

Reestructuración de la red de transporte público del Gran Mendoza 2015 y su articulación a las propuestas del Plan Integral de Movilidad para el largo plazo

Ministerio de Transporte
Gobierno de la Provincia de Mendoza
Arq. Leticia Barchilón
Ing. Gustavo Luis Pastor

Indice

1– Las Propuestas del Plan Integral de Movilidad a largo plazo

2– Propuestas para la reestructuración de la red de transporte colectivo, 2015



Muchas de las disfunciones de las ciudades tienen que ver con la manera en que se resuelve la movilidad

Desde hace más de 50 años en Mendoza, como en otras ciudades, la prioridad estuvo acordada a los requisitos del automóvil



La escala de diseño en los proyectos esta dada por el automóvil sobre lo otros modos, incluyendo al peatonal



Los municipios crecen con bajas densidades en forma de mancha de aceite, sobre terrenos cultivables.

El desarrollo se piensa en términos de Accesos y Corredores, privilegiando la velocidad. No se piensa en términos de Avenidas y Boulevares, paseos o senderos.

Este modelo de desarrollo no está generando CIUDAD, sino sectores urbanizados, fragmentados por barreras



Desde el Ministerio de Transporte tradicionalmente se respondió al crecimiento urbano con el alargamiento de los recorridos, muchas veces sobre calles en malas condiciones y sin veredas



En 2012 surgió el metrotranvía como una infraestructura más, financiada por el Gobierno Provincial, construida por el Ministerio de Infraestructura.



En 2012 la Dirección de Vías y Medios pasó a ser Secretaría de Transporte, y en 2014 fue ascendida a la categoría de Ministerio de Transporte.

Con el aval de esta nueva jerarquía, se decidió abordar el tema del Transporte en forma integral, considerando al colectivo como un modo más, dentro de la problemática de la MOVILIDAD de la ciudad



Bajo este marco, se
consideró
al nuevo elemento
Metrotranvía



Una oportunidad para repensar la ciudad. Para abordar esta tematica el Ministerio de Transporte comenzo a desarrollar el Plan Integral de Movilidad Sustentable



Las Propuestas del Plan Integral de Movilidad a largo plazo:

- Dar prioridad al transporte público y al espacio público, por sobre el auto particular,
- Convertir al Metrotranvía, y la red de Metrotranvía a mediano y largo plazo, en sistema troncal y masivo de transporte público,

Las Propuestas del Plan Integral de Movilidad a largo plazo

- Desalentar el uso del auto particular,
- Propiciar la mejora del espacio público y su arboleda,



Las Propuestas del Plan Integral de Movilidad a largo plazo

- Favorecer la marcha a pie y la bicicleta,
- Propiciar la densificación y los usos mixtos
- Estudiar el uso de los vacíos urbanos existentes a lo largo del corredor del Metrotranvía, y en general en las áreas consolidadas de los Municipios.



Se propone hacer un cambio de escala, revalorando la escala de la ciudad tradicional y su damero.



Considerar al
peatón como
escala de diseño
urbano y al espacio
público como el
soporte de la
movilidad
sustentable



¿Qué necesitamos?

Una movilidad que haga un uso eficiente del espacio público



Distintos modos de transporte para trasladar 10.000 personas y su incidencia en el espacio público



	Capacidad Personas	Unidades	Superficie (m2)
Vehículo	4	2.500	30.000
Vehículo	1.5	6.667	80.000
Bus urbano	80	125	4.875
Bus articulado	140	71	4.286
Tranvía	180	56	3.833



El auto consume 20 veces más de espacio que el transporte público

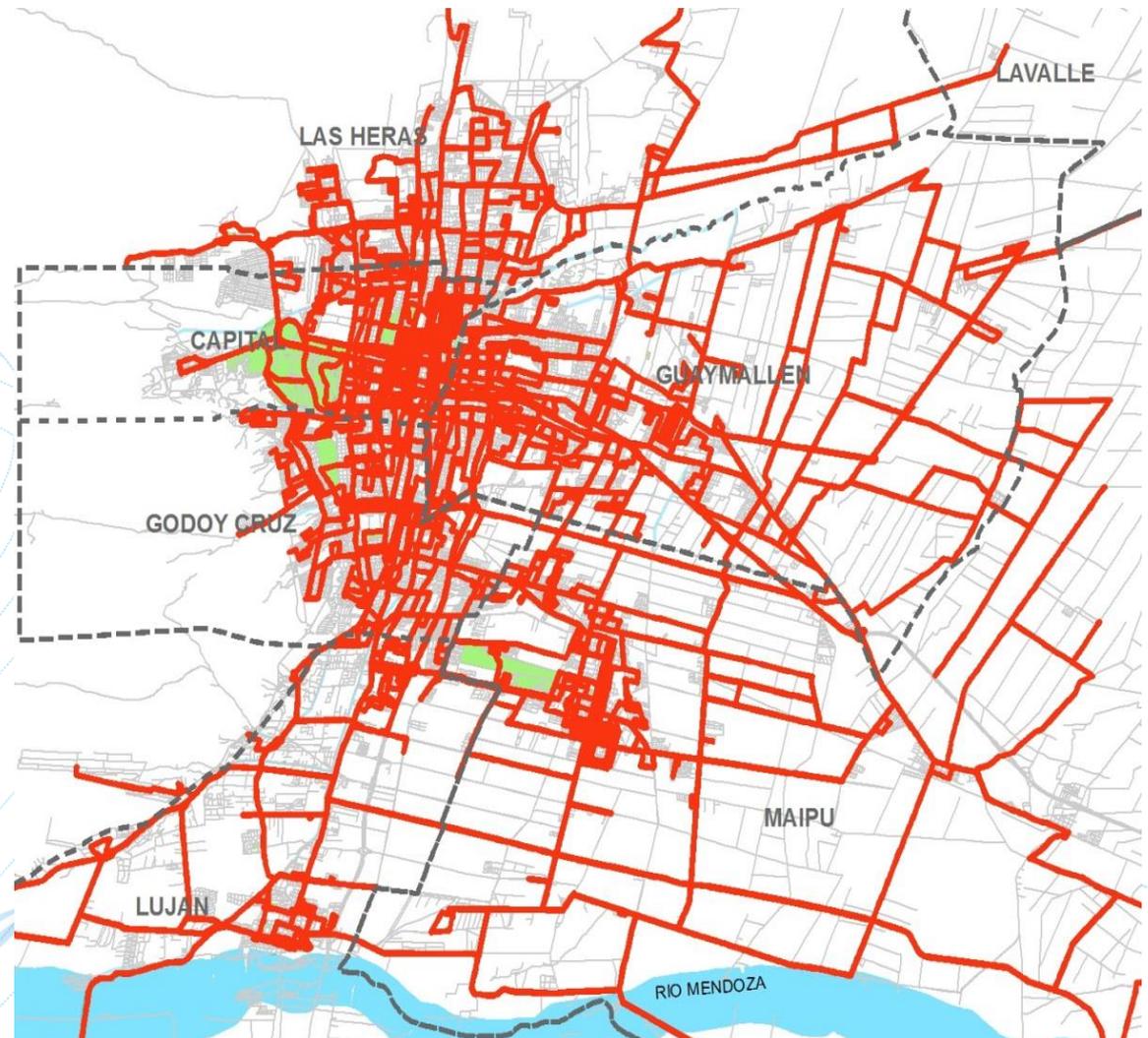


**Queremos adherir al
nuevo paradigma**

¿Qué tenemos hoy en el Gran Mendoza?

