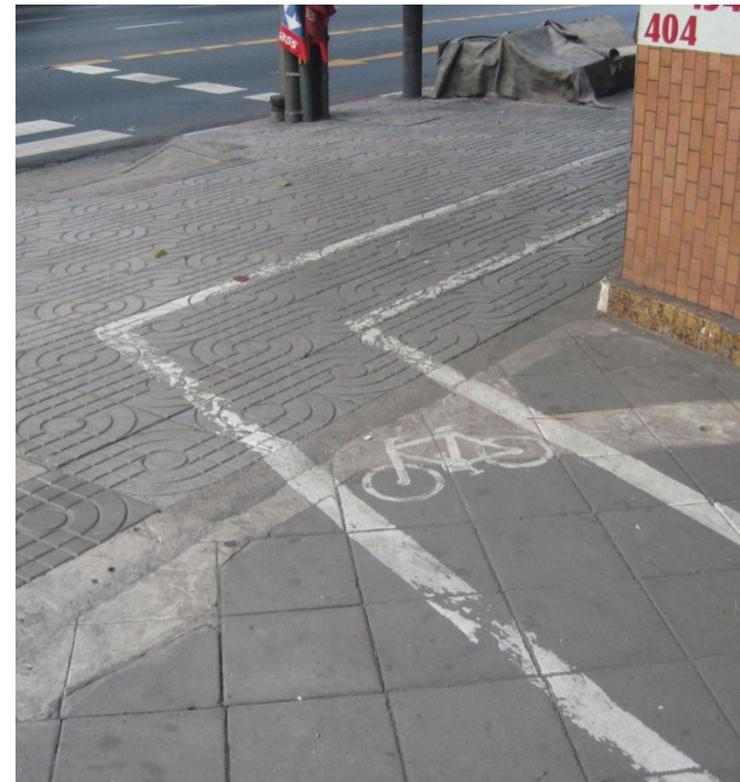
Bangkok

- Transporte público
 - Skytrain
 - BRT (proyecto)
 - Transporte colectivo



Bangkok

- Transporte no motorizado
 - Andenes (“cuando se pueda”)
 - Ciclorrutas (“donde no estorben”)
 - skywalk







Bangkok

- Gestión de la demanda
 - No! Gestión de la oferta
 - “ITS lo puede todo”



Kuala Lumpur

- Transporte público
 - 5 sistemas de transporte masivo
 - No integración de sistemas de transporte (física ni tarifaria)



Kuala Lumpur

- Transporte no motorizado
 - Multas por cruces
 - Andenes? ciclorrutas=?



