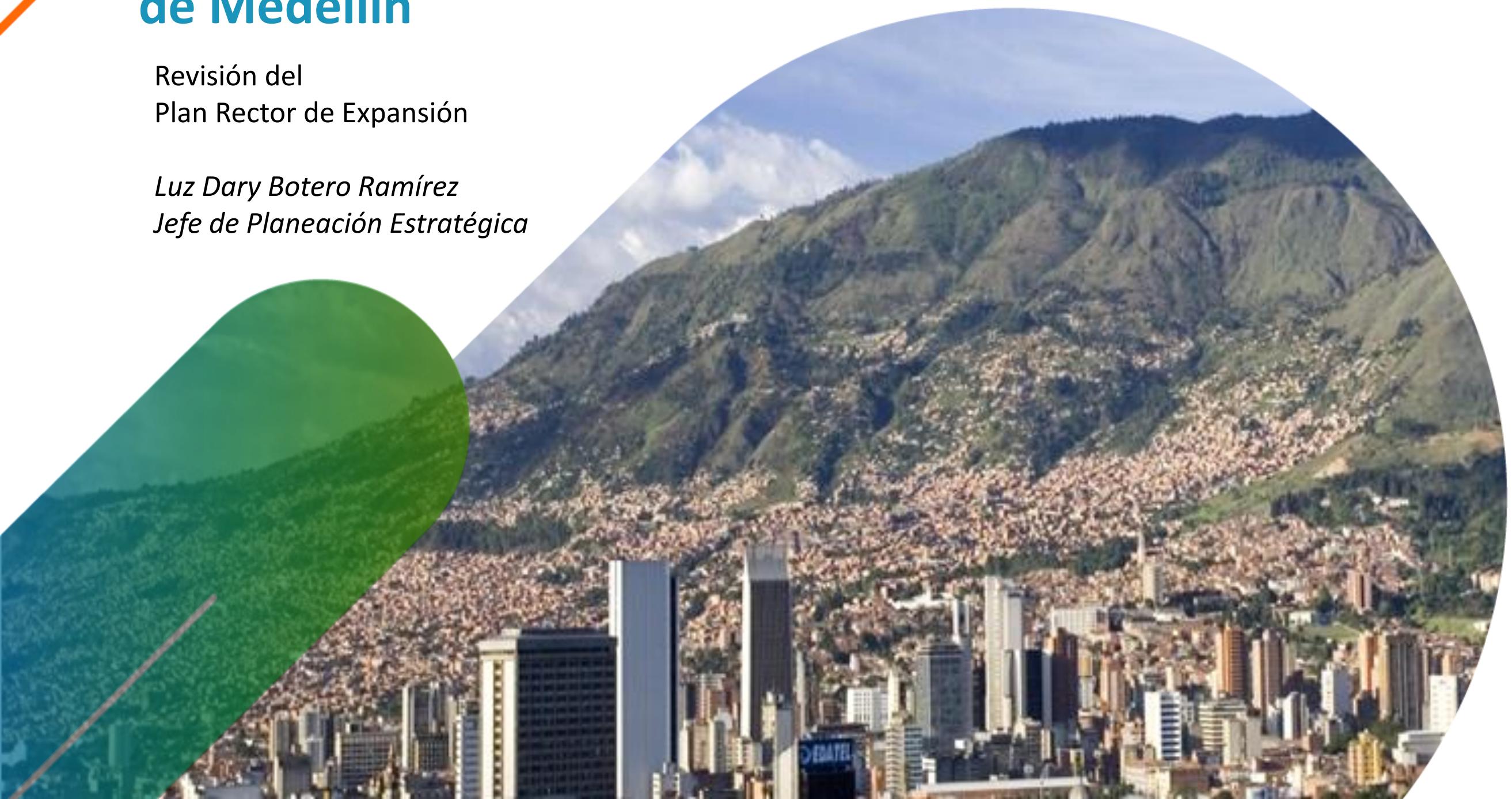


Plan Maestro Metro de Medellín

Revisión del
Plan Rector de Expansión

Luz Dary Botero Ramírez
Jefe de Planeación Estratégica



Plan Maestro Metro de Medellín

1. Contexto territorial AMVA
2. Sistema actual y características de la movilidad hoy
3. Criterios generales para la revisión del plan
4. Priorización de corredores

Conclusiones

1.- Contexto territorial

Escenarios Territoriales BIO 2030

- Río
- Llanura
- Ladera

0 1km

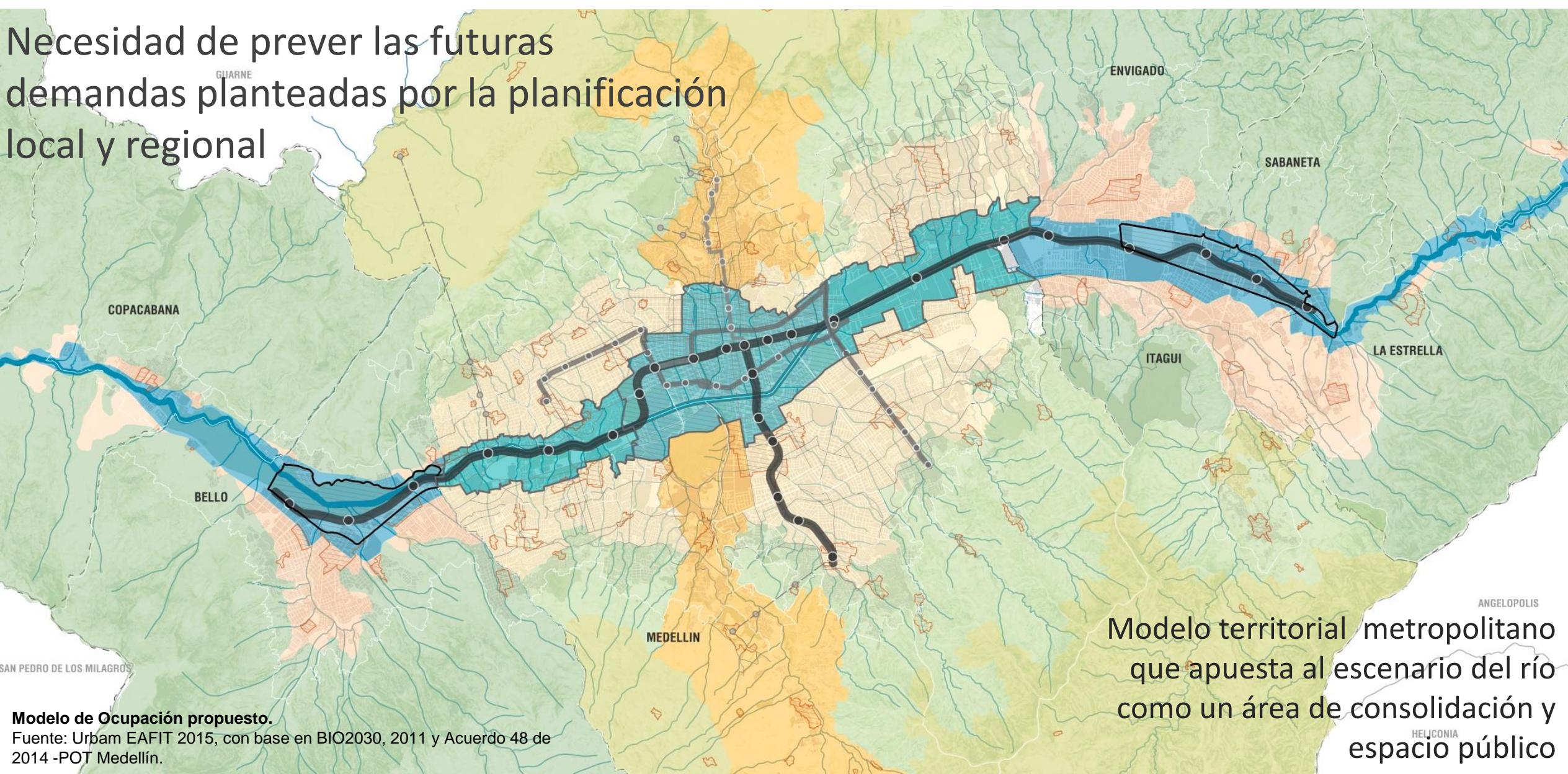
Modelo de Ocupación POT Medellín

- Corredor del río Aburrá
- Transversalidades

● Borde urbano-rural

- Sistema de centralidades
- Zonas heterogéneas de media ladera

Necesidad de prever las futuras
demandas planteadas por la planificación
local y regional



Modelo territorial metropolitano
que apuesta al escenario del río
como un área de consolidación y
espacio público

Modelo de Ocupación propuesto.

Fuente: Urbam EAFIT 2015, con base en BIO2030, 2011 y Acuerdo 48 de 2014 -POT Medellín.