150 líneas de colectivos

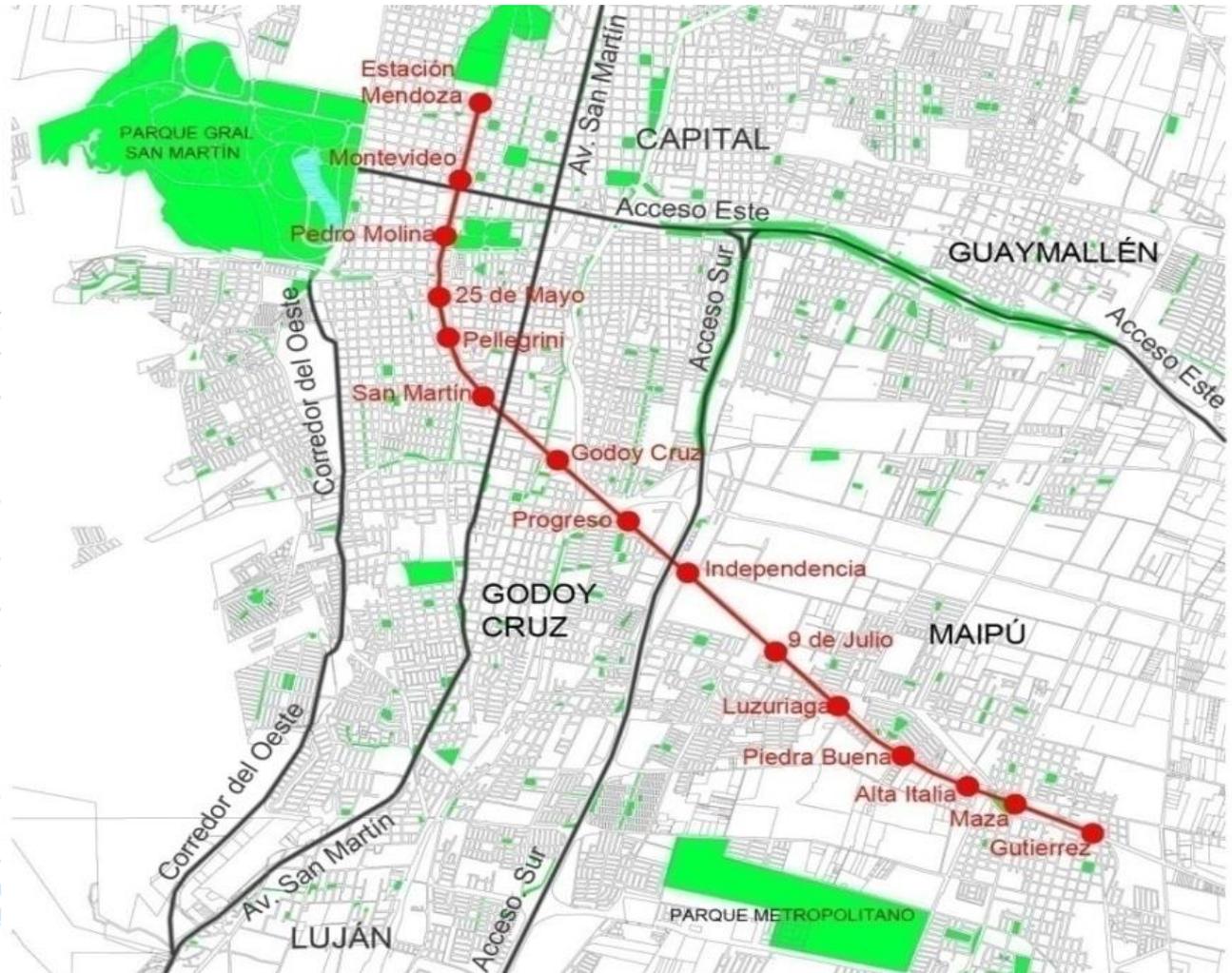
6 líneas de trolebus



¿Qué tenemos hoy en el Gran Mendoza?

1 línea de
Metrotranvía,
proyectada en 1990,
fue inaugurada 20
años después

12,5 km.
6.500 pasajeros
diarios



**¿Qué necesita el tranvía
de Mendoza para
representar un cambio?**



Necesita pensarse no sólo como un medio de transporte sino también como un sistema con capaz de producir un cambio positivo espacio público



**¿Que le falta al MTM que
conocemos para dar ese salto?**

The image features decorative blue wavy lines in the bottom-left and bottom-center areas. These lines are composed of multiple parallel, flowing curves that create a sense of movement and depth. The lines are light blue and have a slight gradient, giving them a three-dimensional appearance as if they are ribbons or waves.

Ser considerado Política de Estado

El consenso de todas
las Autoridades y
actores involucrados en
la ciudad



Debe formar parte de una red a largo plazo, extendiéndose a las zonas densas de viviendas y empleos del Gran Mendoza,

Debe articularse a los otros modos de transporte, a través de una red intermodal, y reemplazar recorridos de colectivos,

Debe mejorar su accesibilidad e insertarse en el tejido de los barrios.



¿ Qué empezamos a hacer?

Dentro del Plan Integral de Movilidad Sustentable

Definimos la red de metrotranvía al 2030, Alternativa1



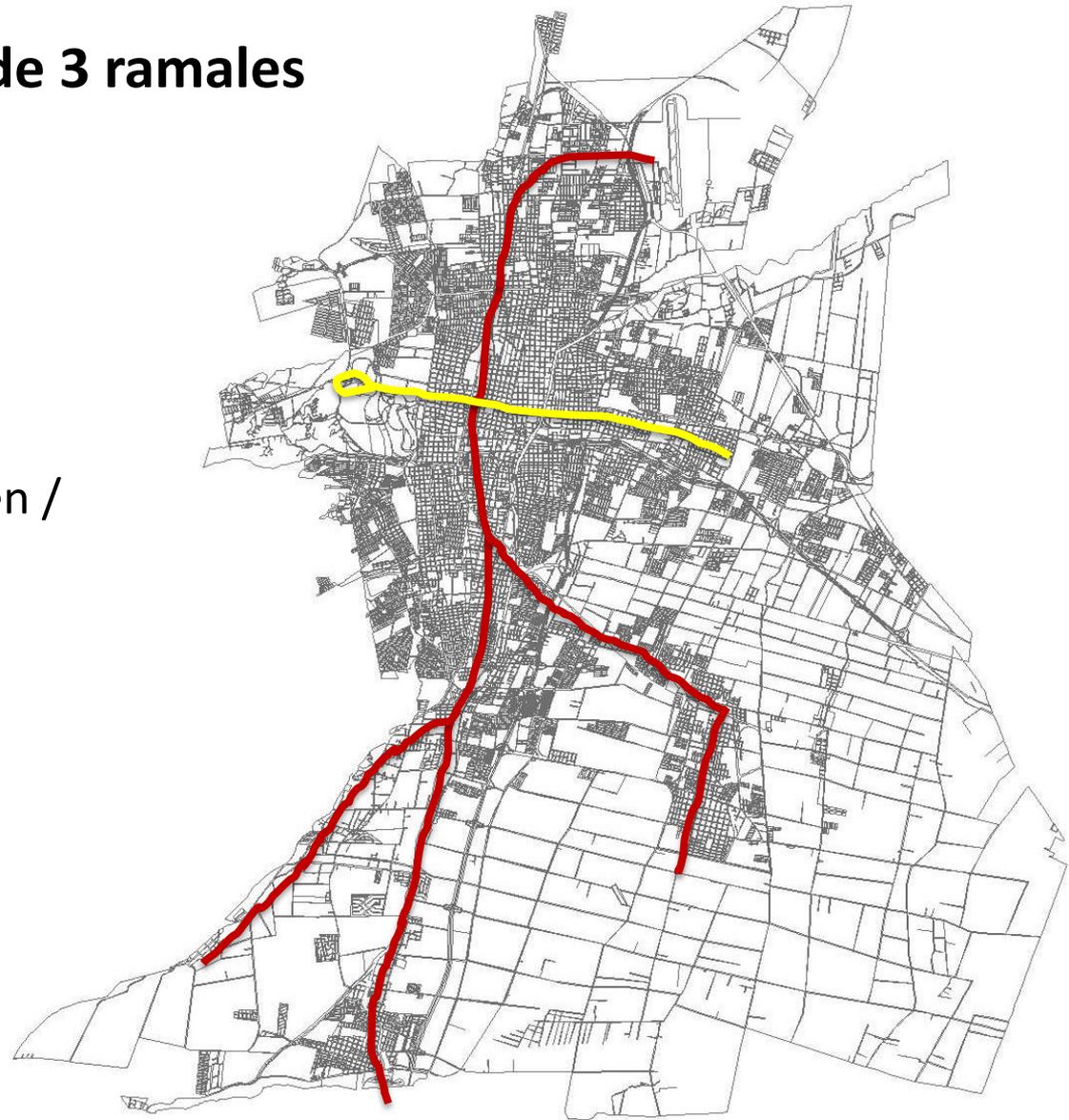
MTM 1 : 50 km. a través de 3 ramales

- Luján / Aeropuerto
- Maipú centro / Aeropuerto
- Vistalba / Aeropuerto

MTM 2 : 12,6 km.