Kuala Lumpur

- Gestión de la demanda
 - No! Oferta!!
 - Trancones



Singapur

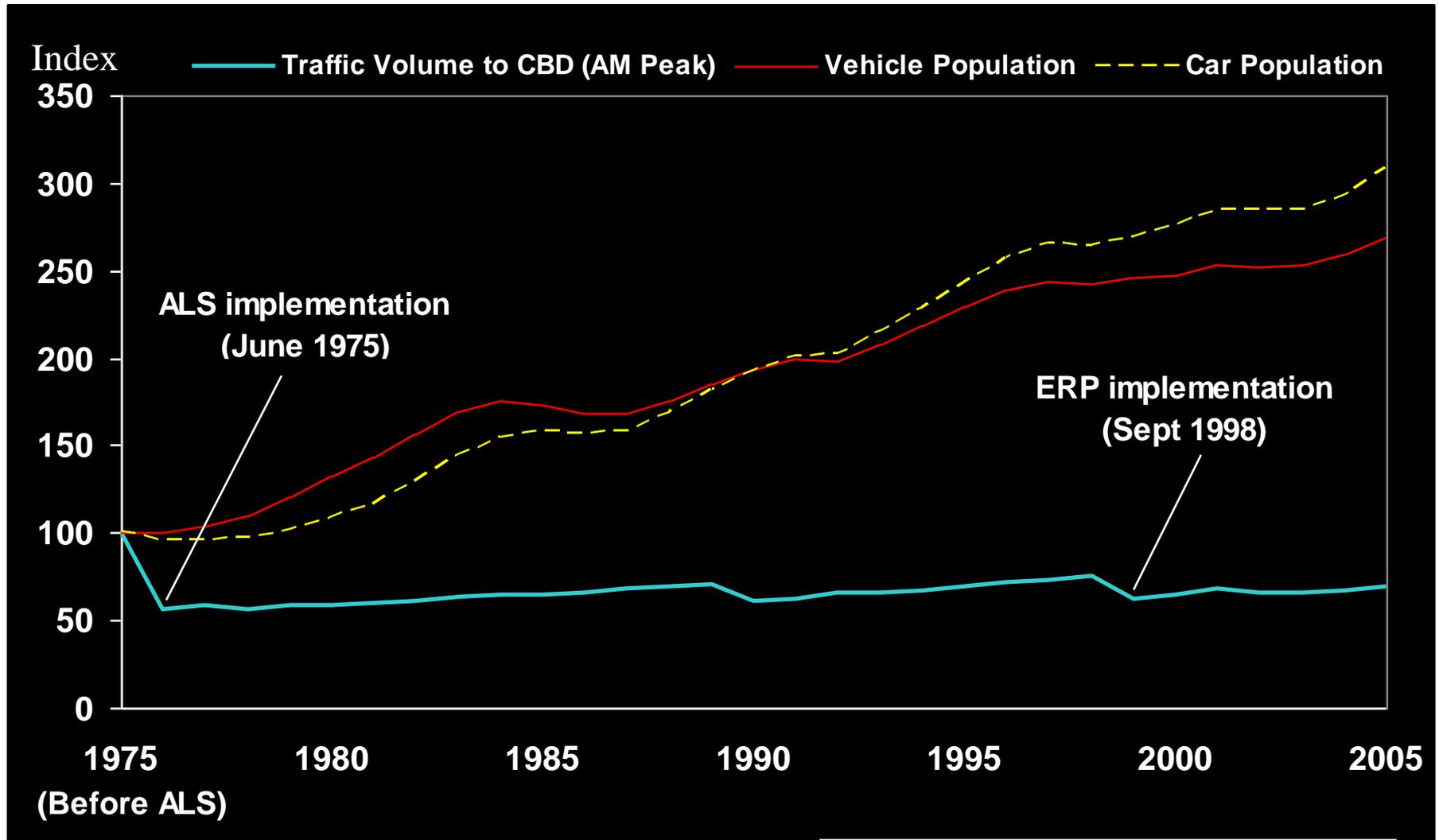
- Gestión de la demanda
 - Cobro por propiedad (subasta, tasas)
 - Cobro por uso (peajes urbanos)



BMW 325i(A)		
	S\$	Euro
OMV	64543	30735
Duty	12909	6147
GST	3550	1690
ARF	83906	39955
COE	26000	12381
Total	190908	90909



Singapur- efecto de cobro por congestión



Data are scaled to 100 for base year 1975 (before ALS)

Pune

- Transporte público
 - Mejorías con proyecto BRT
 - Aún mejorando



Pune

- Transporte no motorizado
 - Andenes?
 - Ciclorrutas?



Bogotá

- Transporte público
 - BRT
 - Mejoramiento del transporte colectivo (sistema integrado)



Pero...



Bogotá

- Transporte no motorizado
 - Ciclorrutas
 - ciclovía



Bogotá

- Gestión de la demanda
 - Pico y placa
 - Todo el día?
 - Sábados?
 - Quitarlo?
 - Política de estacionamientos
 - Peaje urbano?



Conclusiones

Soluciones discutidas:

H_0

Típicas (BKK, KL)

- Centradas en la **oferta** de infraestructura
- Centradas en el movimiento de **vehículos**
- Centradas en los **síntomas**

H_1

Sostenibles (SG, PUN, BOG)

- Centradas en la gestión de la **demanda**
- Centradas en movimiento de **personas y productos**
- Centradas en las **causas**





Gracias.

Carlosfelipe Pardo

deespacio@gmail.com