1.- Contexto territorial



0 - 116

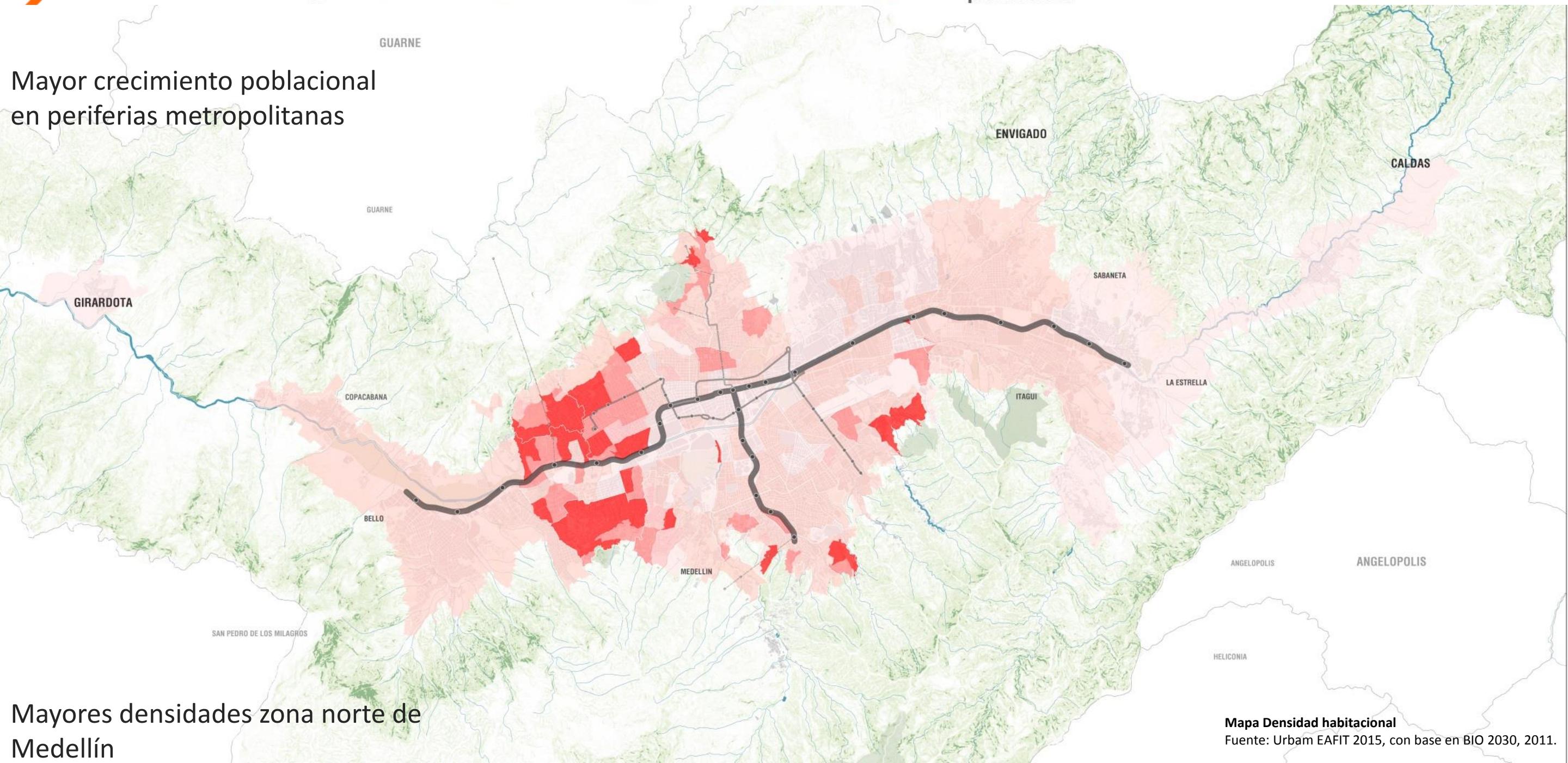
116 - 294

294 - 330

330 - 420

>420

Habitantes
por hectárea



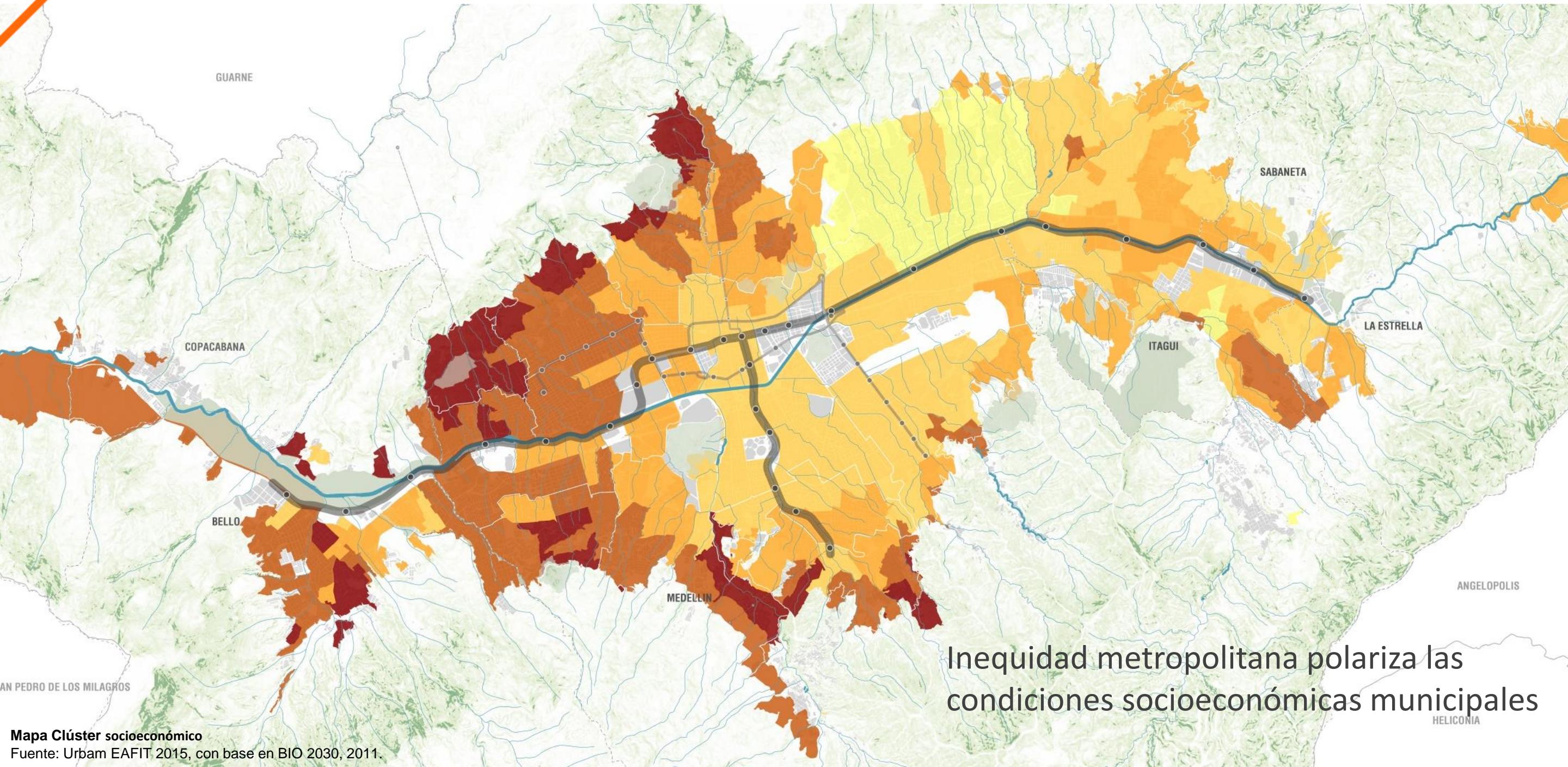
Mayor crecimiento poblacional
en periferias metropolitanas