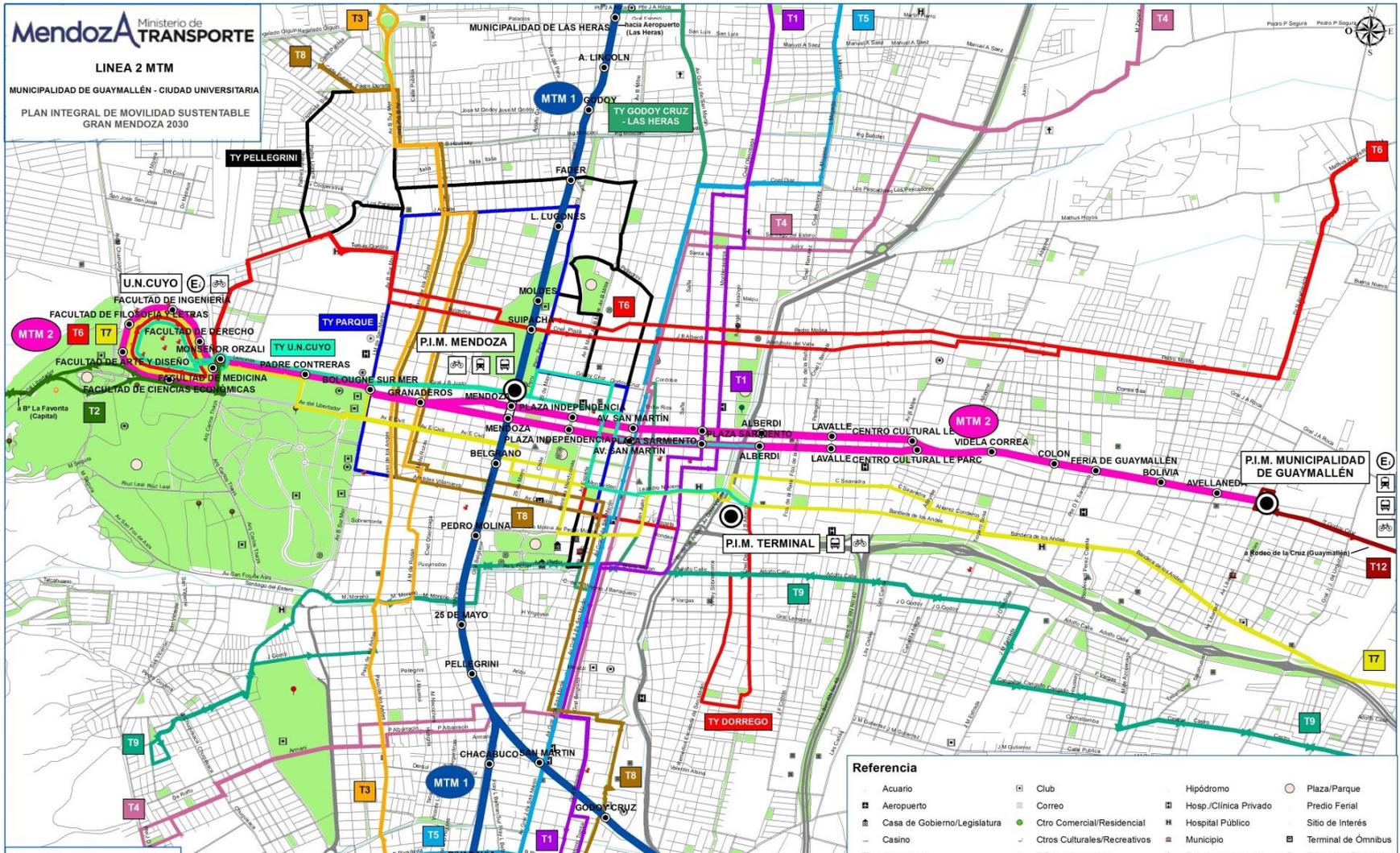
- Municipalidad de Guaymallén /
Ciudad Universitaria

Red de tranvía de 63 km.



Metrotranvia Línea 2 : 12,6 km.

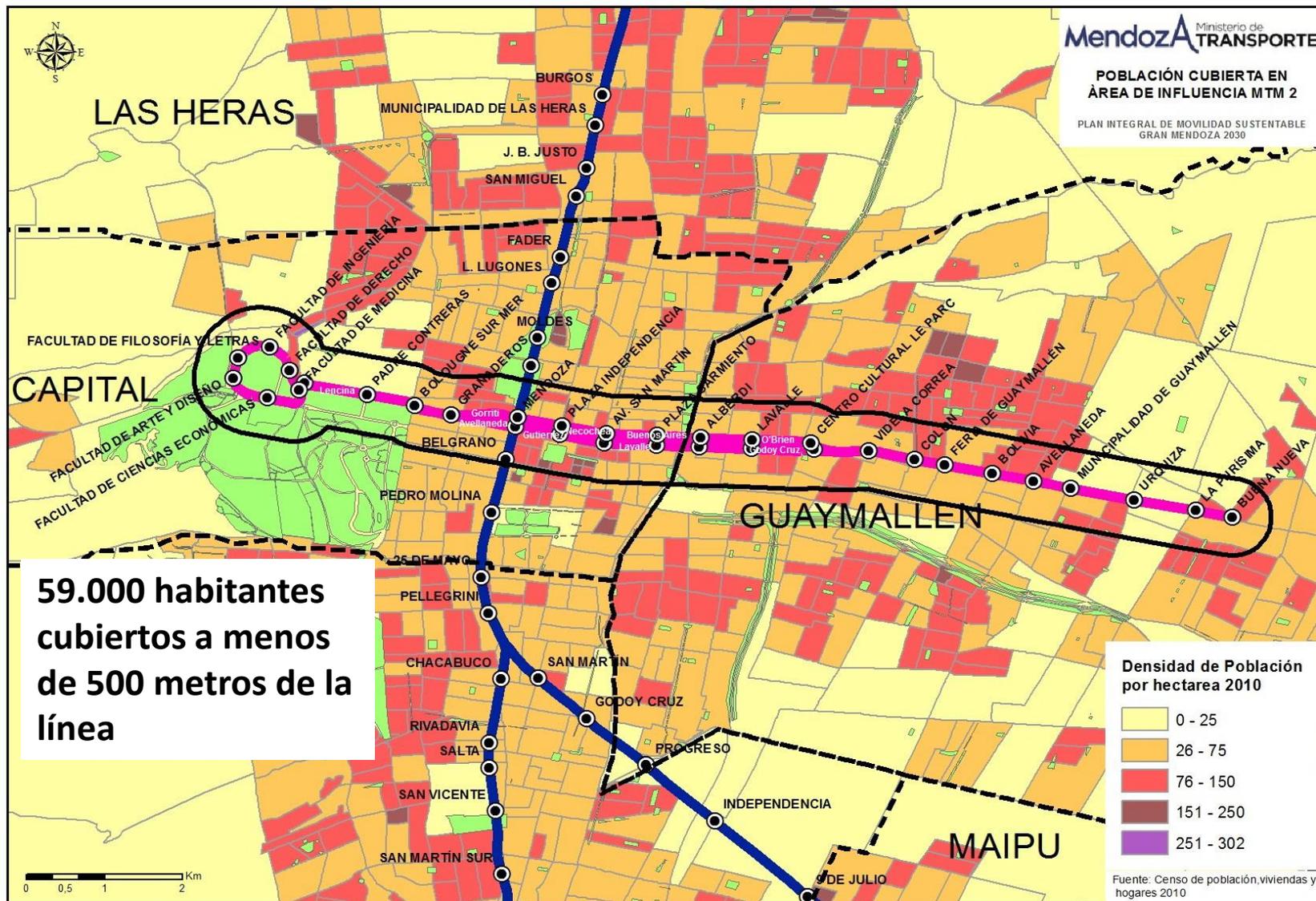
Calle Higuieritas - Municipalidad de Guaymallén / Ciudad Universitaria





