

SEMINARIO PENSAR EN VENEZUELA EL CAOS VIAL DE CARACAS





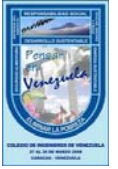
SEMINARIO PENSAR EN VENEZUELA EL CAOS VIAL DE CARACAS



- AMBITO
- SIGNOS
- EFECTOS
- CAUSAS
- ESTRUCTURA DE LAS REDES VIALES URBANAS
- INDICADORES
- SOLUCIONES
- PROPUESTAS DE INFRAESTRUCTURAS
- EVALUACIÓN
- RECOMENDACIONES



SEMINARIO PENSAR EN VENEZUELA EL CAOS VIAL DE CARACAS



AMBITO DE ANALISIS: SISTEMA MATRIZ O PRINCIPAL (ALTA MOVILIDAD)

SIGNOS:

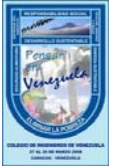
- Congestionamientos frecuentes
- Baja velocidad de operación
- Sistema de Transporte Público superficial, ineficiente
- Alta sensibilidad (trancas por cualquier suceso)
- Uso intenso de vías secundarias (sistema menor) para viajes troncales.

EFFECTOS

- Pérdida de tiempo (horas-hombre)
- Aumento consumo de combustible
- Aumento de contaminación
- Deterioro de la Calidad de Vida
- Estrés y agresividad
- Irrespeto a demás usuarios (normas)