Mayores densidades zona norte de
Medellín

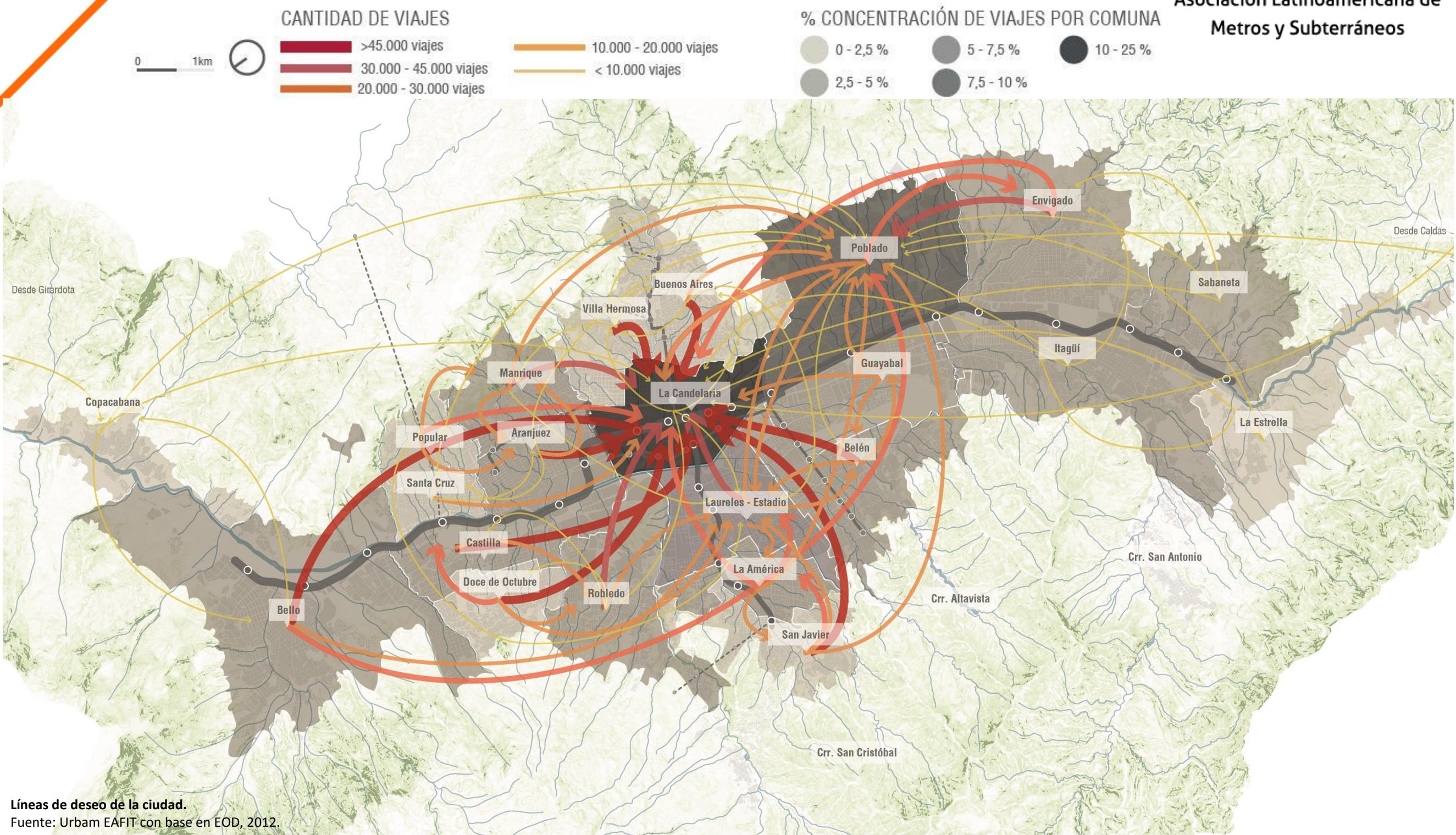
1.- Contexto territorial



Clusters
socioeconómicos



2.- Sistema actual y características de la movilidad hoy



2.- Sistema actual y características de la movilidad hoy

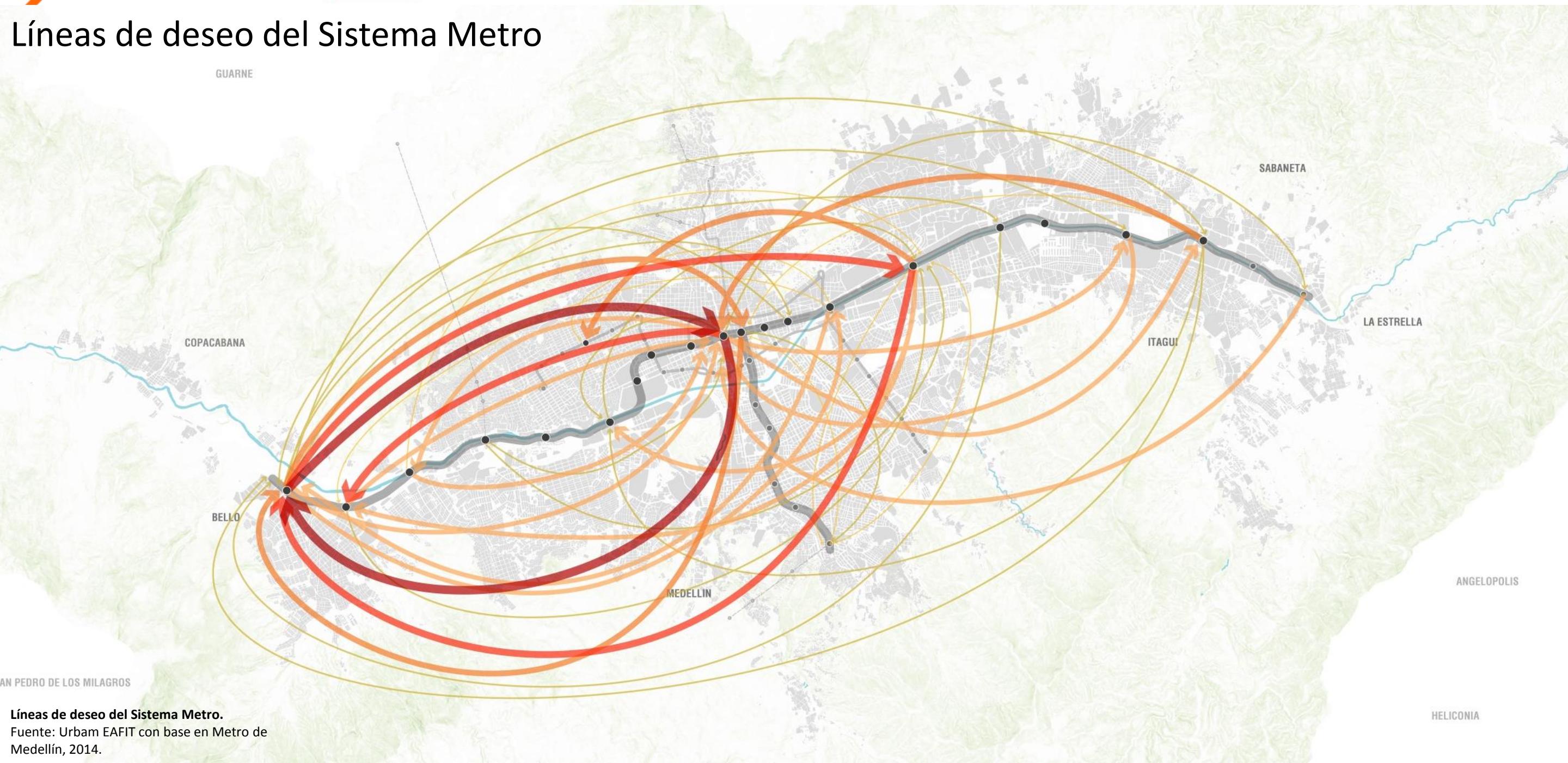


>5000 viajes
3500 - 5000 viajes

3000 A 3500 viajes
2500 - 3000 viajes

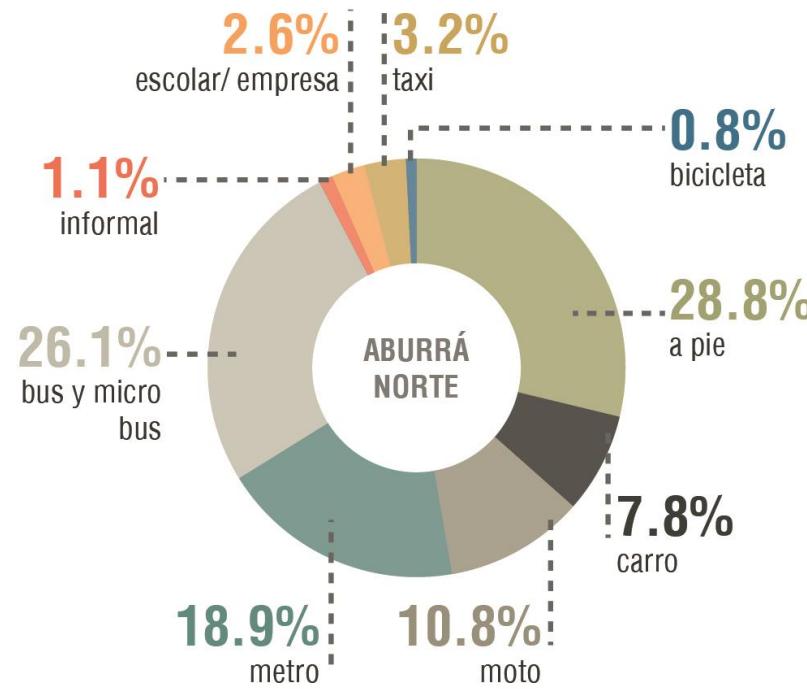
2000 - 2500 viajes
< 2000 viajes

Líneas de deseo del Sistema Metro

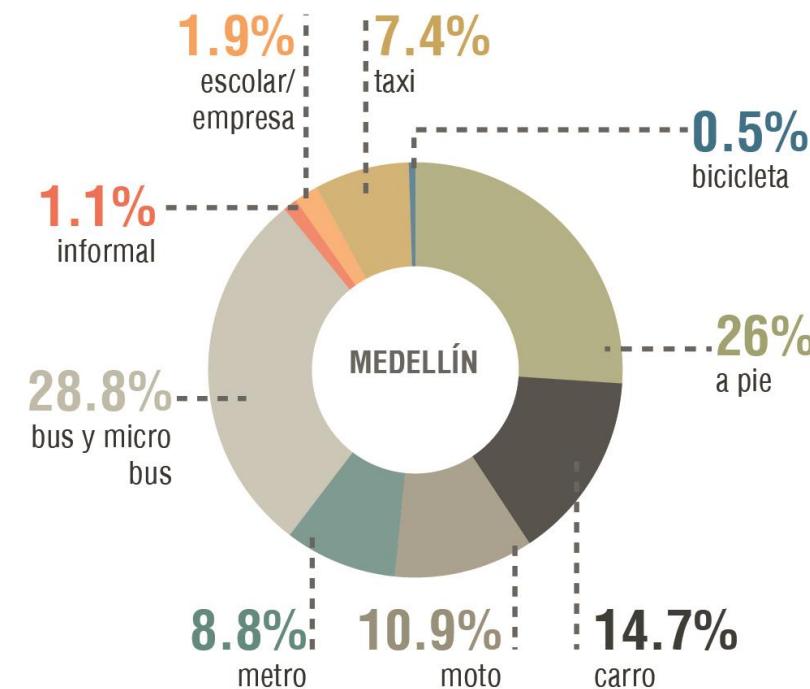


