IMPACTOS POSITIVOS DEL SISTEMA INTEGRADO DEL TRANSPORTE MASIVO - MIO

M.Sc. Carlos Alberto Becerra Chávez
Jefe Oficina de Planeación de la Operación
Metro Cali S.A.

Santiago de Cali, Octubre 18 de 2017

PROBLEMA IDENTIFICADO

- Congestión
- Contaminación
- Accidentalidad
- Sobreoferta del TPC (4.934 veh)
- Guerra del Centavo
- Horas extensas de trabajo operadores
- Paralelismo entre rutas (142)
- Crecimiento acelerado autos y motos
- Red Vial Limitada
- Red Semafórica obsoleta
- Estacionamiento fácil y económico;
- Precios de combustible favorables
- Recursos limitados
- 80% viajes en TPC y 20% veh part.
- Prioridad veh partic sobre peatón, bici y TPC
- Desequilibrio distribución Usos del Suelo
- Crecimiento acelerado de la ciudad
- Invasión espacio público vendedores y autos

VISION

Hacer de Cali una mejor ciudad para vivir a través de la implementación de un Sistema Integrado de transporte público armónico con el desarrollo de la ciudad.

Al 2022 el SITP tendrá una cobertura del 100%, integración intermodal, con Sostenibilidad financiera y NSU mínimo del 80%.

LINEAS ESTRATÉGICAS

Articular un sistema integrado de transporte intermodal	Focalizar el servicio a la satisfacción de los usuarios	Gestionar la sostenibilidad a largo plazo

OBJETIVOS

Priorizar y mejorar la movilidad de los modos de transporte público

Aumentar la cobertura en demanda y espacial del sistema

Completar la infraestructura MIO

Aumentar la partición modal de modos de transporte sostenibles

Promover un mejor equilibrio en distribución Usos del Suelo

Mejorar la cantidad de espacio público en la ciudad

CONTEXTO INSTITUCIONAL

2001

2009

Experiencia Sistema BRT Curitiba

Ley 310 de 1996 – Ley de Metros. Política Pública para promover los SITM. Nación aporta entre 40% y 70% para BRT

Ley 1083 de 2006 que prioriza la movilidad de los peatones, ciclistas y TPC sobre el vehículo particular

Ley 1753 de 2015. Plan Nacional de Desarrollo. Define que los SITM no son auto-sostenibles pero pueden ser sostenibles

Actores involucrados: Gobierno Nacional, Gobierno Municipal, Secretaría de Movilidad, Empresas de Transporte Público, propietarios buses, empresas afectadas por obras y comunidad.

ENFOQUE

- Estructuración del SITM con Banca de Inversión
- Elaboración documentos CONPES financiación obras con aportes Nación 70% Municipio 30%
- Licitación diseños y construcción obras
- Licitaciones concesiones
- Visitas técnicas para conocer experiencia de otros sistemas
- Asistencia Técnica Ministerio de Transporte y Planeación Nacional
- Participación activa entidades Municipio para el logro del proyecto del SITM: Comité de Movilidad Directivo y Operativo
- Elaboración Estudios Técnicos para actualizar el proyecto: GGT 2006 – Estudio Ladera 2010. Encuesta Movilidad 2015

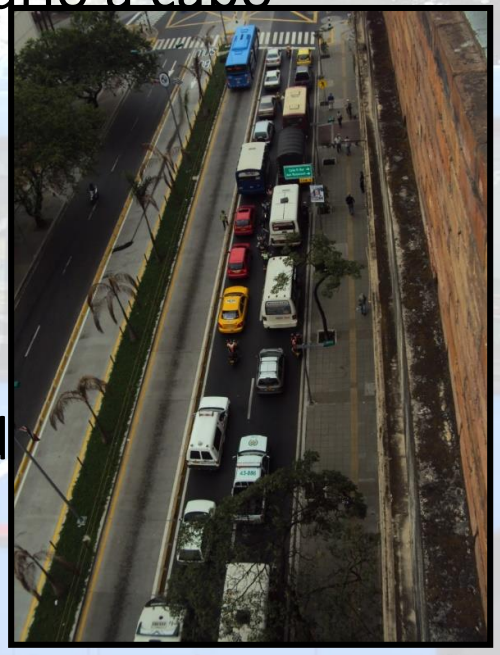
RESULTADOS OBTENIDOS

- Incremento velocidad promedio de 15 a 20 km/h.
- Reducción en la cantidad de accidentes
- Reducción de CO_2 > 60% y de PM_{10}>70%
- Reducción del 86% de la flota del TPC (4230 veh)
- Reducción cantidad empresas TPC de 25 a 4.
- Mejora confort usuarios por velocidades más estables
- Construcción 5 de 9 terminales, 2 de 4 patios, 55 estaciones, 38 km troncales, 1790 paradas.
- Facilidad acceso buses padrones duales en carriles exclusivos
- 60% de la flota es accesible (528 de 915)
- Ahorros en costo para usuarios por tarifa única
- Mayor seguridad del peatón en intersecciones de troncales
- Mayor cantidad de espacio público
- Mayor equidad en distribución vial en corredores troncales con exclusividad para el MIO, el peatón y la bici.
- Integración con el MIO-cable en Ladera Comuna 20
- Construcción de algunos tramos de ciclo-rutas
- Generación de más 3200 empleos formales

LECCIONES APRENDIDAS

Debilidad-Riesgo

- EL SITM- MIO no es autosostenible pero puede ser sostenible
- Se requiere voluntad política y un líder para llevarlo a cabo
- Revisión componentes tarifa
- Modelo empresarial de gestión de transporte



Fortalezas

- Los carriles exclusivos son un éxito para la ciudad
- Proyecto de inclusión social
- Estructura organizada y moderna
- Vehículos, medio ambiente y accesibilidad
- Tarifa única
- Integración y coordinación institucional
- Se implementó el MIO-Cable

LECCIONES APRENDIDAS

Oportunidades de Mejora y Retos

- Fortalecer acceso al Medio de Pago, comunicaciones
- Prioridad para buses MIO en intersecciones
- Evaluar nuevas fuentes de financiación para lograr la sostenibilidad financiera
- Uso de Carriles preferenciales
- Formular política pública para reducir costos operacionales
- Evaluar uso buses duales de menor tamaño con puerta izquierda baja y alta, en carriles preferenciales rutas pretroncales
- Mejorar accesibilidad a las estaciones y terminales del MIO
- Equilibrar distribución del uso del suelo en la ciudad
- Fortalecer la infraestructura para bici y el peatón
- Incrementar la flota de buses para mejorar la cobertura y la calidad del servicio de transporte público en la ciudad
- Lograr la integración con los otros modos de transporte
- Construir la infraestructura que está pendiente
- Formular nuevos proyectos para continuar fortaleciendo el MIO