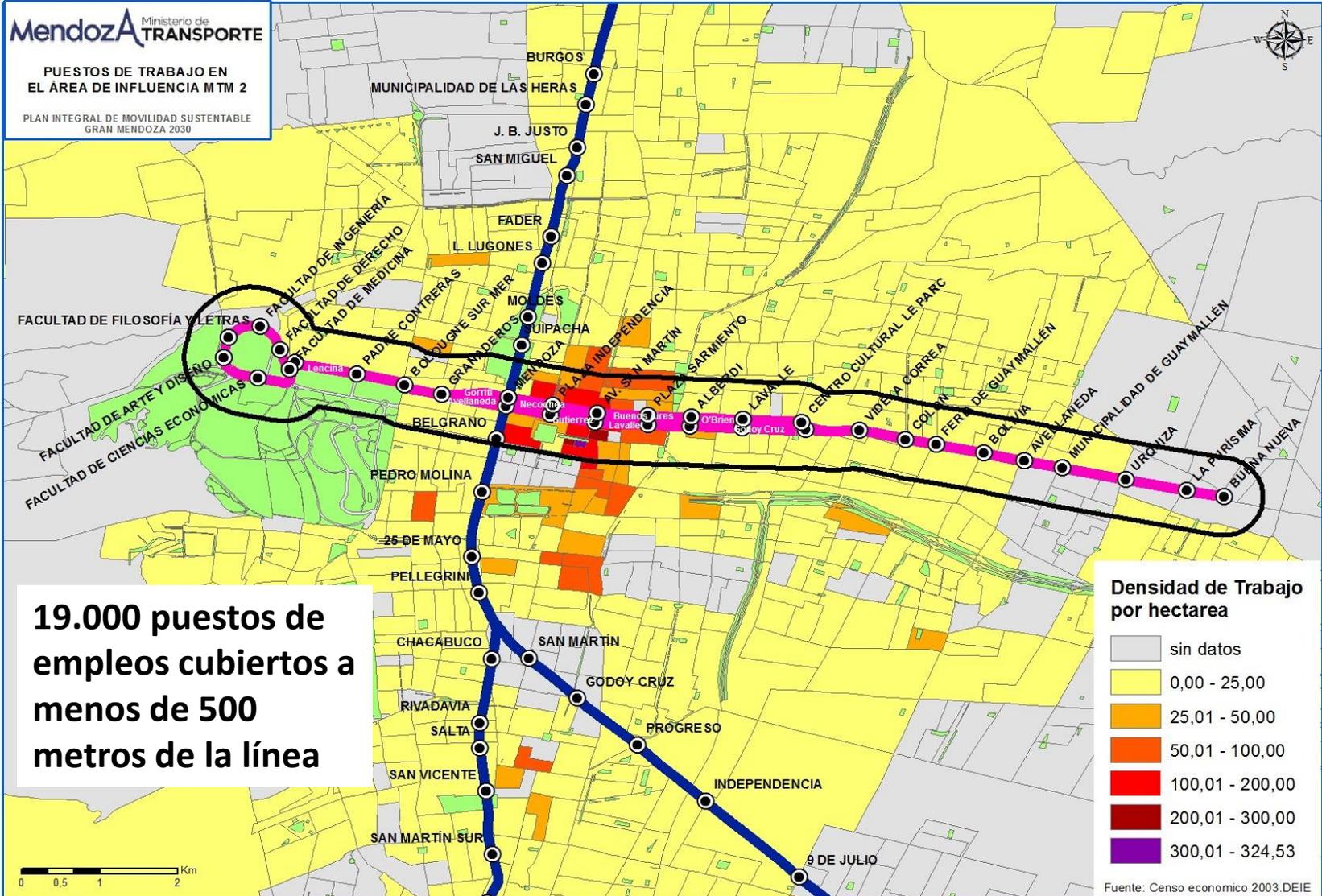
**POBLACIÓN CUBIERTA EN
ÁREA DE INFLUENCIA MTM 2**

PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SUSTENTABLE
GRAN MENDOZA 2030



PUESTOS DE TRABAJO EN EL ÁREA DE INFLUENCIA MTM 2

PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SUSTENTABLE GRAN MENDOZA 2030

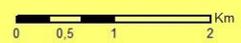


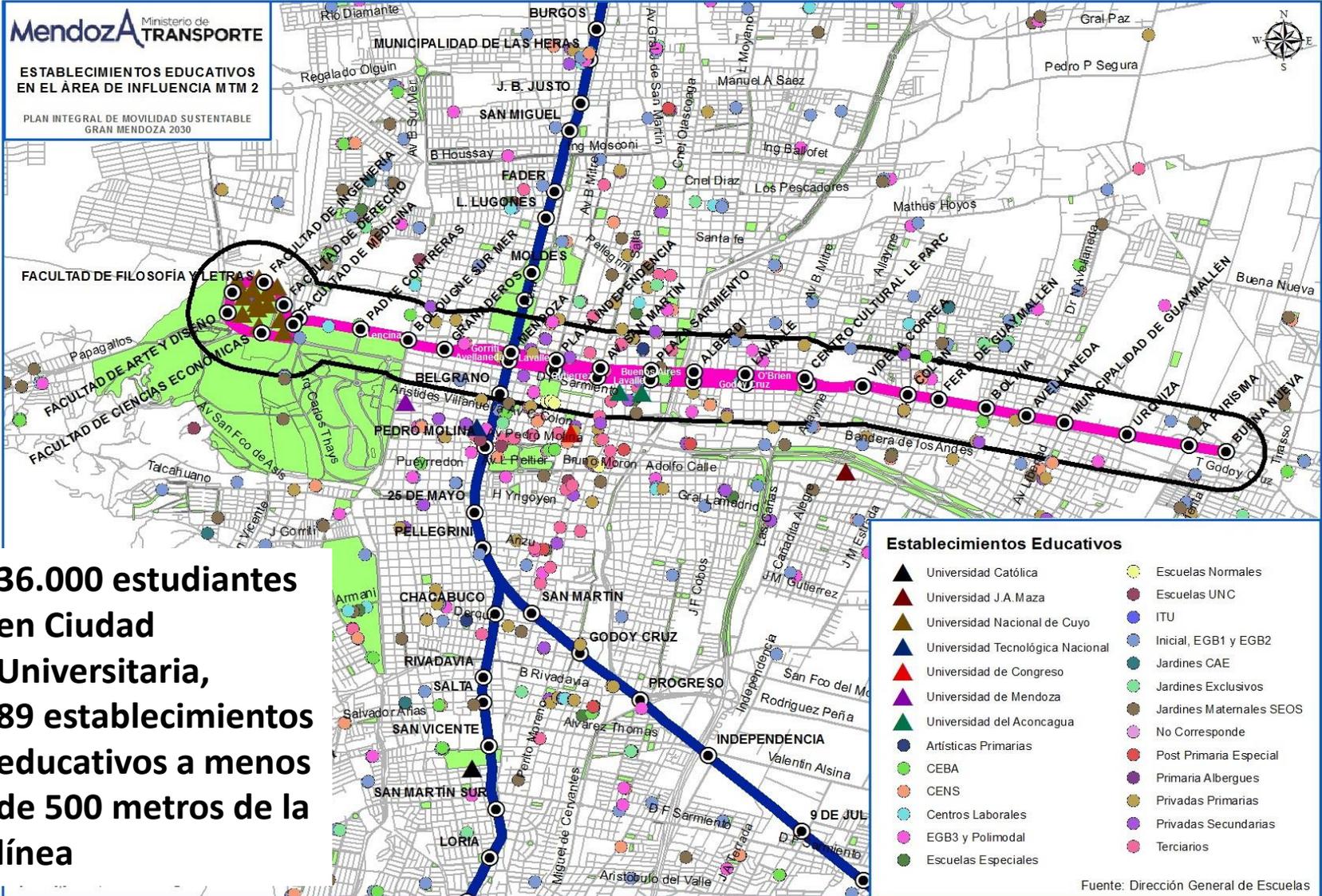
19.000 puestos de empleos cubiertos a menos de 500 metros de la línea