2.- Sistema actual y características de la movilidad hoy

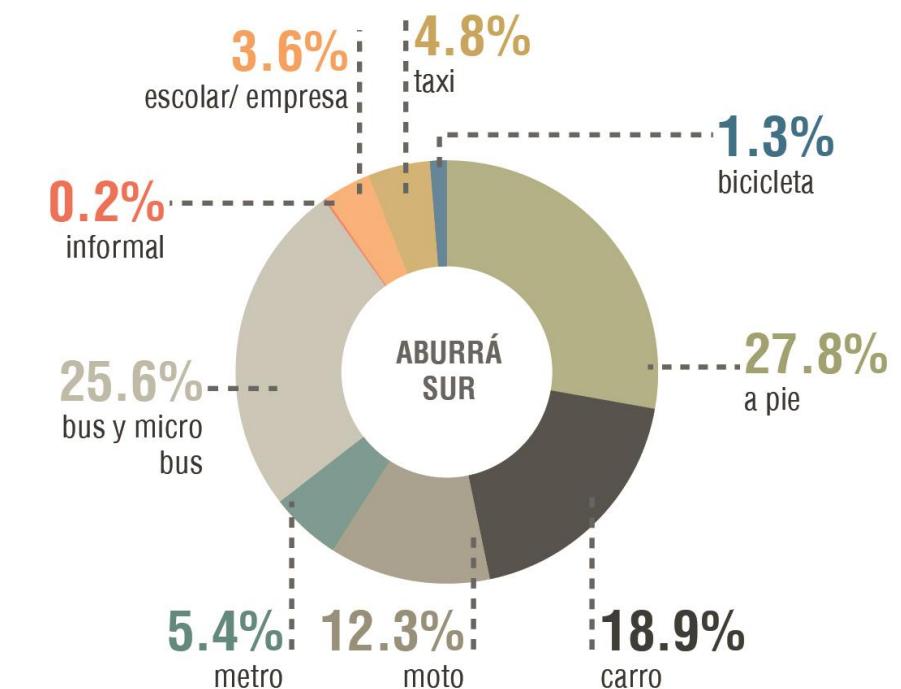
Principales modos



Aburrá
Norte

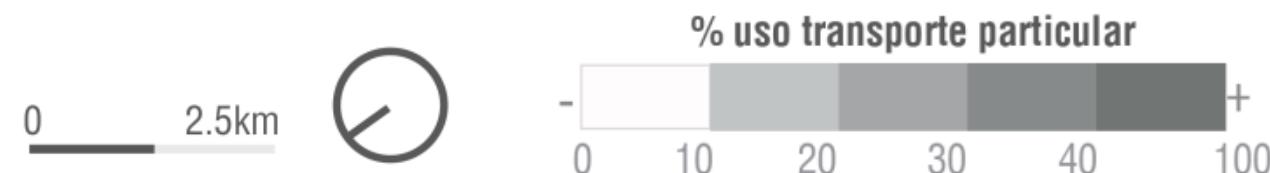


Aburrá
Centro

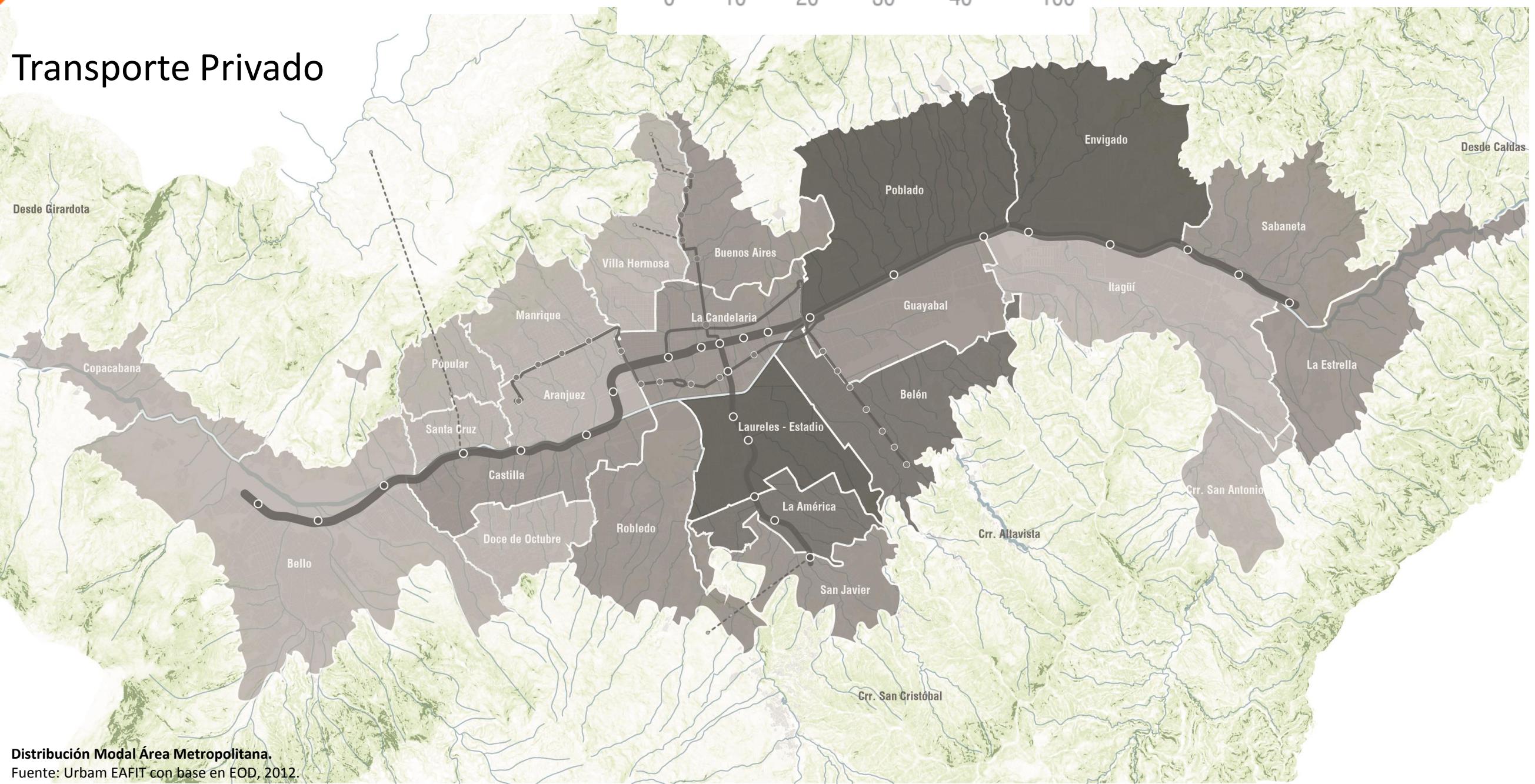


Aburrá
Sur

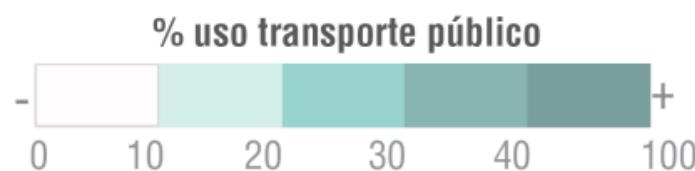
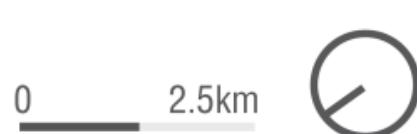
2.- Sistema actual y características de la movilidad hoy



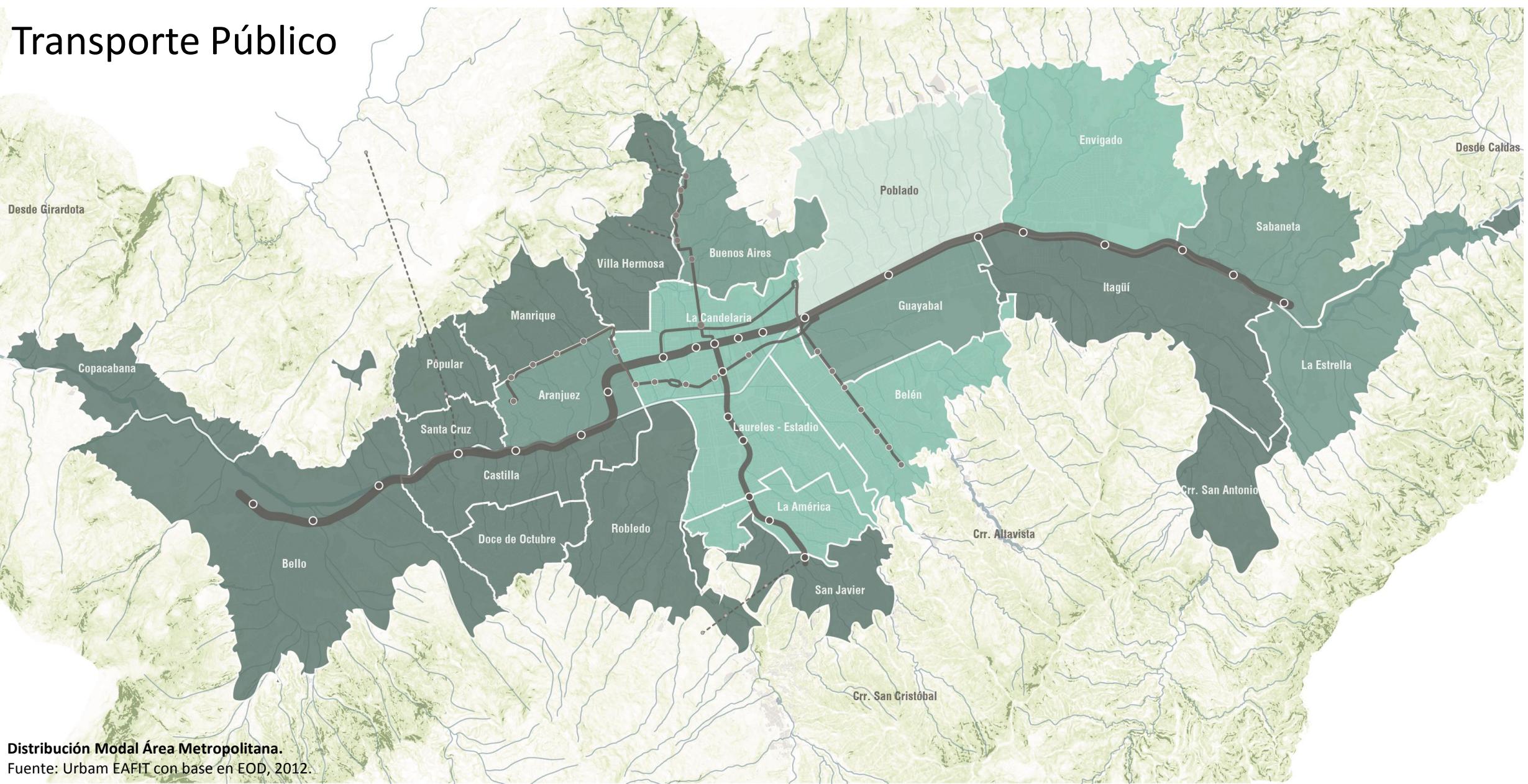
Transporte Privado



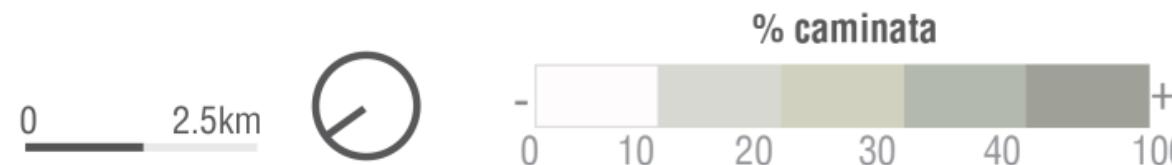
2.- Sistema actual y características de la movilidad hoy