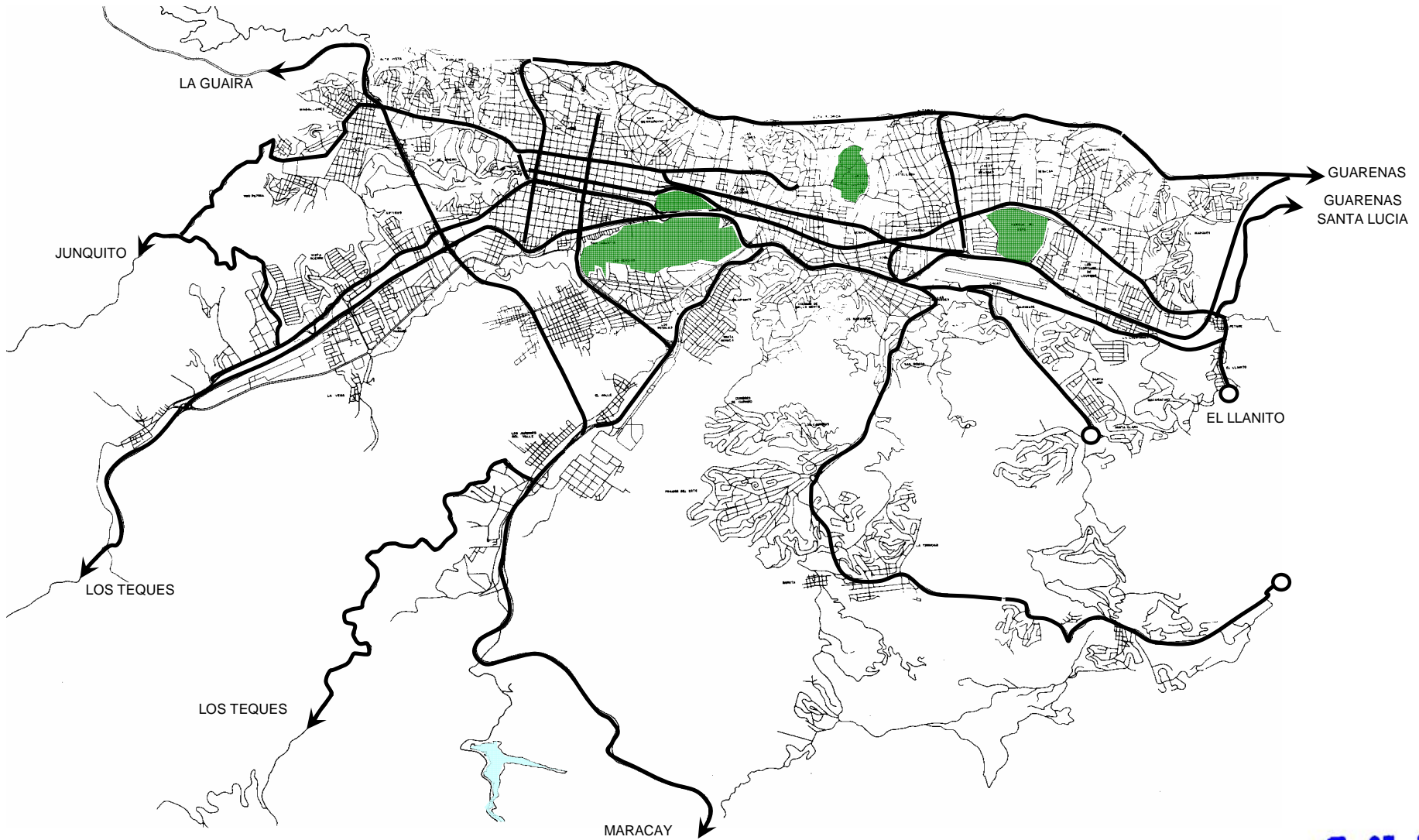
SEMINARIO PENSAR EN VENEZUELA EL CAOS VIAL DE CARACAS



CAUSAS

- Crecimiento del parque automotor (> 80.000 veh./año) en los últimos cinco años (bajo costo de la gasolina y del estacionamiento). Las de ventas al cierre de 2007, a nivel nacional, alcanzaron ~500.000 unidades (C.A.V. El Nacional)
- No se instrumentan los planes de vialidad y transporte (Gobiernos Central, Regional, Metropolitano y Municipales)
- La demanda excede la capacidad del sistema principal (el de alta movilidad). Oferta vial insuficiente (solo 250 Km. de vías principales)
- Falta de continuidad de las vías del sistema principal
- Anarquía de los conductores
- Alta presencia de “motorizados” en el sistema expreso
- Presencia de vehículos en malas condiciones
- Vigilancia insuficiente y no actualizada (sin entrenamiento)

SEMINARIO PENSAR EN VENEZUELA EL CAOS VIAL DE CARACAS



ESTRUCTURA DE LA RED VIAL ACTUAL DE CARACAS

SEMINARIO PENSAR EN VENEZUELA EL CAOS VIAL DE CARACAS



LONDRES

SEMINARIO PENSAR EN VENEZUELA EL CAOS VIAL DE CARACAS



MADRID

SEMINARIO PENSAR EN VENEZUELA EL CAOS VIAL DE CARACAS



TOKYO

SEMINARIO PENSAR EN VENEZUELA EL CAOS VIAL DE CARACAS



INDICADORES (1)

- Velocidad media de operación, en el sistema principal, menor de 15 Km./h
- Demoras promedio mayores de 1 hora/usuario/sentido, en viajes internos (2^{1/4} horas para viajes desde “ciudades satélites”)
- 5.000.000 de viajes/día (en todas las direcciones)
- Parque automotor
 - Aprox. Un millón de vehículos residentes (700.000 según Cuerpo de Vigilancia de Tránsito)
 - 150.000 vehículos flotantes (proviene de ciudades dormitorio)
 - 62 % son vehículos privados (movilizan solo el 20 % del total de viajes diarios)
 - Aumentó en 300.000 vehículos en los últimos cinco años
 - 5 % inservibles (alta probabilidad de que se accidenten en las vías)
- Se consumen 10 millones de litros de gasolina por día (247 E/S) / Cada vehículo recibe un subsidio anual de más de 1 Millón de l (consumo de 25 lts./semana/vehículo).

