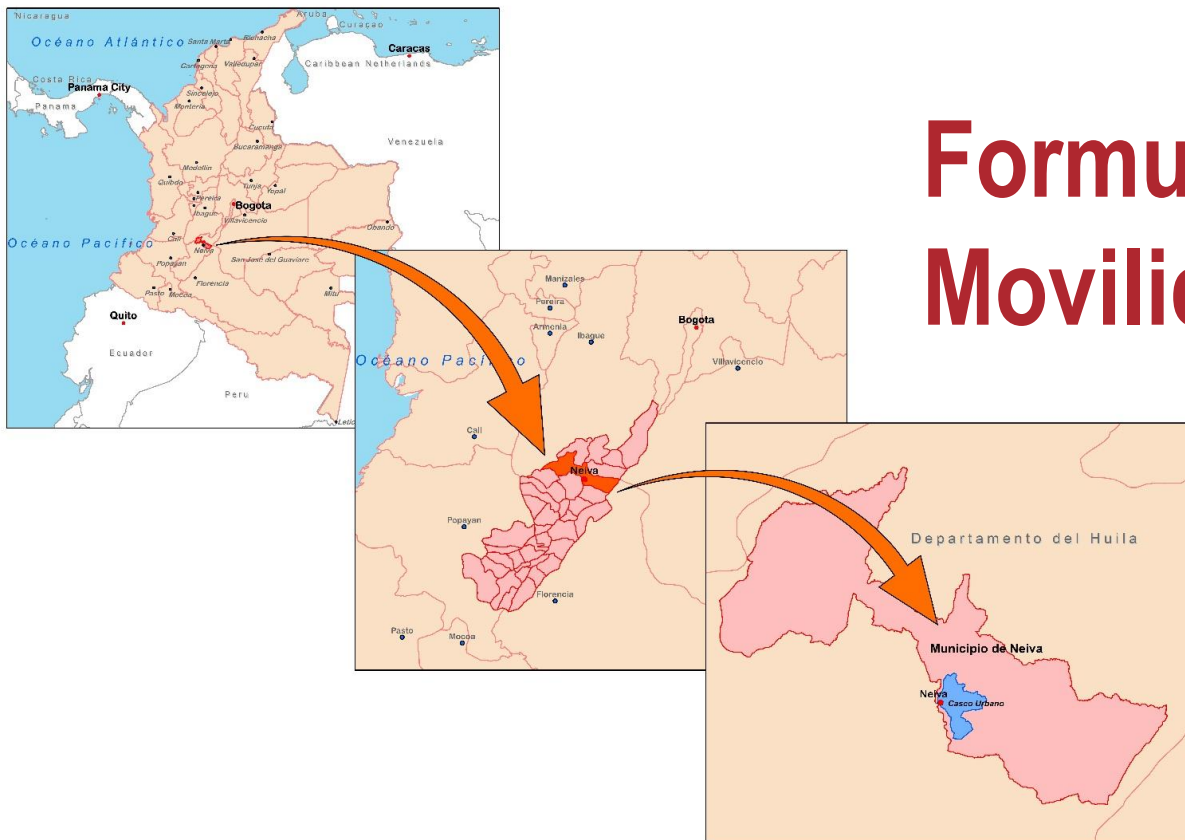




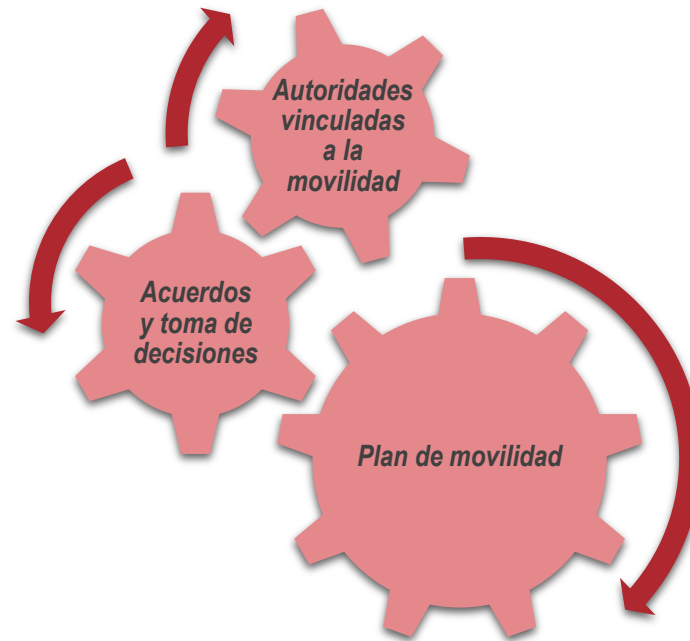
Formulación del Plan Maestro de Movilidad del Municipio de Neiva PMM de Neiva