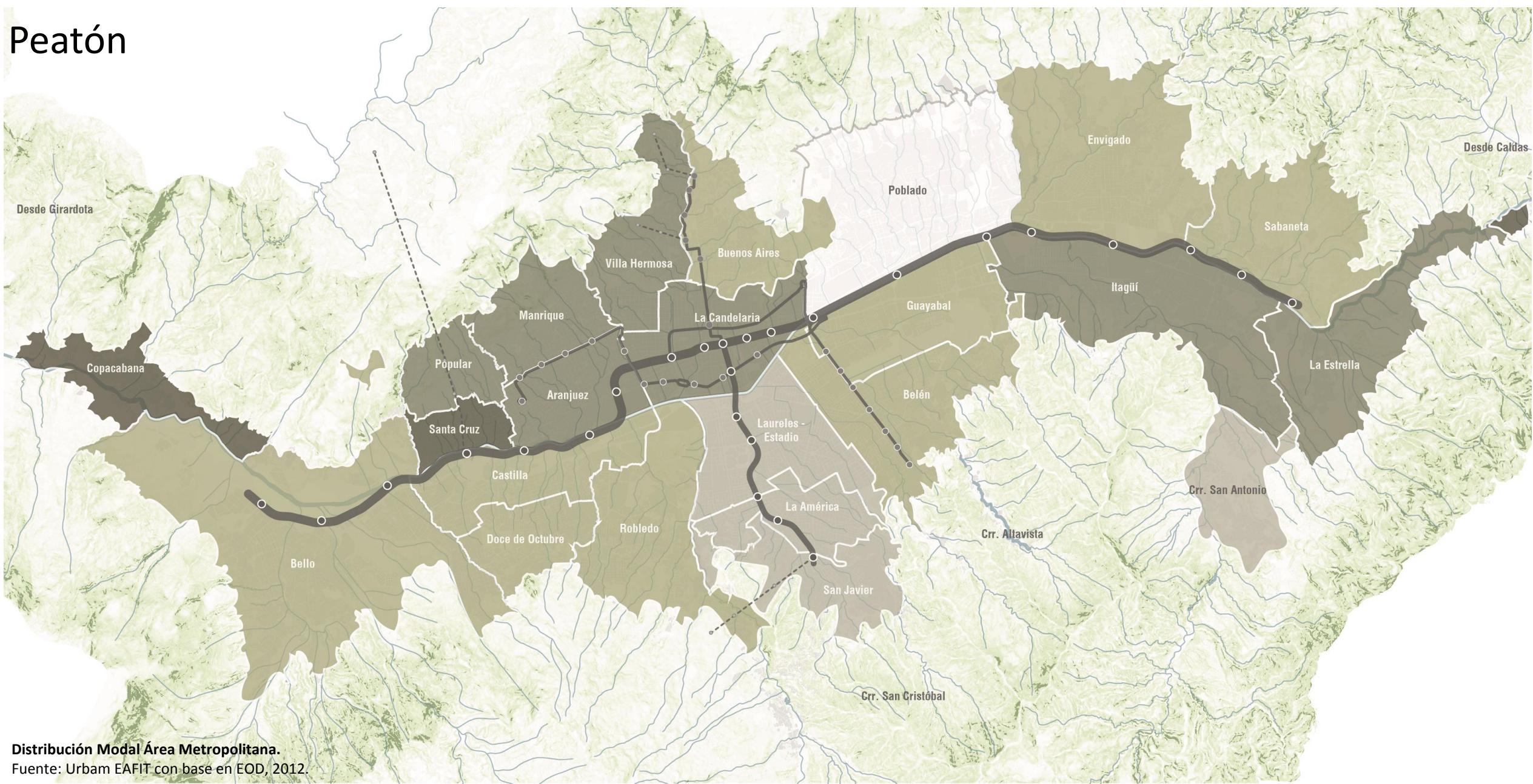
Transporte Público



2.- Sistema actual y características de la movilidad hoy



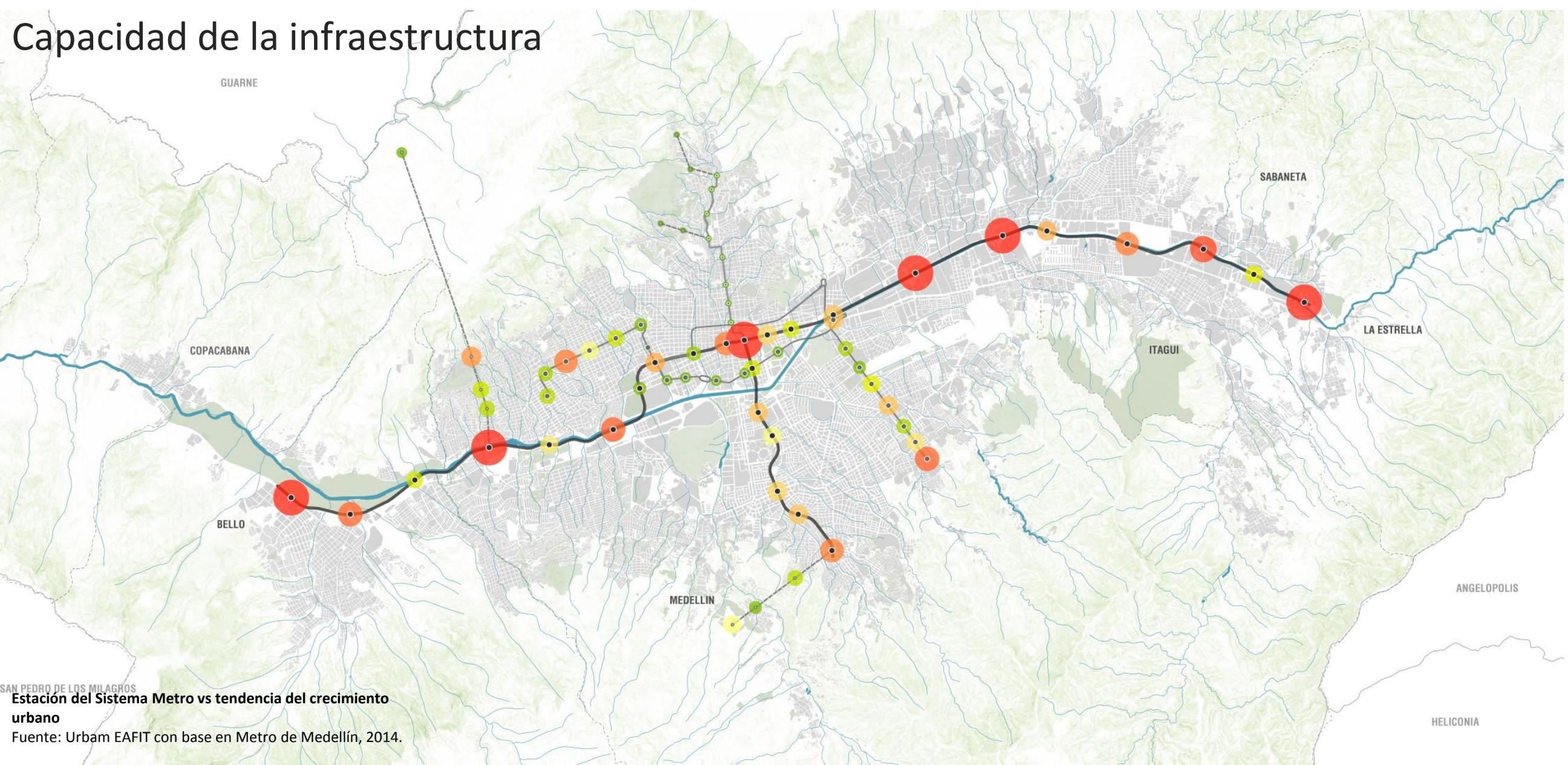
Peatón



2.- Sistema actual y características de la movilidad hoy



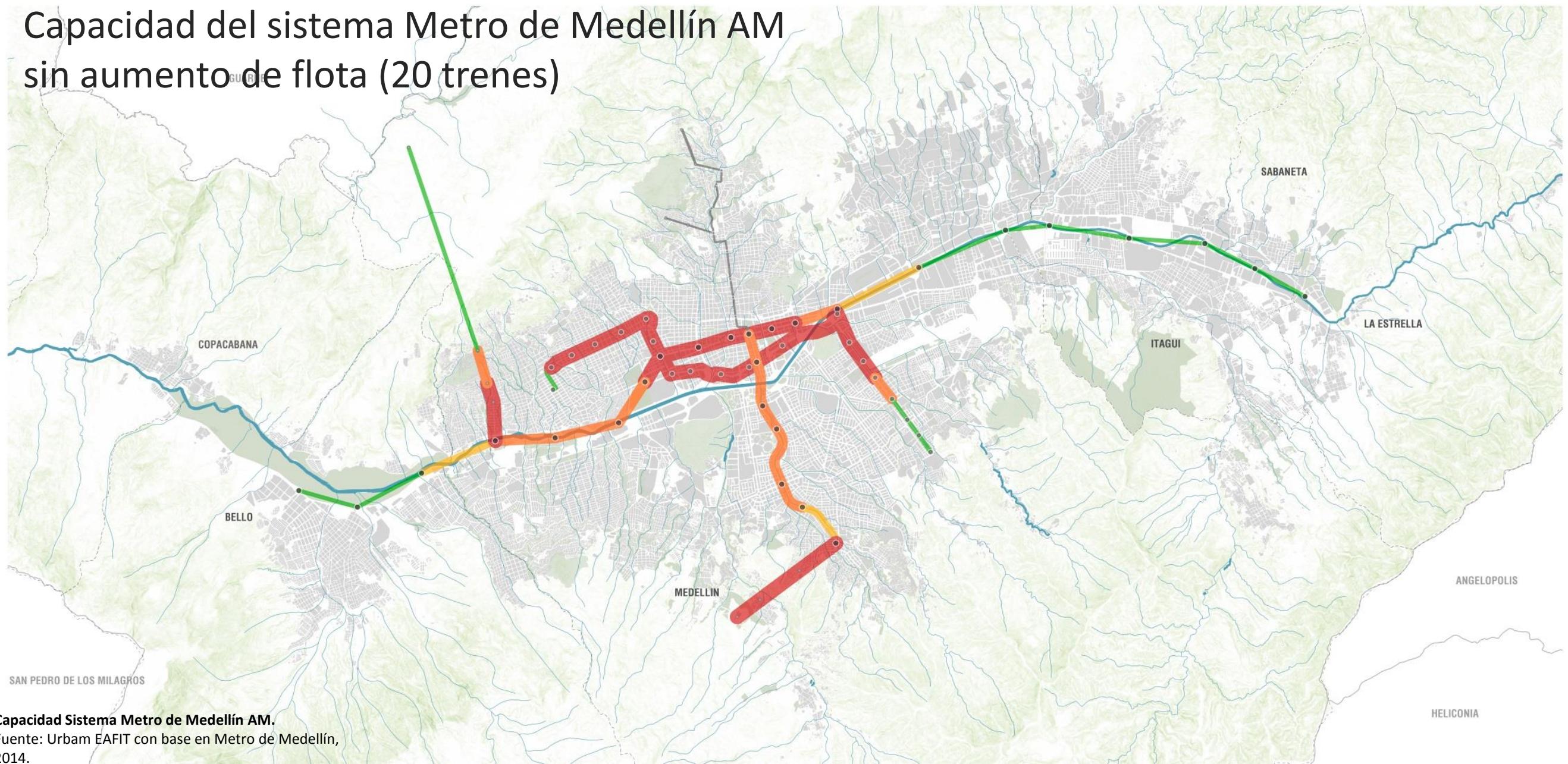
Capacidad de la infraestructura



2.- Sistema actual y características de la movilidad hoy



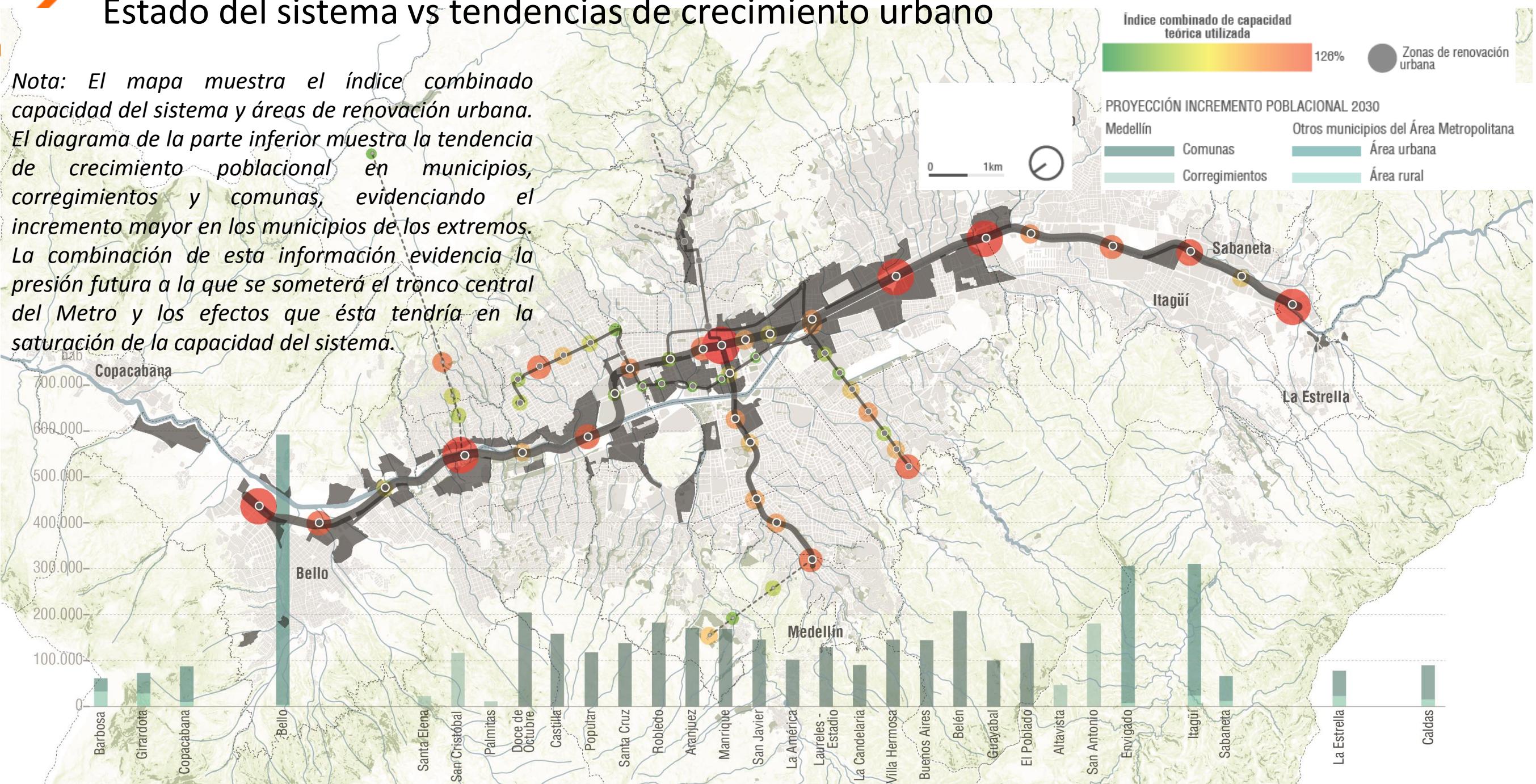
Capacidad del sistema Metro de Medellín AM
sin aumento de flota (20 trenes)



2.- Sistema actual y características de la movilidad hoy

Estado del sistema vs tendencias de crecimiento urbano