INDICADORES (2)

- Sistema de vías principales con aprox. 250 Km.
- Vías vehiculares ocupan aprox. 15 % de la superficie.
- Sistema de transporte superficial convencional (387 líneas, 11.000 unidades): desorganizado, impuntual, inseguro, incómodo (desestimulan su uso)
- Sistema de transporte masivo (Metro) rebasado (por bajas tarifas y alta demanda). Moviliza mas de 2.000.000 pasajeros/día
- >40.000 motorizados en circulación (autorizados en autopistas)
- Solo 1.500 vigilantes para atender todo el sistema



SEMINARIO PENSAR EN VENEZUELA EL CAOS VIAL DE CARACAS



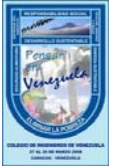
SOLUCIONES

ANTECEDENTES:

- 1939 La Comisión Municipal de Urbanismo configura la red vial de Caracas
- Población de Caracas: 1920 (120.000); 1950 (700.000); 1960 (1.300.000).
- 1946 Se prepara el Plan Regulador de Caracas (Jacques Lambert, Maurice Rotival, Francis Volich y José Luis Sert.).
- 1954 Propuesta de Monorriel sobre el Río Guaire.
- 1965 Se inician los estudios de demanda del Metro de Cara



SEMINARIO PENSAR EN VENEZUELA EL CAOS VIAL DE CARACAS



SOLUCIONES

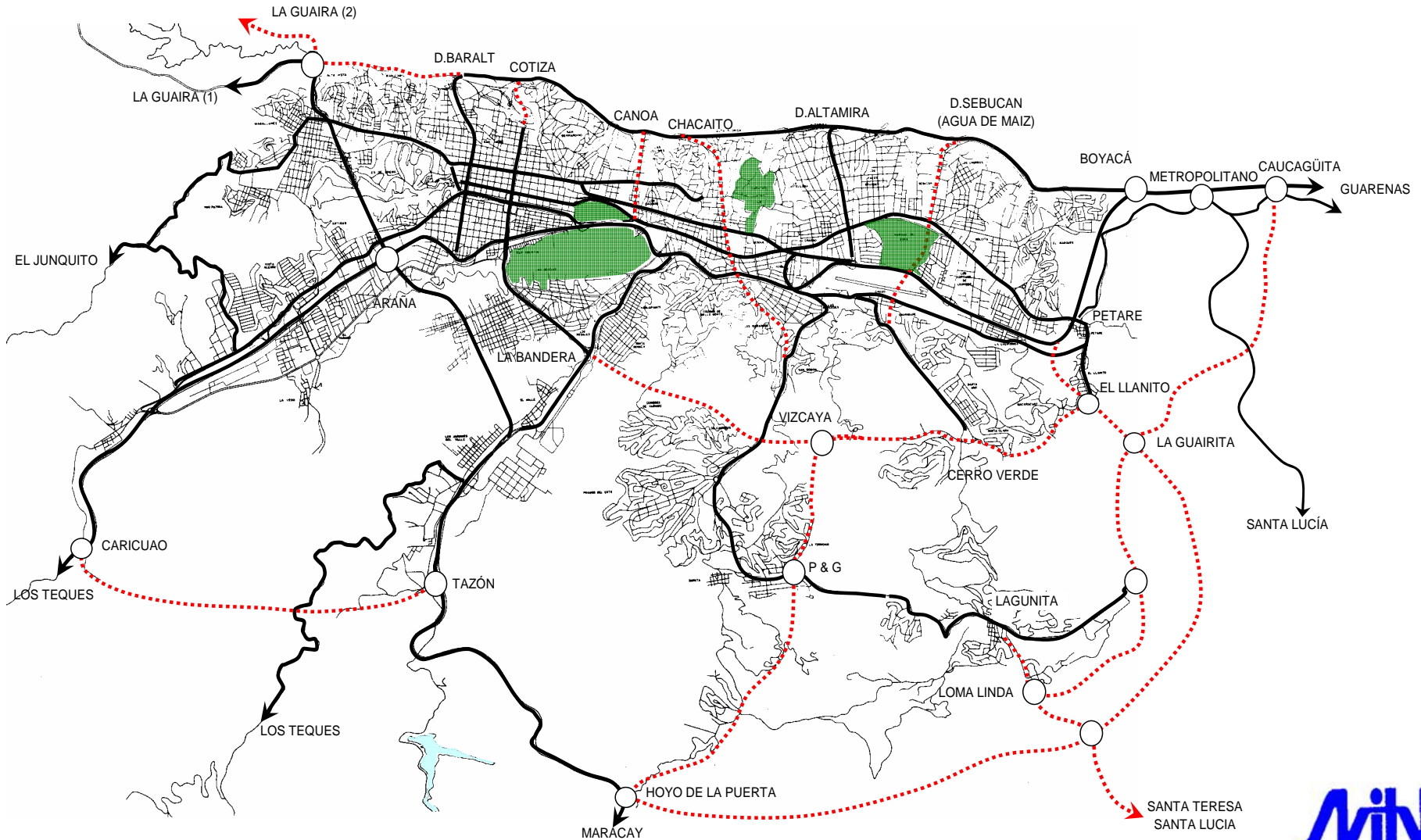
PROPUESTAS

- Ordenar el Sistema de Transporte Público Superficial (Municipios, Alcaldía Metropolitana)
- Ampliar el sistema de Transporte Masivo (Metro), Ajustar Tarifa
- Desestímulo del uso del transporte privado o de baja ocupación (tarifas de estacionamiento, V.A.O., vehículo compartido)
- Completar la red principal básica de Caracas (sistema de anillos). Aprox. 100 Km. (Plan Caracas 2000 OMPU y otras propuestas)