Densidad de Trabajo por hectarea

- sin datos
- 0,00 - 25,00
- 25,01 - 50,00
- 50,01 - 100,00
- 100,01 - 200,00
- 200,01 - 300,00
- 300,01 - 324,53

Fuente: Censo economico 2003.DEIE





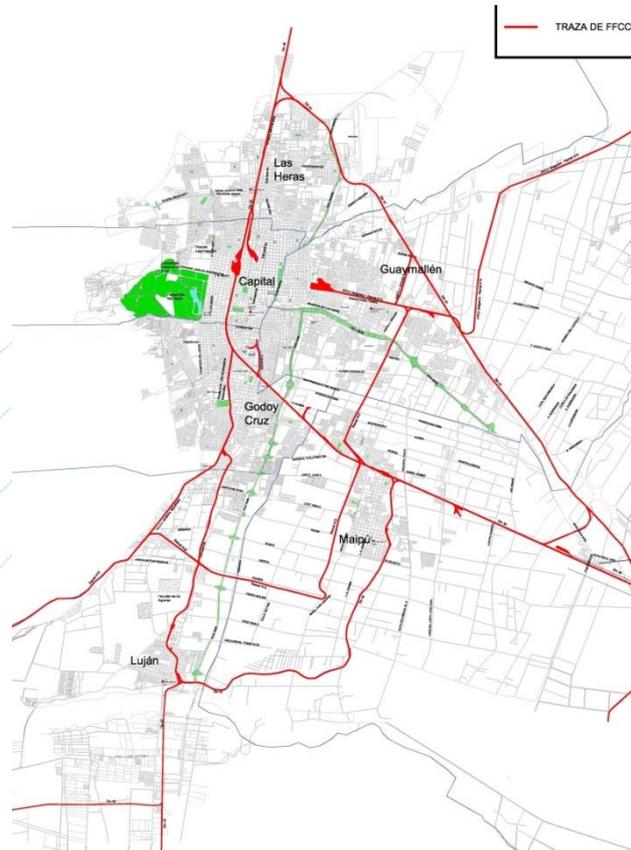
36.000 estudiantes en Ciudad Universitaria, 89 establecimientos educativos a menos de 500 metros de la línea

Factores históricos

El crecimiento de la mayoría de las ciudades de Argentina tuvo como protagonista al ferrocarril.

Mendoza no fue la excepción

156 km. de vías férreas surcan el territorio uniendo los 6 Departamentos del Gran Mendoza



Factores económicos

El tranvía de Mendoza es un sistema de bajo costo:

1 km. de obra para el MTM : 6 millones de USD

1 dupla o material rodante para 180 personas : 300.000 USD

Ciudad	Sistema	Costo de Obra 1 km M USD	Costo Material rodante M USD
Bordeaux	Tranvía	22	6
México	Metro	50	10
Bogotá	BRT	19	0,4
Mendoza	Tranvía	6	0,3

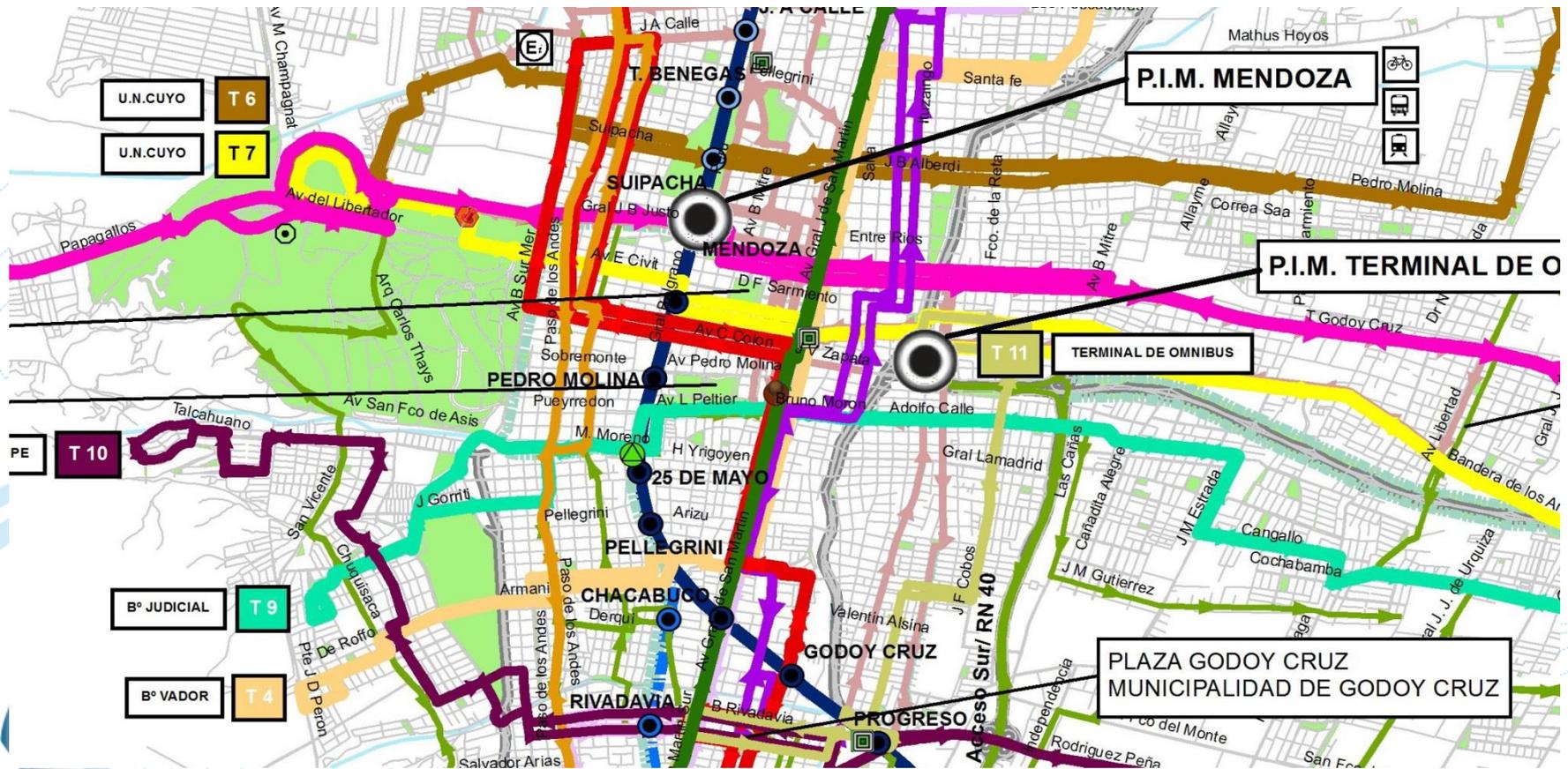
El material rodante puede ser reemplazado. Lo importante en Mendoza es la refuncionalización y reserva del espacio ferroviario

Factores institucionales

- **Ministerio de Transporte : Plan Integral de Movilidad 2030**
- **Agencia Provincial de Ordenamiento Territorial: Plan de Ordenamiento Territorial 2045**

Factor contractual: Nueva concesión del servicio de colectivos 2015

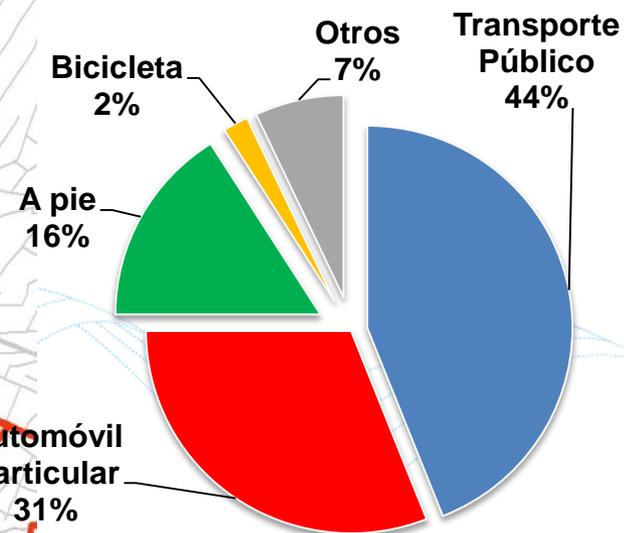
Reestructuración de la red de transporte colectivo



