

PROPUESTA PARA EL
CRECIMIENTO DE LOS SISTEMAS
DE TRANSPORTE MASIVO
EN LA ZONA METROPOLITANA
DE GUADALAJARA



RESUMEN EJECUTIVO

El documento “Propuesta para el crecimiento de los sistemas de transporte masivo en la Zona Metropolitana de Guadalajara”, realizado por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés), es una propuesta para la expansión del sistema Macrobus y el transporte público integrado para la Ciudad de Guadalajara, México.

De llevar a cabo la propuesta que se plantea y que contempla seis nuevas rutas, para 2018 se tendrían 135 kilómetros adicionales de Macrobus que beneficiarían a casi seiscientos cincuenta mil pasajeros al día, que se sumarían a los que transportaría la red actual.

Lo anterior se traduciría en la reducción diaria de:

- Más de 970 mil kilómetros recorridos por vehículos
- 330 de toneladas de CO2
- 62 mil horas de viaje

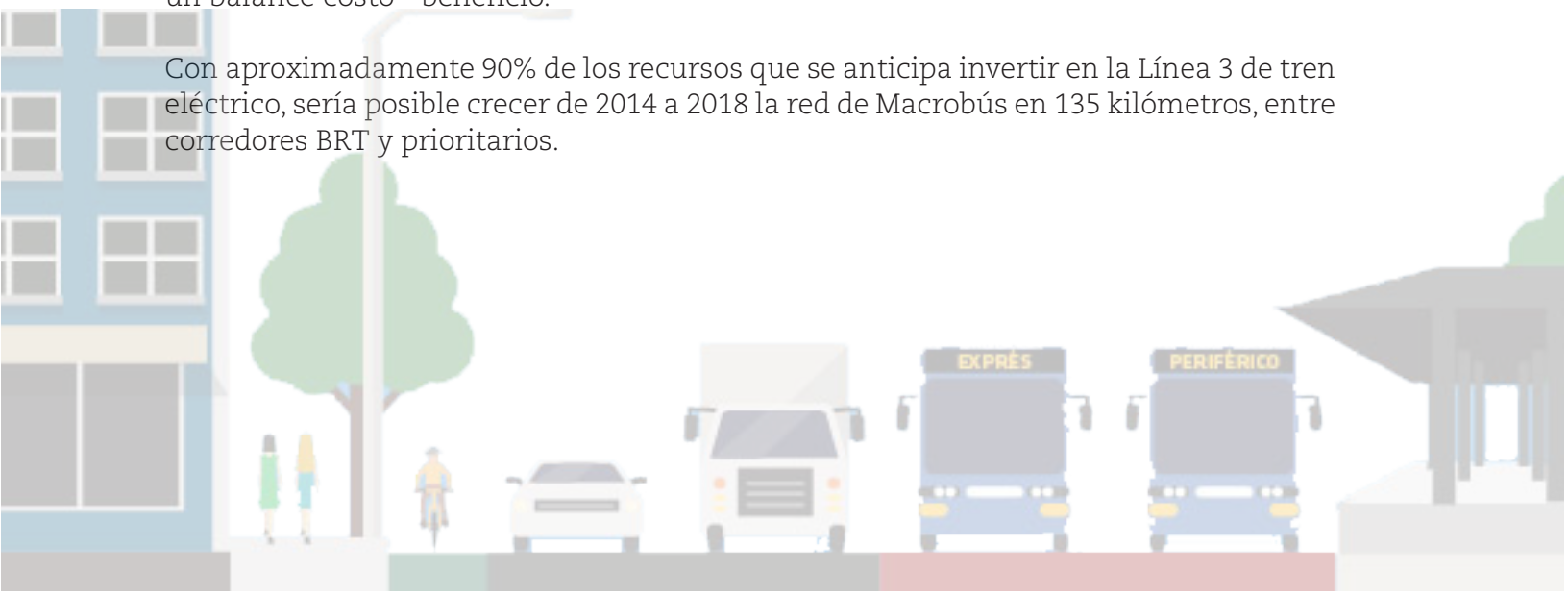
Antecedentes

ITDP considera que los Autobuses de Tránsito Rápido (BRT por sus siglas en inglés - Macrobus) tienen un gran potencial como servicio de transporte masivo. Su desarrollo permite mejorar no sólo las condiciones del transporte público a mejor costo en menor tiempo, sino además impactar positivamente en el ámbito urbano, facilitar los cruces peatonales, crear corredores económicos activos y en general satisfacer necesidades de movilidad, lo que impacta positivamente en una mejor calidad de vida.