Presentación Plan de Trabajo

Junio de 2016

Alcance del Plan Maestro de Movilidad

Un PMM es un instrumento que pretende articular un conjunto de actuaciones, técnicas y financieramente viables, encaminadas a mejorar el sistema de movilidad de la ciudad, garantizando la equidad, sostenibilidad y mejora en la calidad de vida de los habitantes



Alcance del Plan Maestro de Movilidad

Dentro del concepto de movilidad urbana sostenible, los PMM deben propender por:

Suplir las necesidades de movilidad de todos los ciudadanos manteniendo la equidad social y territorial

Reducción del impacto en la calidad del aire y la salud, ocasionado por la emisión de gases contaminantes derivados de la actividad del transporte

Garantizar el desarrollo económico y la competitividad de las ciudades reduciendo los costos asociados al transporte urbano, especialmente los relacionados a externalidades como congestión, contaminación y accidentalidad

Alcance del Plan Maestro de Movilidad

La formulación de un PMM tiene en cuenta las diferentes variables asociadas a la movilidad, para lo cual se estudia de forma multidisciplinar y transversal las áreas de:



Movilidad y Transportes

- **Vehículo Privado**
 - Reducción de efectos de congestión
 - Disminución de la dependencia del modo
 - Estacionamiento racional
- **Transporte Público**
 - Reducción de tiempo de viaje
 - Cobertura del servicio
 - Eficiencia Tarifaria
- **Aumento de la Seguridad Vial**
 - Reducción de accidentes
 - Mejor convivencia entre modos



Urbanismo

- **Espacios Públicos**
 - Menor ocupación de espacios
 - Mayor atractivo para los habitantes
 - Protección del patrimonio y del atractivo turístico.
- **Homogeneización del Territorio**
 - Rotura de barreras urbanas
 - Mitigación del efecto de marginabilidad urbana
- **Integración de la movilidad en las políticas urbanísticas**
 - Desarrollos urbanos racionales
 - Pérdida de la importancia del vehículo privado en el diseño urbano



Socio - Económico

- **Derecho a la movilidad**
 - Accesibilidad universal a todos
 - Cobertura Universal
- **Reducción de gastos**
 - Reducción de consumos
 - Reducción de costes de las externalidades del transporte
- **Salud**
 - Pautas saludables de movilidad.
 - Entornos urbanos más limpios.