Reestructuración de la red de transporte colectivo

725.000 viajes diarios
1000 unidades
22.000 kilómetros de red
8.100 frecuencias diarias
260.000 km. diarios recorridos

Reparto Modal en el Gran Mendoza 2010



Reestructuración de la red de transporte colectivo

Los objetivos básicos de la nueva red de transporte colectivo:

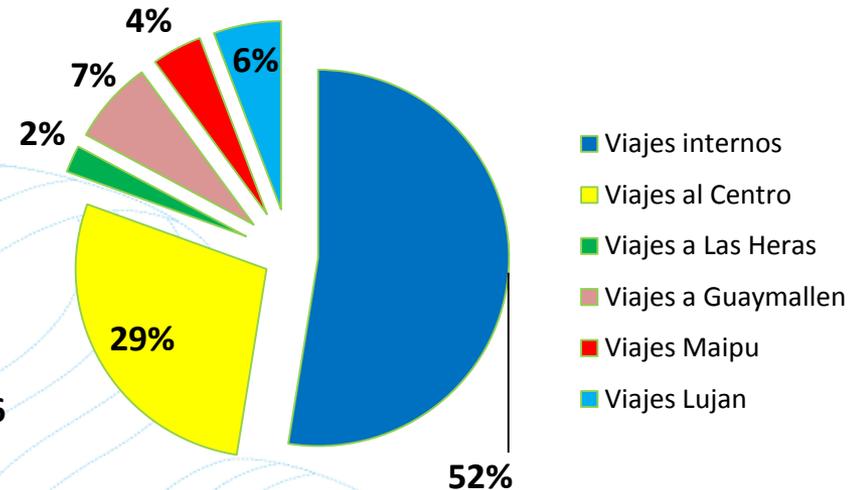
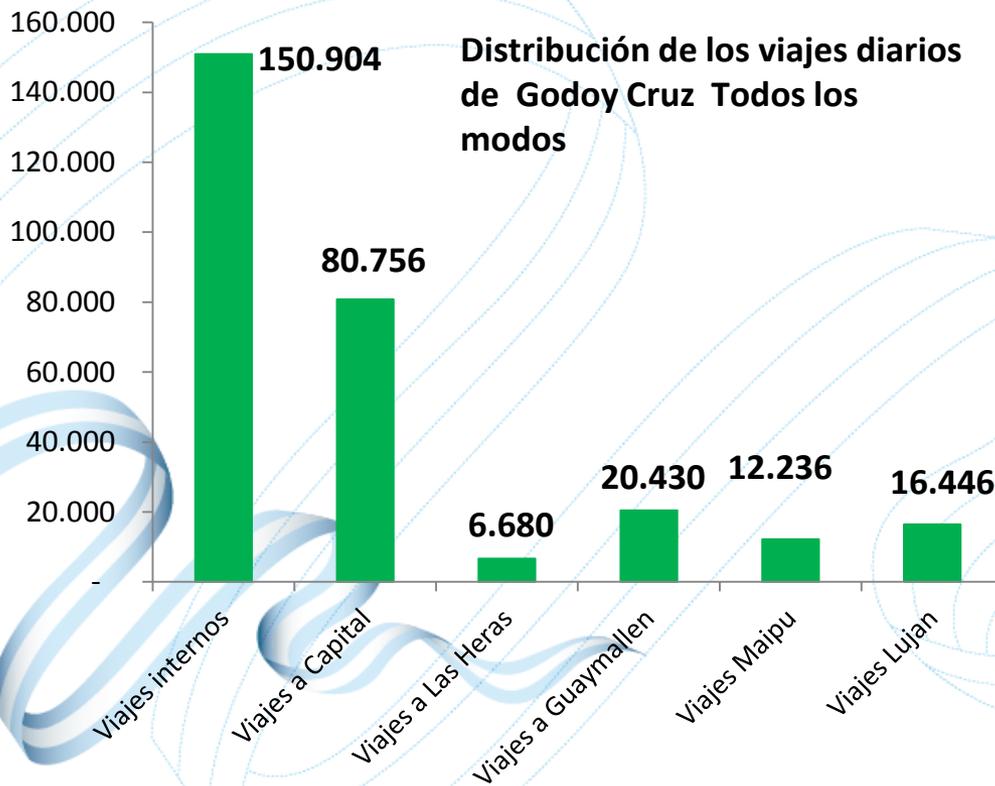
Surgen del diagnóstico elaborado a partir de:

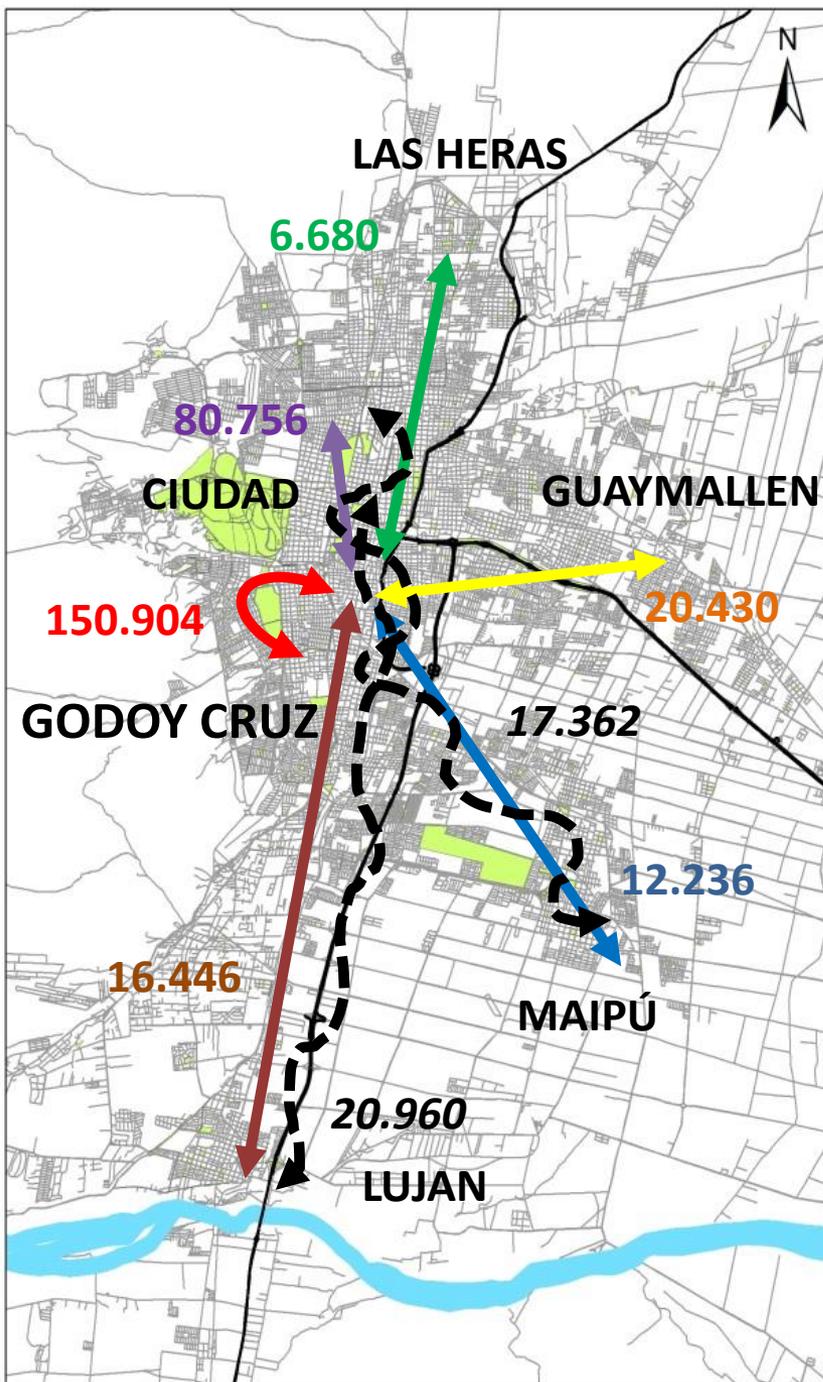
- PTUMA 2010 – Encuesta de Origen /Destino
- Encuesta a usuarios 2010 : 4055 hogares, 14.615 personas, 24.888 viajes
- Datos del sistema prepago RedBus
- Plan Integral de Movilidad para el Gran Mendoza, 2030
- Talleres Participativos con los Municipios 2014