Nota: El mapa muestra el índice combinado capacidad del sistema y áreas de renovación urbana. El diagrama de la parte inferior muestra la tendencia de crecimiento poblacional en municipios, corregimientos y comunas, evidenciando el incremento mayor en los municipios de los extremos. La combinación de esta información evidencia la presión futura a la que se someterá el tronco central del Metro y los efectos que ésta tendría en la saturación de la capacidad del sistema.

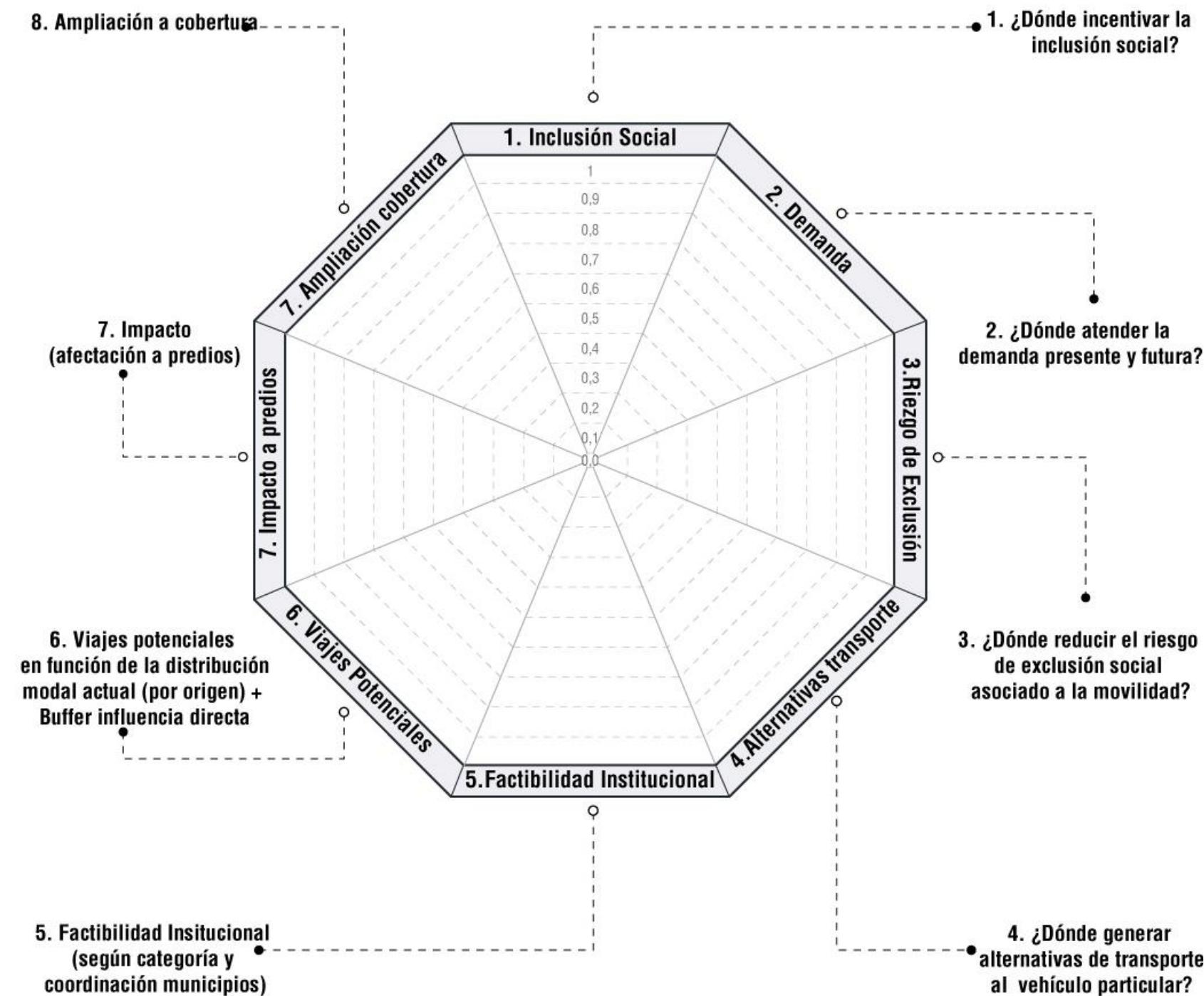


3.- Criterios generales para la revisión del Plan

CRITERIOS GENERALES
para la revisión, ajuste y priorización de corredores del Plan Rector de Expansión