En la actualidad, la red de Macrobus cuenta sólo con 16 kilómetros de cobertura. Creemos que es totalmente factible aumentar la oferta de transporte público de calidad en unos 135 kilómetros entre corredores BRT y corredores prioritarios.

El Macrobus no es un competidor del Tren Eléctrico, sino del mal transporte público y de los automóviles en congestión. Tiene importantes ventajas presupuestales y de tiempo de implementación con respecto al tren eléctrico. Es natural que con la existencia de dos líneas de tren eléctrico y una en planeación, sea fundamental ver la integración de ambos servicios como un todo y procurar que su expansión se base en un balance costo - beneficio.

Con aproximadamente 90% de los recursos que se anticipa invertir en la Línea 3 de tren eléctrico, sería posible crecer de 2014 a 2018 la red de Macrobus en 135 kilómetros, entre corredores BRT y prioritarios.



Propuesta de Expansión

Con la información anterior y bajo un escenario realista, ITDP propone la expansión de la red de Macrobus con seis nuevas rutas.

Las líneas que se presentan tienen tres objetivos fundamentales, adicionales a la mejora del espacio público, la seguridad del usuario, y la reducción de tiempos de traslado:

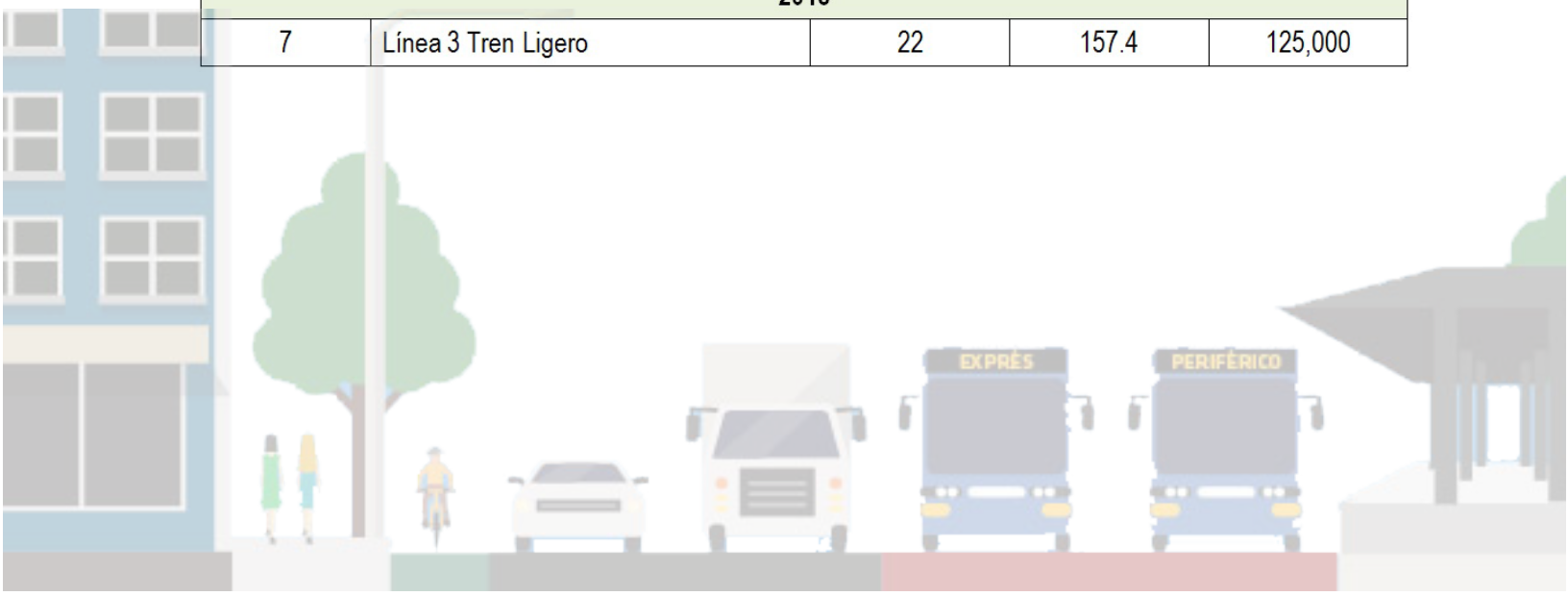
- A) Ampliar la cobertura de red de transporte masivo.
- B) Descongestionar corredores del transporte que se encuentren saturados.
- C) Mejorar la conectividad de la red de transporte masivo.