Reestructuración de la red de transporte colectivo

Diagnóstico

El primer lugar de destino de los viajes de los Departamentos esta en el mismo Departamento



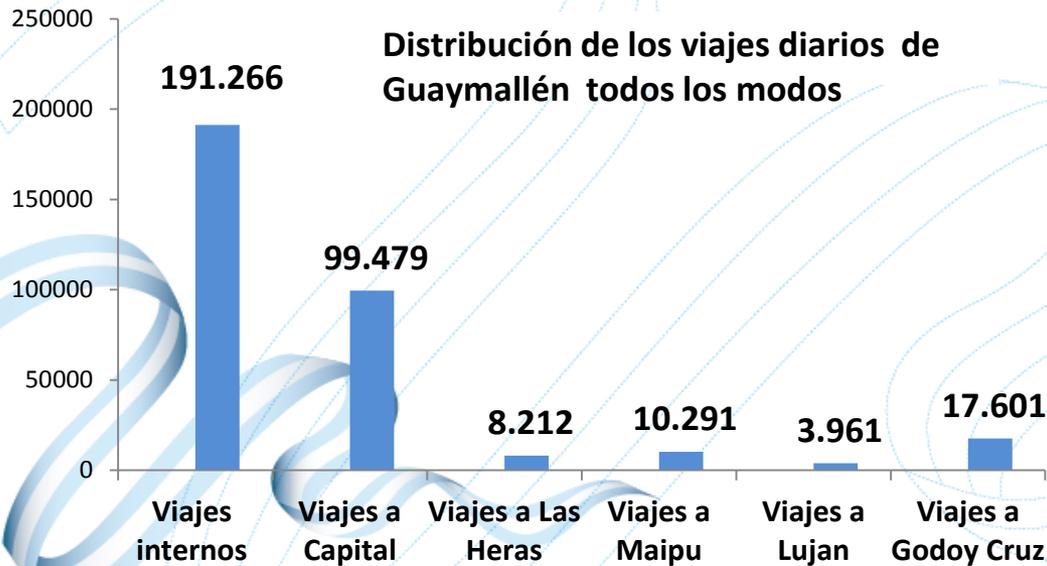


Godoy Cruz aloja sus viajes internos, los viajes con destino a Godoy Cruz de los diferentes Departamentos y parte de los viajes pasantes a Ciudad provenientes de Luján y Maipú

Reestructuración de la red de transporte colectivo

Diagnóstico

El centro del Departamento Ciudad de Mendoza sigue siendo importante: es el segundo lugar de destino de los viajes de todos los departamentos



Reestructuración de la red de transporte colectivo



Diagnóstico

Las frecuencias son insuficientes

Hay zonas sin cobertura

No es una red metropolitana: cada Departamento tiene una cobertura específica hacia el Centro, haciendo retorno en el área central

No hay jerarquización en la oferta: el mismo material rodante cubre áreas densas y áreas rurales o barriales.

Reestructuración de la red de transporte colectivo

Diagnóstico

La legibilidad de la red es insuficiente ya que:

- Existe gran cantidad de itinerarios disociados entre la ida y la vuelta,
- Son numerosos los trayectos en “calesita”
- Los colores de los micros representan los grupos concesionarios y no recorridos.

Reestructuración de la red de transporte colectivo

Propuestas a ser consideradas en los Talleres Participativos

- 1. Considerar a la red de tranvía, con las línea MTM 1 y 2, como líneas troncales fundamentales del sistema de transporte masivo a mediano y largo plazo**
- 2. Creación de una malla superpuesta de líneas directas y pasantes. Luján de Cuyo - Las Heras; Guaymallén – UNC, Godoy Cruz – Las Heras; entre otros.**

Reestructuración de la red de transporte colectivo

3. Propuesta de carriles exclusivos en ciertas avenidas y calles



Reestructuración de la red de transporte colectivo

4. Aumento de frecuencias, creación y rectificación de ciertos recorridos
5. Creación de nuevas líneas de unión entre los barrios y los centros Departamentales
6. Eliminación de las vueltas de las líneas por las calles del centro
7. No introducción de trasbordos adicionales obligatorios
8. Propuesta de un sistema especial para recorrer el centro: “Línea Centrobus”



Reestructuración de la red de transporte colectivo



9. Lograr condiciones óptimas de trasbordo MTM-Colectivos

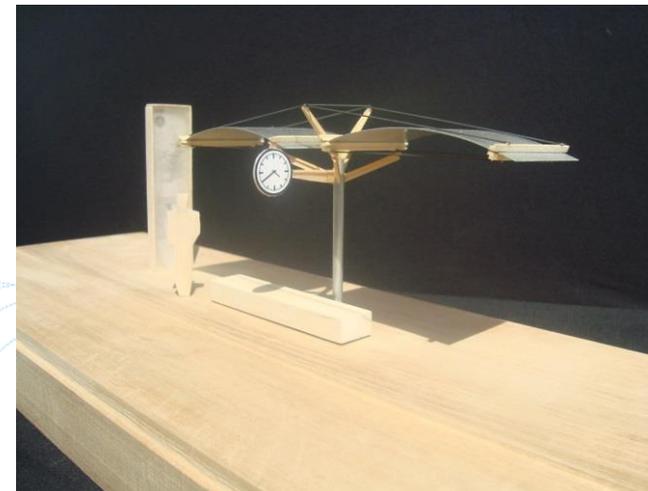
Reestructuración de la red de transporte colectivo

10. Creación de nuevas uniones desde los Municipios a los hospitales y centros de salud más importantes del Gran Mendoza

11. Unificación de refugios y paradores en todo el Área Metropolitana: lograr que la nueva red sea identificada como un sistema del Área Metropolitana

12. Creación de una campaña de comunicación de los cambios en la red y de los principios de la movilidad sustentable: cambio cultural. Modificar el paradigma actual de la movilidad