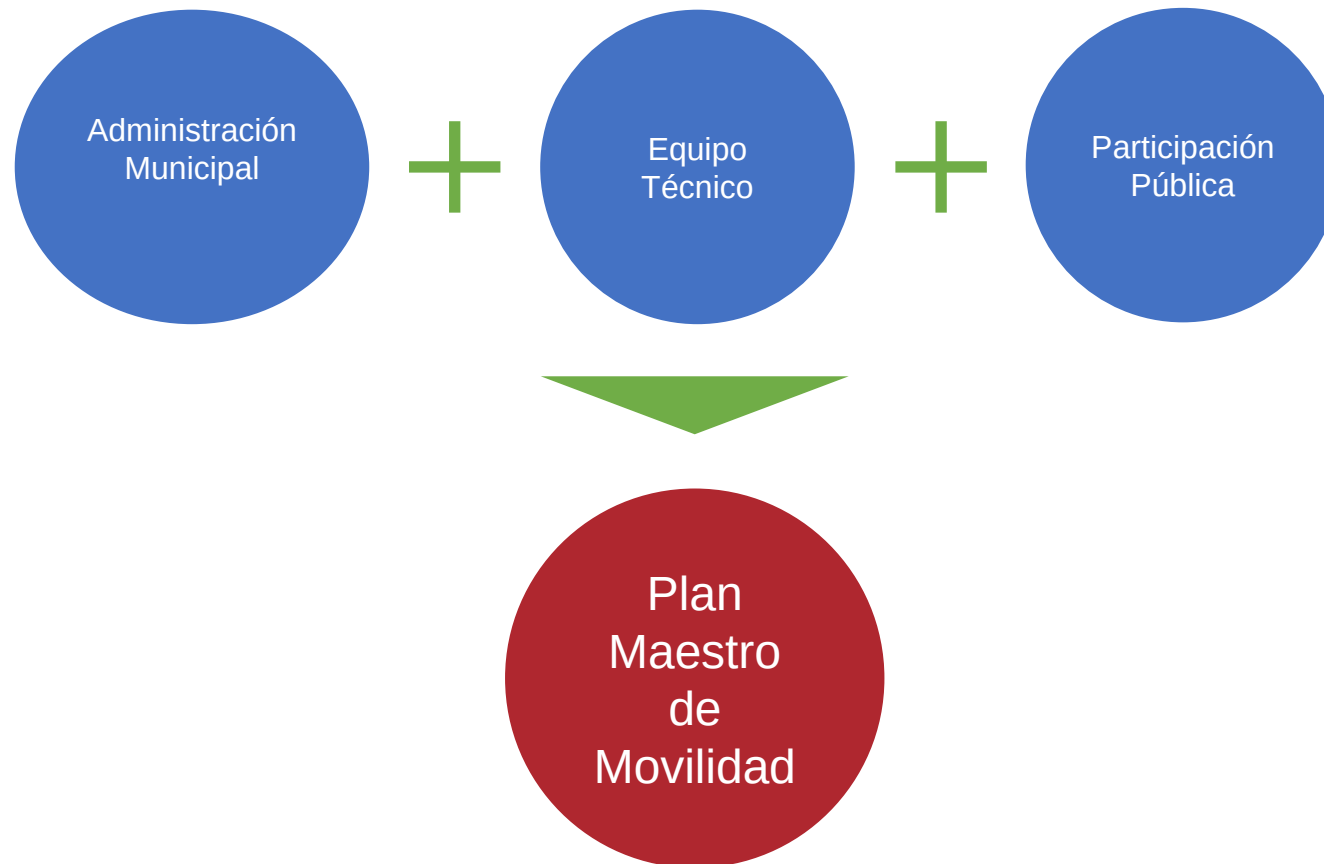


Ambientales

- **Consumo de energía**
 - Reducción de consumos de energías no renovables
 - Uso de modos energéticamente eficiente
 - Fomento de energías renovables
- **Reducción de la Contaminación**
 - Acústica
 - Atmosférica.