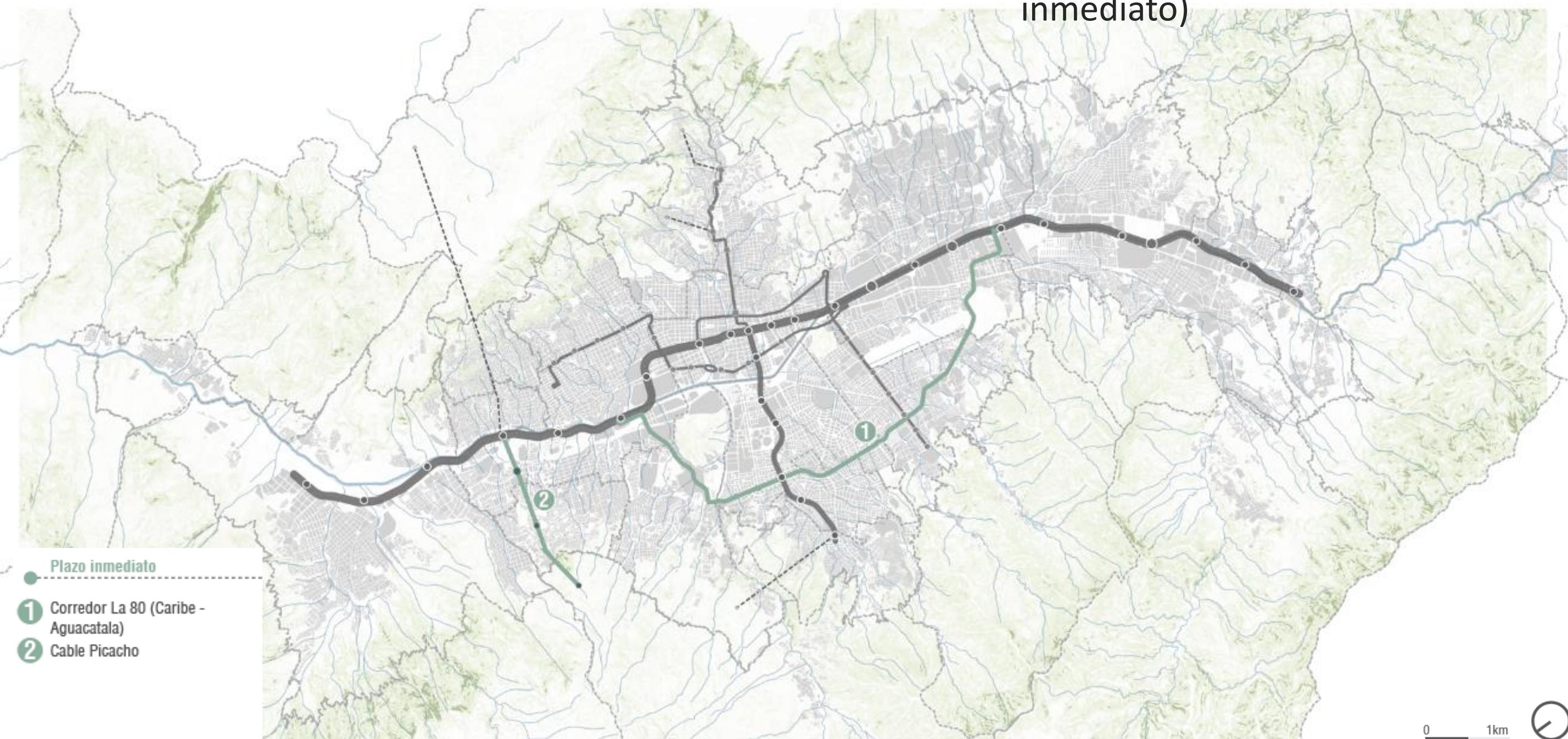
- **1** Consolidación de un **SISTEMA EN RED** con alta cobertura.
 - ¿Dónde incentivar la inclusión socioterritorial?
 - ¿Dónde atender la demanda presente y futura?
 - ¿Dónde reducir el riesgo de exclusión asociado a la movilidad?
 - ¿Dónde generar alternativas de transporte al vehículo particular motorizado?
- **2** Articulación con el **SISTEMA DE MOVILIDAD HUMANA**
 - Integración a pie
 - Integración Ciclista
 - Alternativas de movilidad sostenible
- **3** Articulación con el **SISTEMA ESTRUCTURANTE AMBIENTE, PAISAJE Y ESPACIO PÚBLICO**
 - Ambiente y Paisaje
 - Espacio Público

4.- Priorización de corredores



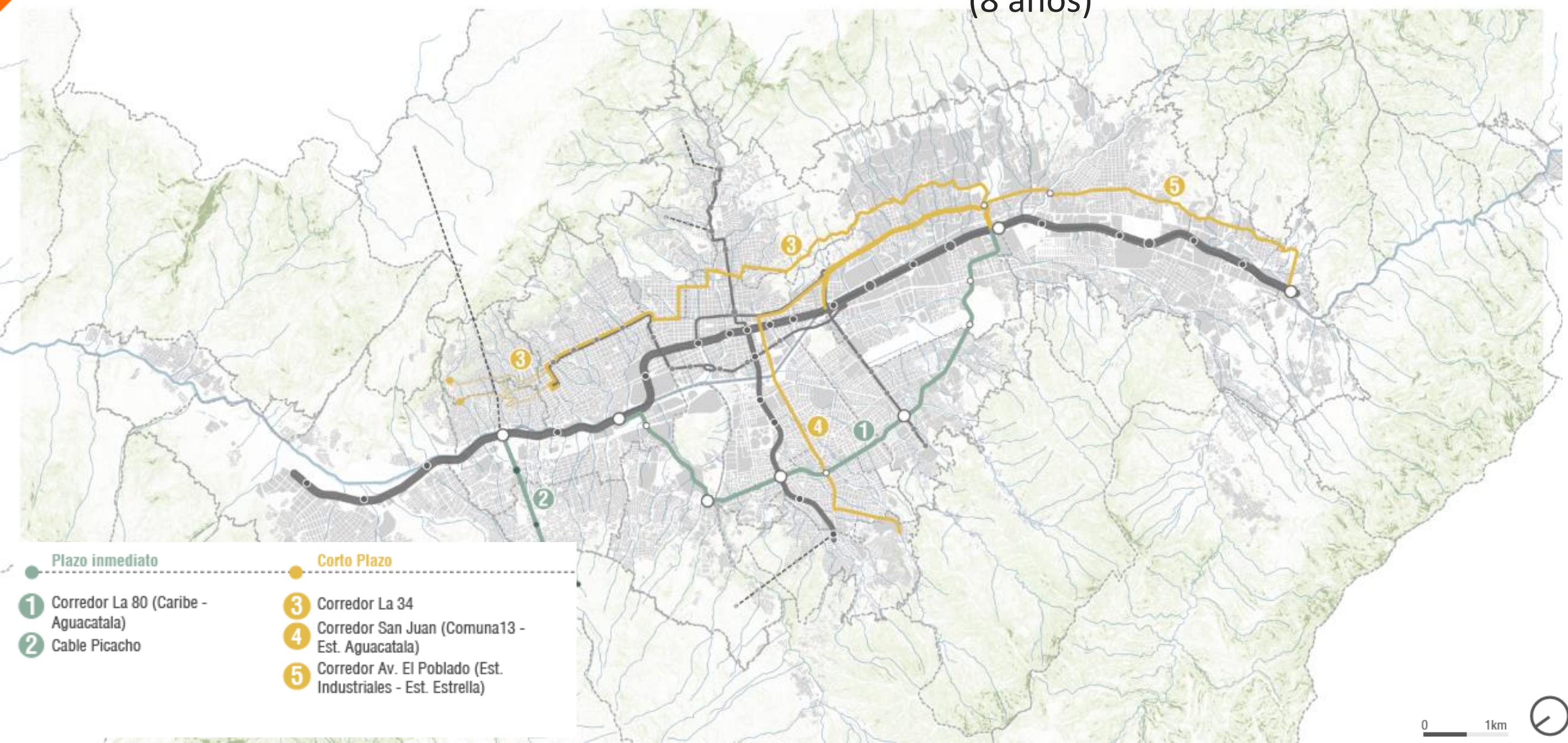
4.- Priorización de corredores

Corredores que cuentan con financiación y/o diseños de detalle (Plazo inmediato)



