

Mejores Prácticas de la gestión de la Intermodalidad en el transporte público a nivel internacional



Mejores prácticas de la gestión de la intermodalidad en el transporte público a nivel internacional

- 1.- La intermodalidad como satisfactor del servicio de movilidad
- 2.- Algunas experiencias y sus componentes
- 3.- Conclusiones



1.- la intermodalidad como satisfactor del servicio de movilidad

Se requiere cambiar la pregunta

DE: ¿Cuál es el origen y destino?

A: ¿Por qué y para qué se mueve la gente?

Para determinar la oferta y calidad del servicio



Intermodalidad = Movilidad Inteligente

Ejercicio de comprender las NECESIDADES ciudadanas y urbanas para ofrecer alternativas que permitan OPTIMIZAR los desplazamientos , reduciendo los viajes motorizados y sus externalidades.

Intermodalidad – Servicio puerta a puerta

Experiencia de viaje

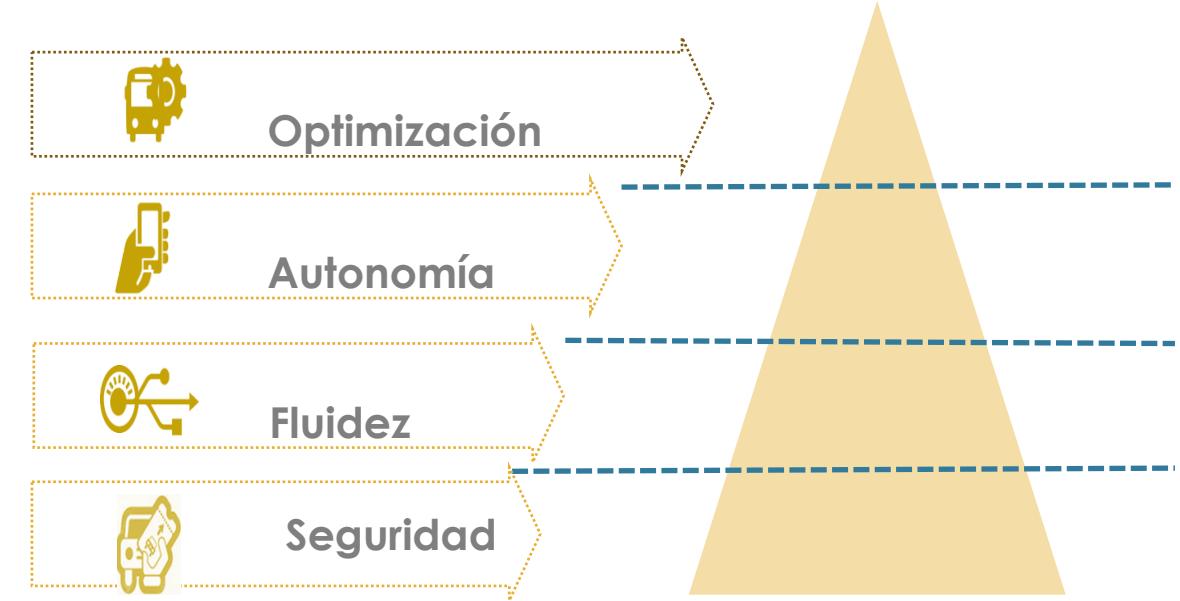


Los mejores sistemas proveen una serie de conexiones fluidas que van desde la puerta de la casa hasta la puerta de la oficina, utilizando muchos otros modos de transporte para las distintas partes del viaje.

No termina en la entrada y salida, involucra toda el área de captura de usuarios

Intermodalidad= cubrir las expectativas de los usuarios

- ¿Los caminos peatonales están bien mantenidos?
- ¿Son seguros y están bien iluminados?
- ¿Existe señalización adecuada para dirigir a los individuos lógicas entre los orígenes y los destinos fácilmente a las estaciones?
- ¿Existen conexiones peatonales más importantes como tiendas, colegios, y lugares de trabajo?