Se podría añadir un cuarto objetivo, que se logra con algunas líneas, especialmente:

- D) Mejorar la cobertura del transporte masivo en la zona central.

Las líneas planteadas son las siguientes:

| LÍNEA | RUTA | KMS. | KMS. ACUM. | PAX DÍA - APROX AL 2018 |
|-------------|--------------------------|------|------------|-------------------------|
| 2014 | | | | |
| 1 | Macrobus Periférico | 36.3 | 36.3 | 316,000 |
| 2015 | | | | |
| 2 | Macrobus Lázaro Cárdenas | 23.1 | 59.4 | 129,000 |
| 2016 | | | | |
| 3 | Macrobus López Mateos | 13.6 | 73 | 54,000 |
| 4 | Macrobus 8 de Julio | 23.5 | 96.5 | 88,000 |
| 2017 | | | | |
| 5 | Macrobus Vallarta | 25.4 | 121.9 | 38,000 |
| 6 | Macrobus Gallo y Michel | 13.5 | 135.4 | 24,000 |
| 2018 | | | | |
| 7 | Línea 3 Tren Ligero | 22 | 157.4 | 125,000 |



Se propone que adicionalmente al modelo tradicional de Macrobus (L1) se incluyan modelos más ligeros, con autobuses padrón, que permiten impactos menores a la imagen urbana, mayores frecuencias para demandas medias bajas y mayor flexibilidad al servicio. En este sentido, se consideraron en la propuesta dos opciones de servicio troncal:

- A) Bus largo, carril confinado, con rebase en estaciones (corredores BRT).
- B) Bus padrón, sin estaciones cerradas y con carril semi - confinado (corredores prioritarios).