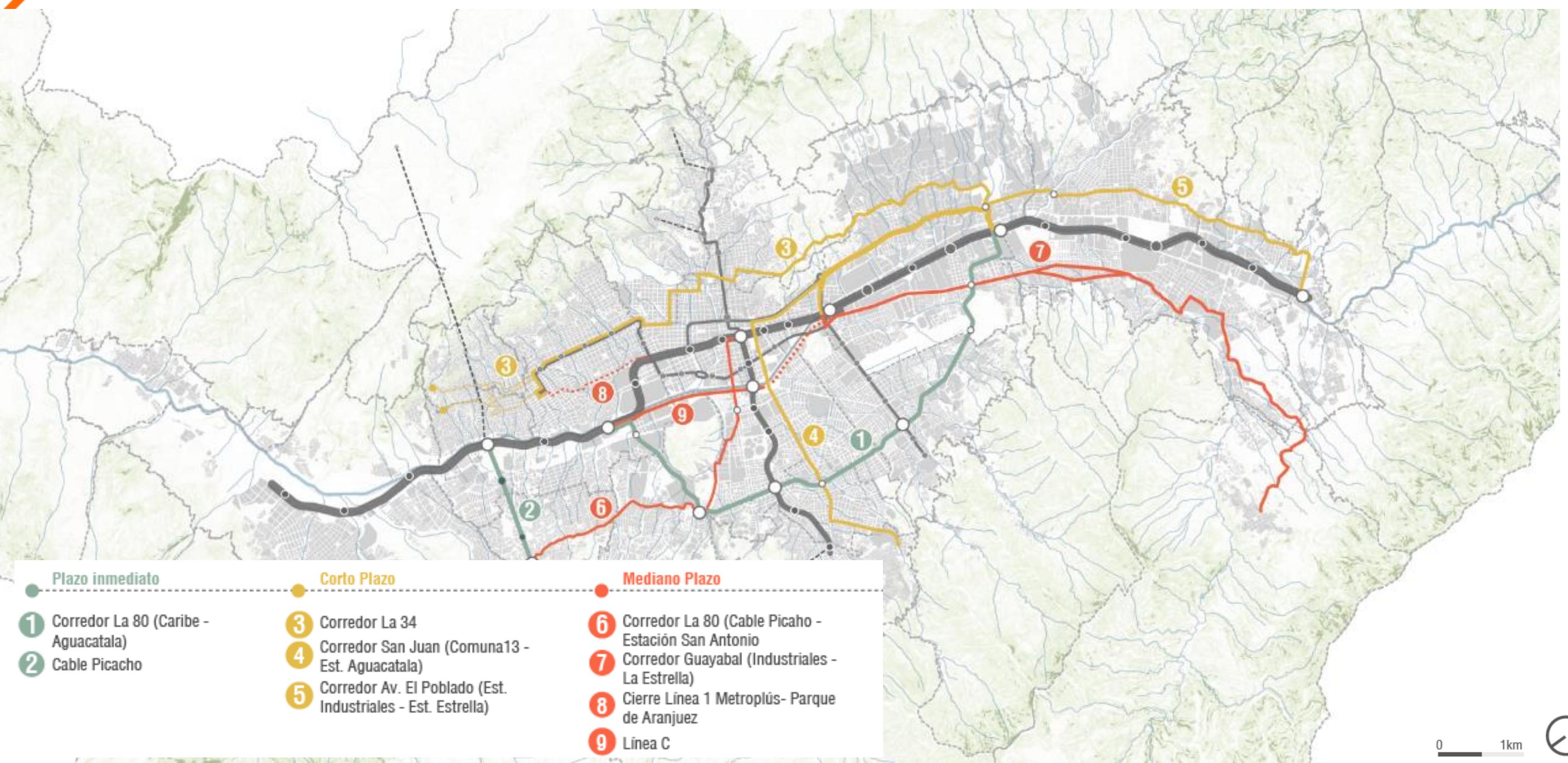
4.- Priorización de corredores

Intervenciones estratégicas para consolidar un modelo en red
(8 años)



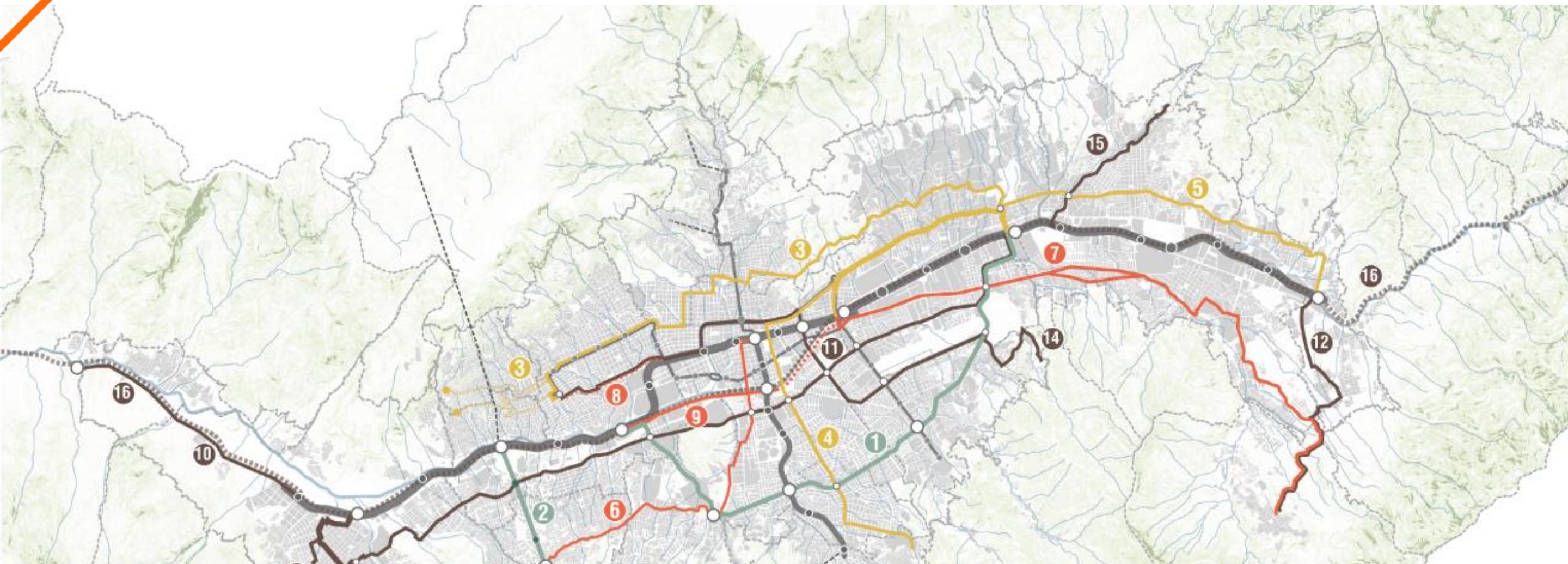
4.- Priorización de corredores

Intervenciones estratégicas cuya complejidad es mayor (12 años)



4.- Priorización de corredores

Corredores complementarios con prioridad menor (20 años)



Plazo inmediato

- 1 Corredor La 80 (Caribe - Aguacatala)
- 2 Cable Picacho

Corto Plazo

- 3 Corredor La 34
- 4 Corredor San Juan (Comuna 13 - Est. Aguacatala)
- 5 Corredor Av. El Poblado (Est. Industriales - Est. Estrella)

Mediano Plazo

- 6 Corredor La 80 (Cable Picacho - Estación San Antonio)
- 7 Corredor Guayabal (Industriales - La Estrella)
- 8 Cierre Línea 1 Metroplús- Parque de Aranjuez
- 9 Línea C
- 10 Extensión Metro entre Bello y Copacabana
- 11 Corredor La 65
- 12 Corredor San Antonio de Prado - La Estrella
- 13 Corredor Q. La García

Largo Plazo

- 14 Corredor Loma Los Bernal - Aranjuez
- 15 Corredor La Ayurá
- 16 Tren de Cercanías

1km



4.- Priorización de corredores

0 1km

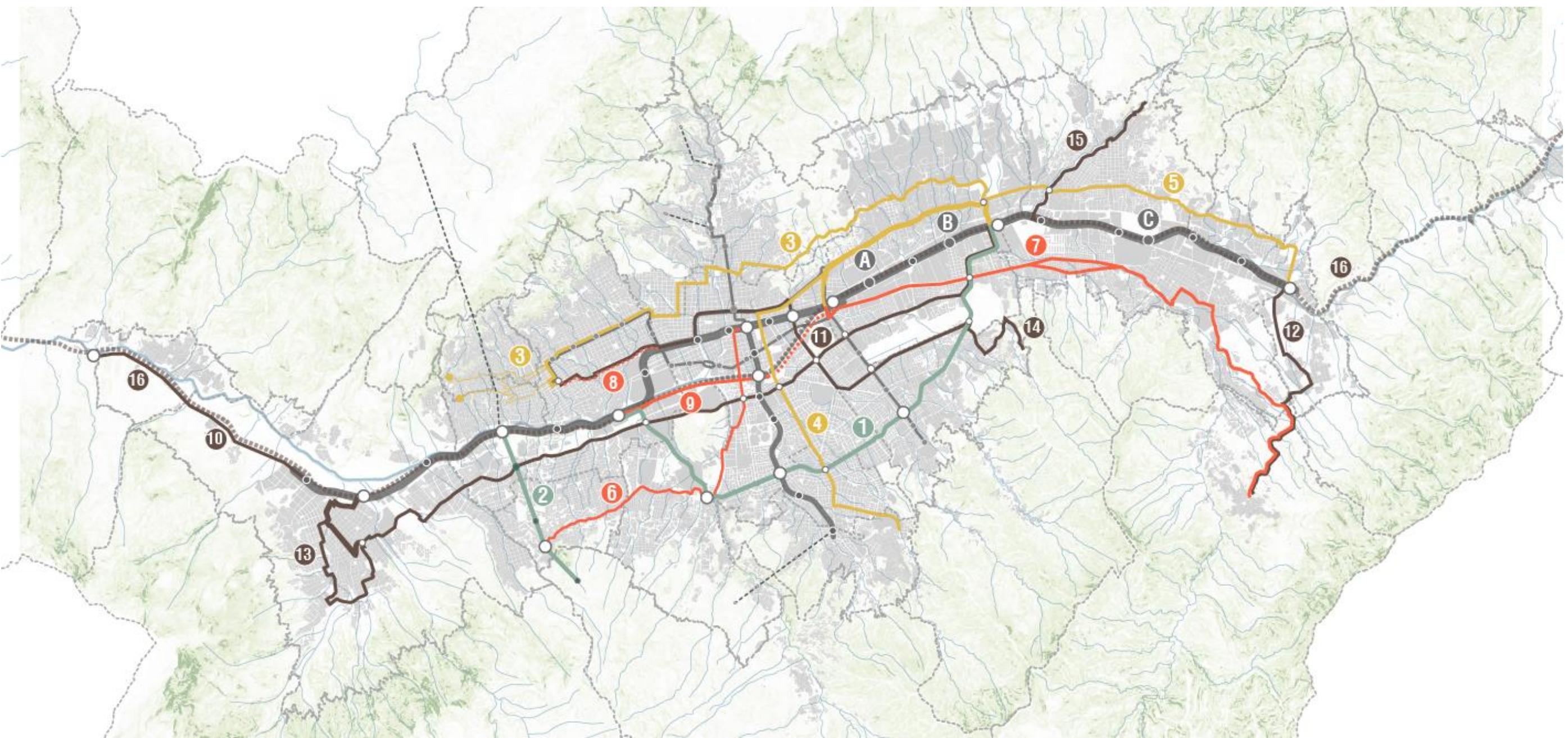


A Estación Entreorillas

B Estación entre Poblado y Aguacatala

C Estación entre Envigado e Itagüí

Estaciones propuestas





4.- Conclusiones

- La expansión de las líneas de un sistema metro debe planearse teniendo en cuenta las proyecciones de crecimiento poblacional y los orígenes y destinos de los habitantes del territorio.
- Así mismo, para cumplir con la generación de calidad de vida y de transformaciones positivas en el territorio debe tener en cuenta factores como el desestímulo del uso del vehículo particular y la disminución de la inequidad asociada a la falta de medios dignos de transporte.
- Otros aspectos que deben considerarse son la integración con otros medios de transporte amigables con el medioambiente, como la bicicleta y la caminata.
- Por último, también debe analizarse el potencial de generación de espacio público de calidad.