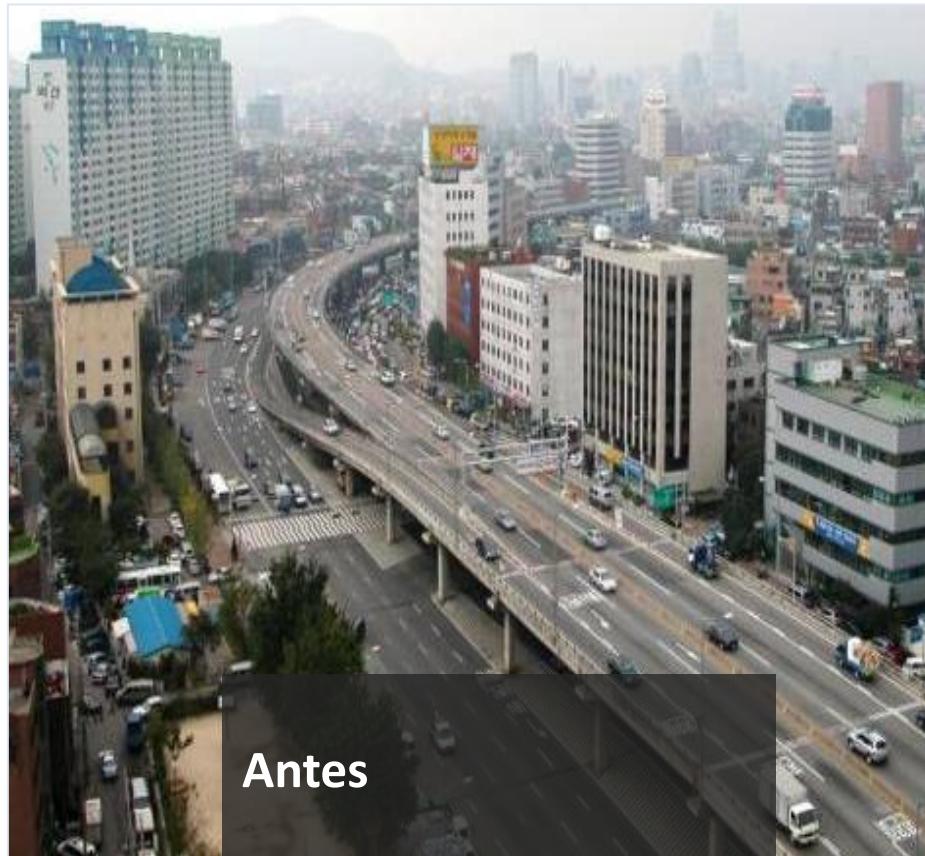


1,000m alrededor de las estaciones. hacer un análisis modal. si hay viajes cortos motorizados quiere decir que las condiciones peatonales son malas

2.- Mejores experiencias y sus componentes

SEUL – COMBATIR EL COCHE CON INTEGRACION MODAL

- Física - Efecto de red - Integración tarifaria – Información - Integración institucional



1. Red integrada de
transporte público

2. Innovación tecnológica

3. Mejoras en la gestión y
administración

4. Mejorar el ambiente para autobuses y
peatones

5. Incentivos en políticas
amigables con el peatón

2.- Mejores experiencias y sus componentes

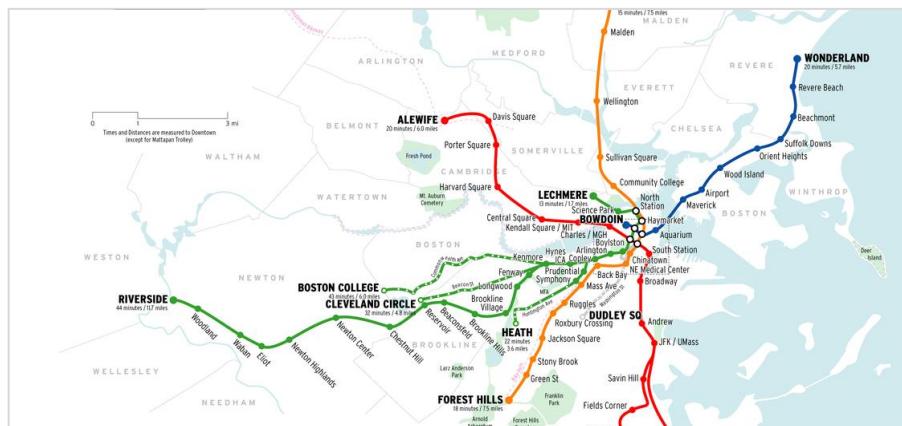
HOLANDA – INTERMODALIDAD PUERTA A PUERTA