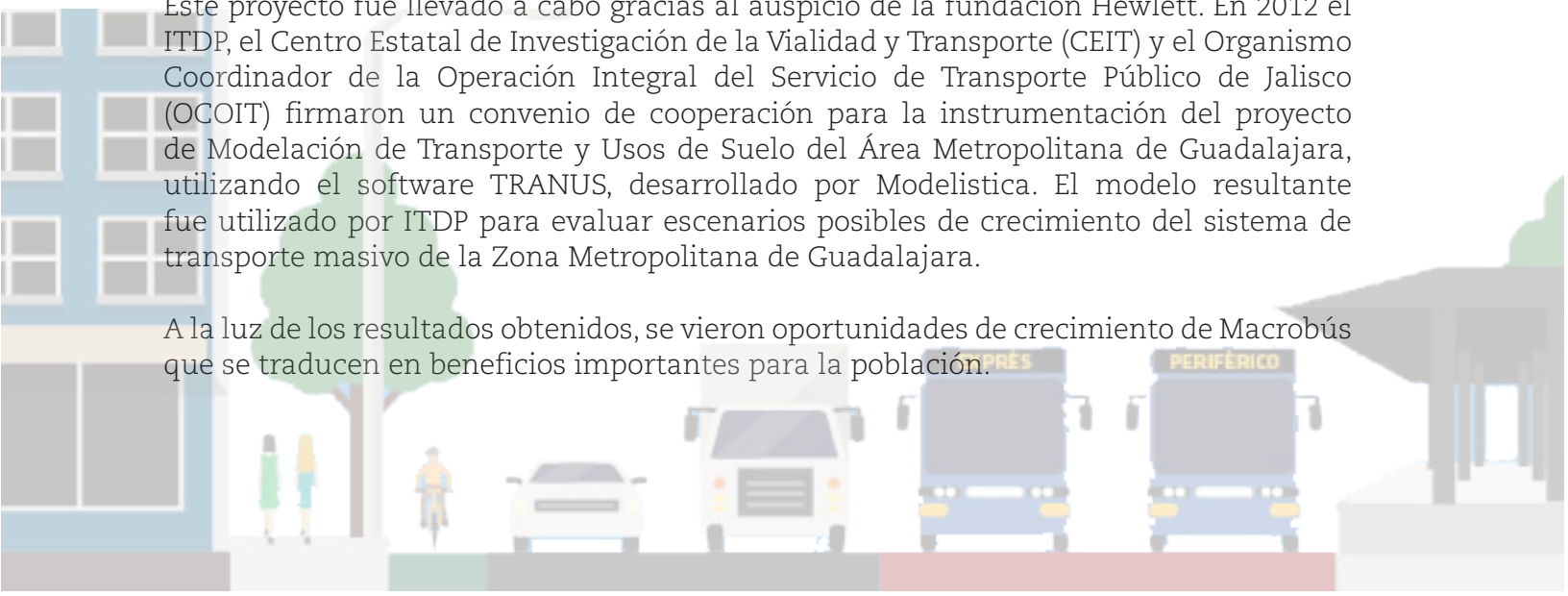
Se anticipa que se pueda tener un ritmo de implantación de unos 30 kilómetros de corredores por año en promedio, ya que una línea de 20 kilómetros puede, perfectamente construirse en un año o menos. Es decir, la propuesta contenida en este documento es alcanzable durante una administración, si se acelera el ritmo de expansión y se cuenta con la voluntad política y los recursos humanos de hacerlo.



¿Cómo se llevó a cabo el estudio?

Este proyecto fue llevado a cabo gracias al auspicio de la fundación Hewlett. En 2012 el ITDP, el Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y Transporte (CEIT) y el Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público de Jalisco (OCOIT) firmaron un convenio de cooperación para la instrumentación del proyecto de Modelación de Transporte y Usos de Suelo del Área Metropolitana de Guadalajara, utilizando el software TRANUS, desarrollado por Modelistica. El modelo resultante fue utilizado por ITDP para evaluar escenarios posibles de crecimiento del sistema de transporte masivo de la Zona Metropolitana de Guadalajara.

A la luz de los resultados obtenidos, se vieron oportunidades de crecimiento de Macrobus que se traducen en beneficios importantes para la población.



Conclusión

Para garantizar estándares de servicio y accesibilidad es necesario contar con un sistema integrado de transporte que mediante la eficiencia, rapidez y comodidad promueva la imagen de una ciudad con movilidad plena atractiva para todos los usuarios y visitantes. Esta red puede ser la base para un sistema Metropolitano, vinculándose con las líneas de Tren Eléctrico.

Por todo lo anterior, el documento “Propuesta para el crecimiento de los sistemas de transporte masivo en la Zona Metropolitana de Guadalajara”, es un esfuerzo por darle dirección al crecimiento de la red de Macrobus, robusteciendo la implantación de un Sistema Integrado de Transporte que sirva como eje estructurador de la ciudad.

