

## **7.8. TRANSPORTE VEHICULAR PARTICULAR**

### **7.8.1 Política**

El sistema de transporte particular se propone generar las condiciones para el desplazamiento mediante vehículos particulares, promoviendo la sustitución de combustibles fósiles y la sustitución general por vehículos de uso público.

### **7.8.2 Objetivos**

Reducir la tendencia de incremento del uso del vehículo particular fomentando el uso del transporte masivo y la utilización de medios alternativos de transporte, para avanzar en el desarrollo de una movilidad sostenible.

Regular el uso del vehículo particular para desplazamientos en aquellos lugares donde se potencia el transporte masivo.

Incentivar la ocupación del vehículo a través de la cooperación entre grupos de residentes de un mismo sector, con sitios de trabajos similares.

### **7.8.3 Estrategias**

Motivar a los usuarios del vehículo particular a la utilización de un SITM, cómodo, eficaz, atractivo y seguro, y sensibilizar a la comunidad en la disminución del uso del vehículo particular.

Aumentar la tasa de ocupación de los vehículos particulares.

Extender el pico y placa a todo el día.

Evaluar la alternativa de peajes urbanos en Santiago de Cali.

Priorizar la sección transversal de las vías para dar mayor ocupación al sistema de transporte público y los modos no motorizados.

#### **7.8.4 Programas y proyectos de diagnóstico**

En la mayoría de estudios sobre motorización individual se concluye que en la medida en que mejore el bienestar de las personas, éstas tendrán más acceso al transporte individual y a cambiar de modo, con lo cual, en la participación modal, tiende a aumentar la del automóvil y a disminuir la del transporte público. Esta tendencia a nivel mundial, y salvo políticas urbanas y/o de transporte muy agresivas, será muy difícil cambiarla. Son muchas las experiencias sobre políticas tendientes a desestimular el uso del vehículo particular en zonas urbanas. Se debe considerar, sin embargo, que cuando un carro pequeño está lleno, puede ser menos intensivo en su energía consumida que un bus de transporte masivo ocupado en un 25% de su capacidad.

Se realizará entonces un estudio del diagnóstico de los índices de motorización o de propiedad de vehículos particulares y de usuarios de los sistemas de transporte público, en especial del sistema integrado de transporte masivo. El índice de motorización se expresará en términos de número de automóviles por mil habitantes, o de manera inversa, en número de habitantes por vehículo, y del transporte masivo en número de vehículos diarios, número de pasajeros transportados por día y ocupación de los vehículos en número de pasajeros. Se dispondrá de información sobre los recorridos que realizan los vehículos en kilómetros, con el indicador denominado IPK, índice de pasajeros por kilómetro. Este indicador resulta de dividir el número total de pasajeros movilizados en un día por el número total de vehículos kilómetro de la flota utilizada. Este indicador combina tres variables: i) los pasajeros movilizados o demanda; ii) el parque automotor utilizado u oferta; y iii) el recorrido de los vehículos. Por tanto, se constituye en un indicador de eficiencia muy importante y de consecuencias financieras determinantes.

Otra forma de comparar las ventajas y desventajas del transporte público sobre el uso del vehículo particular es el análisis de los costos por pasajero milla para diferentes modos de transporte y niveles de ocupación, desagregados en términos de: costos externos que afectan a la sociedad en su conjunto (congestión, contaminación ambiental, visual, auditiva, subsidios de estacionamiento, subsidios a los combustibles, etc.), costos de tiempo de viaje y riesgo de accidente, costo de posesión del vehículo y costo operacional del mismo.

Estos análisis deben estar confrontados y contrastados con los índices relacionados al proceso de chatarrización del transporte colectivo público (sistema actual que entrará en proceso de chatarrización), ya que las percepciones sobre la evolución del transporte público en Santiago de Cali puede ser variable por parte de los usuarios y las tendencias podrían ser inesperadas.

Con relación a la estrategia del Pico y Placa, se deben evaluar diferentes escenarios que permitan identificar los riesgos y ventajas de extender la medida a

nuevos horarios o a nuevos dígitos. Esta evaluación se realizará por medio de pruebas piloto y de los datos que suministre la Secretaría de Tránsito y Transporte, por medio de encuestas y sondeos y de la experiencia de otras ciudades y países.

Los estudios de oferta, demanda, y la tasa de ocupación del transporte público individual, taxi, deberán hacer parte del análisis dada la importancia de este modo de transporte en Santiago de Cali.

Otro aspecto que deberá considerarse en el estudio, es la evolución de la emisión de contaminantes, que debe ser proporcional al uso de la energía, y cumplir la normativa vigente del Ministerio de Minas y Energía que a efectos de la aplicación de la Ley 1083 de 2006, ha determinado que los combustibles limpios son los siguientes:

- Hidrógeno.
- Metanol.
- Alcohol Carburante.
- Gas Natural.
- Gas Licuado del Petróleo (GLP).
- Biodiesel.
- Diesel (hasta 50 PPM de azufre).
- Gasolinas reformuladas.

La regulación de la cantidad de azufre en los combustibles se presenta en la siguiente tabla:

- Es posible que tu navegador no permita visualizar esta imagen.
- Fuente: Mejoramiento de la Calidad de Combustibles en el país. Ministerio de Minas y Energía.
- En resumen se debe presentar el siguiente producto:
- Estudio técnico y seguimiento a la estrategia del pico y placa.
- Estudio de oferta y demanda del transporte público individual, masivo y colectivo, que permita controlar la oferta y la demanda del transporte particular.

### **7.8.5 Programas y proyectos de formulación**

Para reducir la congestión, la contaminación ambiental, visual, auditiva, la ocupación del espacio público, los subsidios de estacionamientos, los subsidios a los combustibles, entre otros, se debe aumentar el uso de transporte público y/o desestimular el uso de automóviles con baja ocupación. Sin embargo, las políticas

hacia el transporte público deben estar dirigidas hacia la optimización de dicha oferta de tal forma que se garantice una alta ocupación.

Se plantearán políticas drásticas de desarrollo urbano que logren disminuir las tasas de crecimiento de la motorización; de la misma forma, se mejorará el transporte público para contribuir a este propósito. Es necesario plantear escenarios que consideren zonas de baja circulación vehicular y de circulación vehicular restringida, que promuevan la regulación de los índices de motorización en Santiago de Cali, ya que no parece ser la excepción a la tendencia mundial de aumento de la motorización.

En este sentido se debe promover zonas de baja circulación vehicular como las zonas 30 (de máxima velocidad 30km/h especialmente en las centralidades), ejercer mayores controles sobre el ruido y la contaminación, ejercer medidas de estacionamiento más estrictas, promover el uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie. Con estos principios se diseñarán diferentes escenarios en Santiago de Cali, donde se contemplen todas estas condiciones de movilidad y donde se propicien espacios públicos limpios y de calidad urbana. Con estas medidas, se debe motivar a los motoristas optar por generar desplazamientos intermodales donde el vehículo particular se articule con otros modos de transporte.

En resumen se debe presentar el siguiente producto:

- Determinación de zonas de baja circulación vehicular y de circulación vehicular restringida.