- Continuar con el PLAN DE TRANSPORTE DE CARACAS (se inició en el año 2000), Planes MINDUR y Plan Estratégico de Caracas
- Impuesto a la gasolina (para financiar los programas)
- Mejorar vigilancia (> de 5.000)

SEMINARIO PENSAR EN VENEZUELA EL CAOS VIAL DE CARACAS



PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL SUPERFICIAL





SEMINARIO PENSAR EN VENEZUELA EL CAOS VIAL DE CARACAS



PROPUESTAS DE AMPLIACIÓN DE LA RED MATRIZ

- Perimetral Sur (Hoyo de La Puerta-Petare)
19 Km.
- Perimetral Norte (Boyacá), tramo Baralt-Autopista La Guaira
4
- Autopista Caricuao – La Rinconada 8
- Av. Carabobo (Vía Expresa La Bandera-El Llanito)
13
- Vía Expresa Hoyo de La Puerta - Sartenejas – Cerro Verde 9
- Alimentador Cotiza 1
- Alimentador Canóa
3
- Alimentador Chacaito 5
- Alimentador Agua de Maíz 5
- Ampliación Autopista Fajardo (Techo del Guaire) 24
- Ampliación Auton. Prados del Este (2º Piso) 9



SEMINARIO PENSAR EN VENEZUELA EL CAOS VIAL DE CARACAS



EVALUACIÓN

- Se requieren 100 Km. de vías Aprox. 3.000 Millones U.S.\$ (plan a 10 años)
- En algunos casos se dispone la reserva del “Derecho de Vía”
- La proporción de superficie vial aumenta a escalas usuales en otras ciudades importantes
- Actualmente la gasolina cuesta 90 Bs./litro (0,04 U.S.\$/litro)
- Un impuesto de 0,20 U.S.\$/litro, produciría en 10 años 7.000 Millones de U.S.\$
- Beneficio de horas-hombres ahorradas compensa la inversión (el costo usuario actual de Caracas es de 3,5 Billones de Bs. por año).