13. Refuncionalización paulatina de la red de trolebús

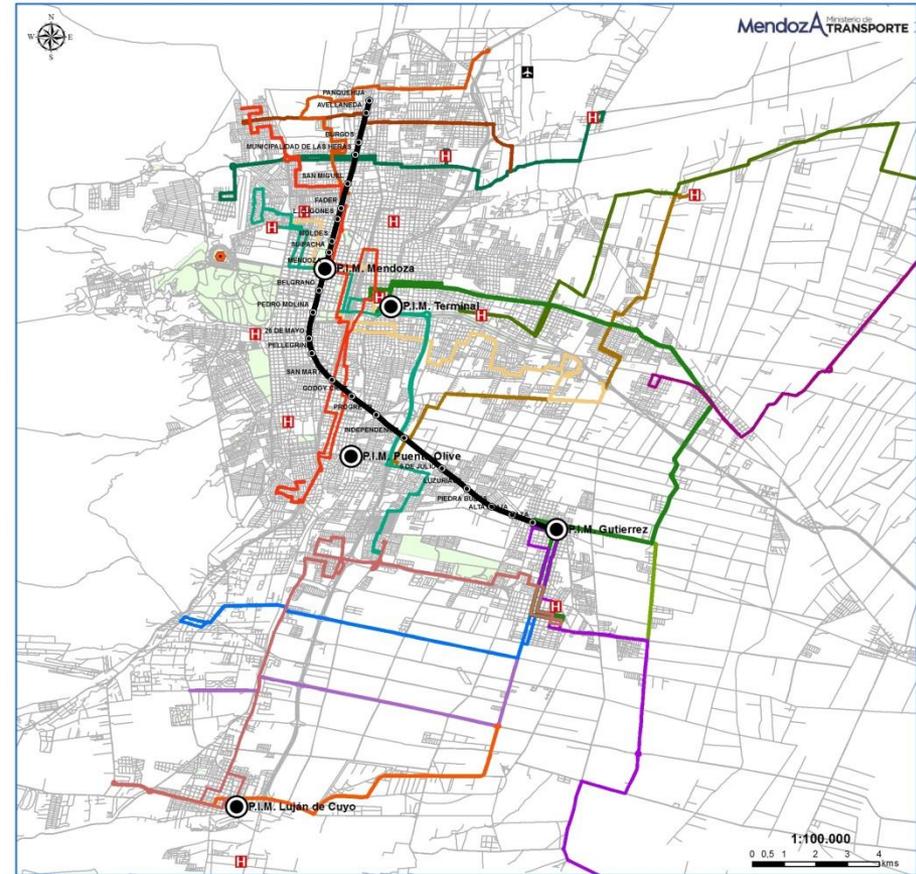
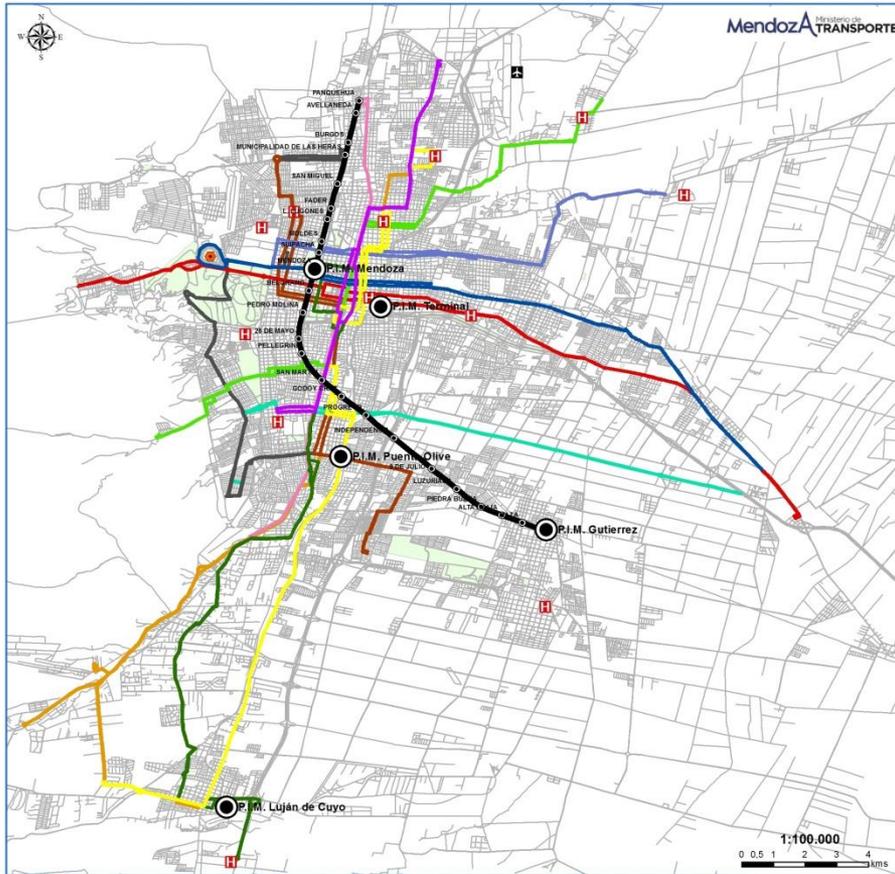


Reestructuración de la red de transporte colectivo

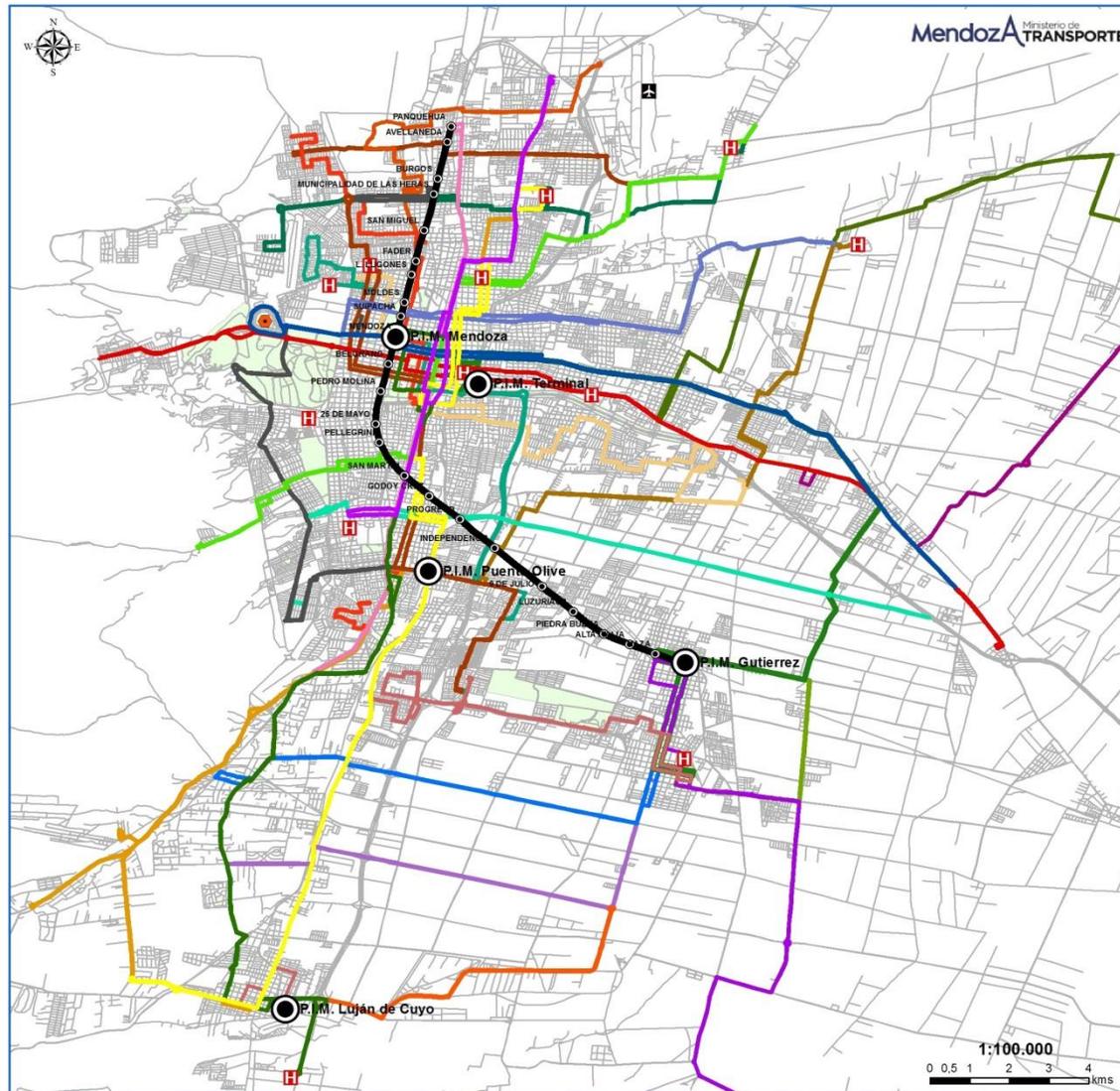
14. Extensión a mediano plazo la línea de trolebús Godoy Cruz – Las Heras, hasta Palmares
15. Puesta en funcionamiento de Estacionamientos Integrados o “Park and Ride” en las estaciones cabeceras o terminales del tranvía, alejadas del centro
16. Trabajo conjunto con los Municipios: creación de los Planes de Movilidad Departamental (PMOD). Estrategias de movilidad sectorial a 10-15 años enmarcadas en el Plan Integral de Movilidad del Gran Mendoza



Reestructuración de la red de transporte colectivo



Reestructuración de la red de transporte colectivo



CHACABUCO



Muchas gracias