2.- Mejores experiencias y sus componentes

Asociación Latinoamericana de
Metros y Subterráneos

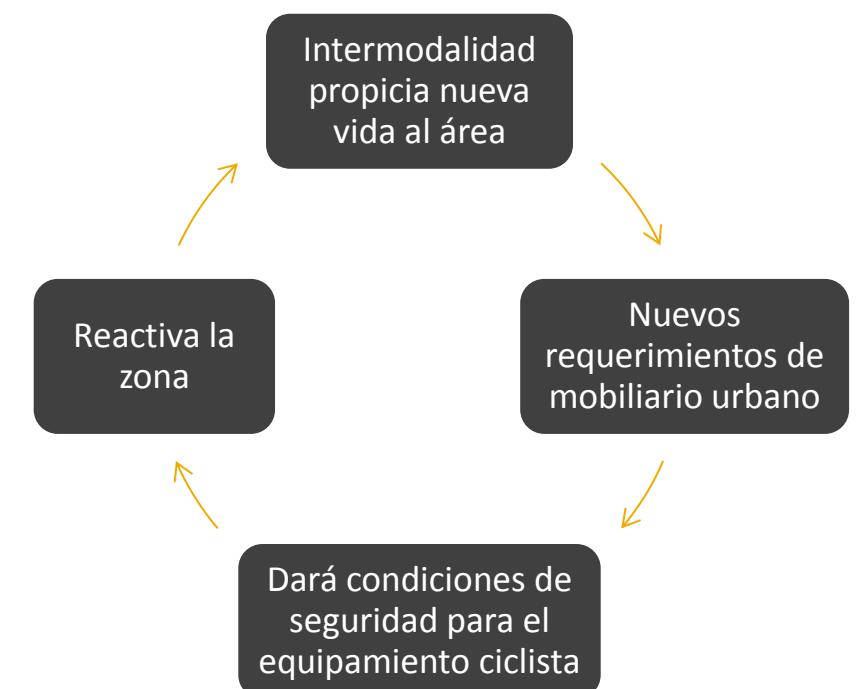
BOSTON – INTERMODALIDAD HACIA MEDIOS ACTIVOS



CONEXIÓN DEL METRO CON RUTAS CICLISTAS



REACTIVACIÓN DE ZONAS CON
MEDIOS ACTIVOS



2.- Mejores experiencias y sus componentes

BOSTON – INTERMODALIDAD HACIA MEDIOS ACTIVOS



INFORMACIÓN AL USUARIO – MOVE SMART

2.- Mejores experiencias y sus componentes

Asociación Latinoamericana de
Metros y Subterráneos

UTAH – BRT CON INTERMODALIDAD CICLISTA



2.- Mejores experiencias y sus componentes

Asociación Latinoamericana
de
Metros y Subterráneos

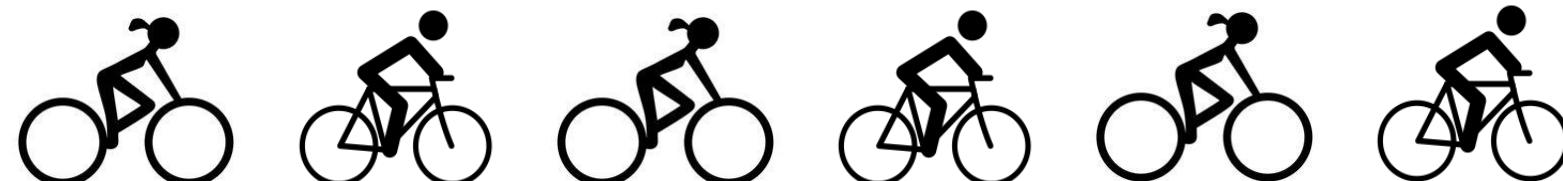
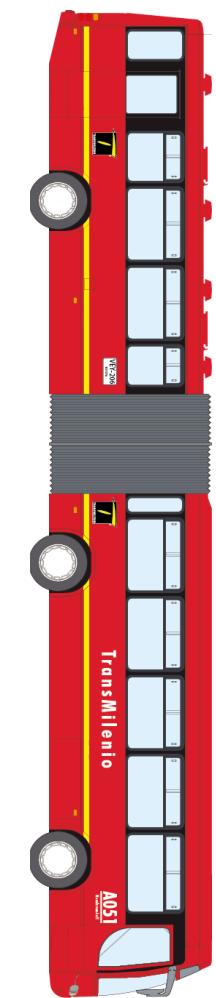
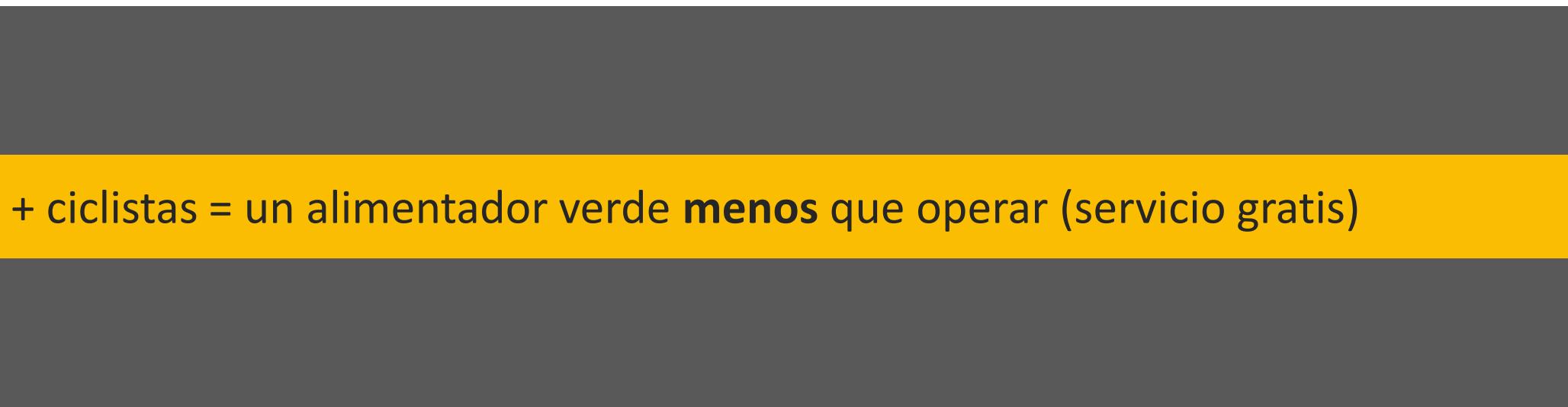
GUANZOU – BRT Y BICICLETA COMPARTIDA



5,000 bicicletas en 113 estaciones

2.- Mejores experiencias y sus componentes

BOGOTA – RUTAS CICLISTAS ALIMENTADORAS



2.- Mejores experiencias y sus componentes

MEXICO – UNA OPORTUNIDAD



3. Conclusiones

- La intermodalidad debe ser una política pública de Movilidad y Desarrollo Urbano
- **Se logran mejores resultados en proyectos que se diseñan integralmente.**
- La intermodalidad requiere intervenciones, en la infraestructura, los servicios, la seguridad y la información al usuario. Los proyectos deberían integrar estos presupuestos.
- Es necesario mejorar las condiciones del transporte público y no motorizado para lograr la intermodalidad con el vehículo privado.
- Se requieren sistemas de información para el seguimiento, medición de resultados y planes de mejoramiento de los sistemas.