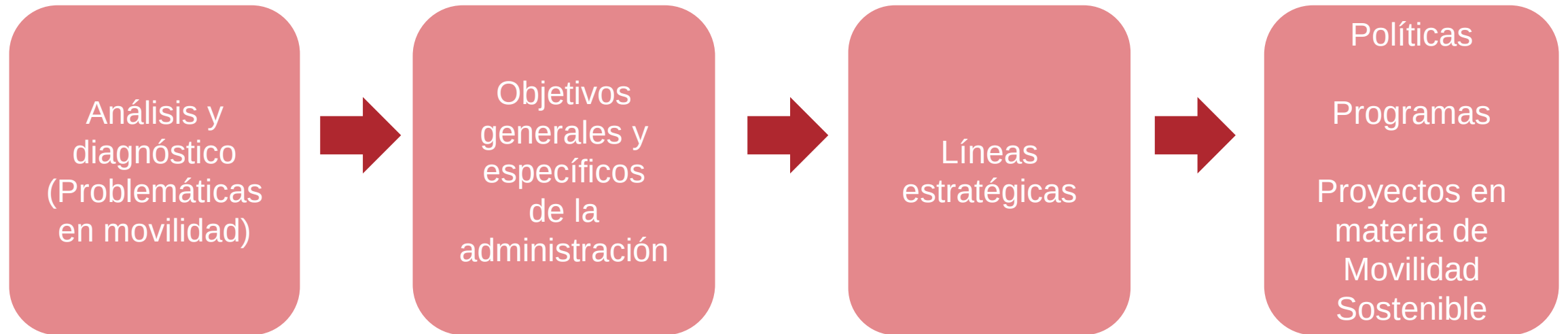
Alcance del Plan Maestro de Movilidad

El trabajo va asociado simultáneamente a la realización de un proceso de implicación social y participación administrativa, integrando a los diferentes actores como: administración, ciudadanía, gestores y operadores de movilidad, grupos sociales.

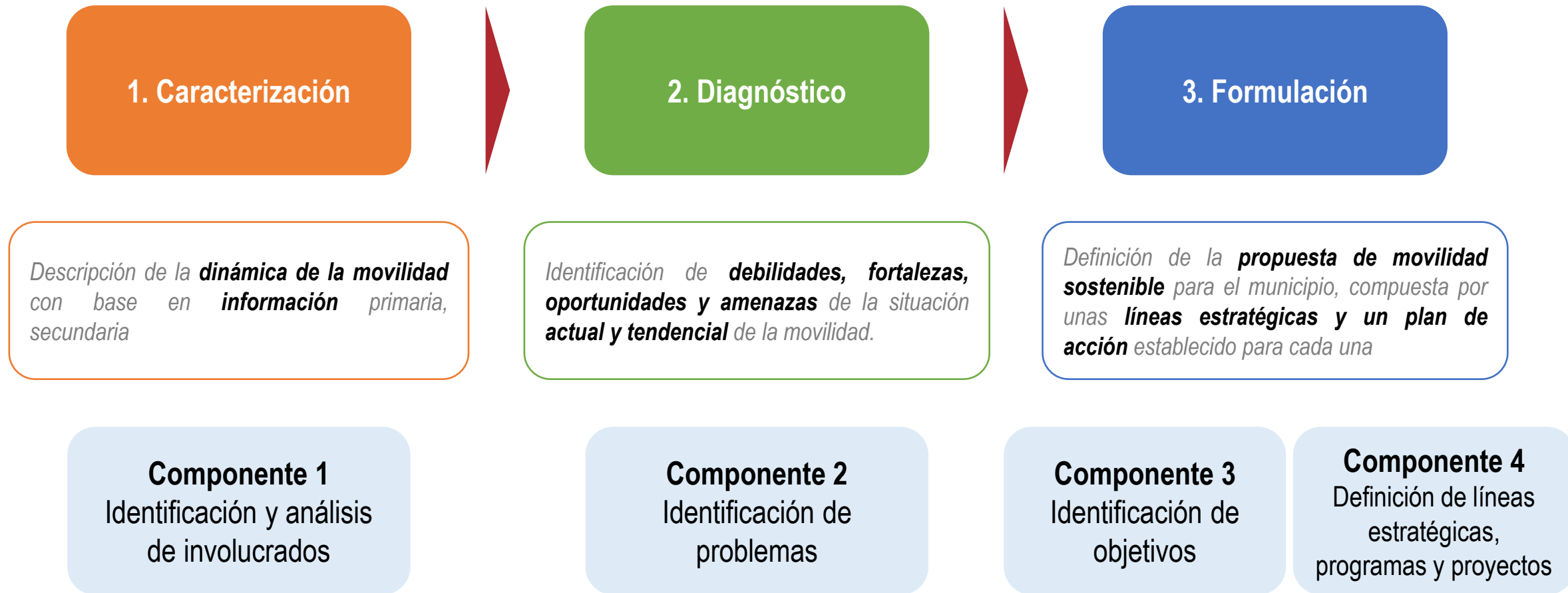


Alcance del Plan Maestro de Movilidad

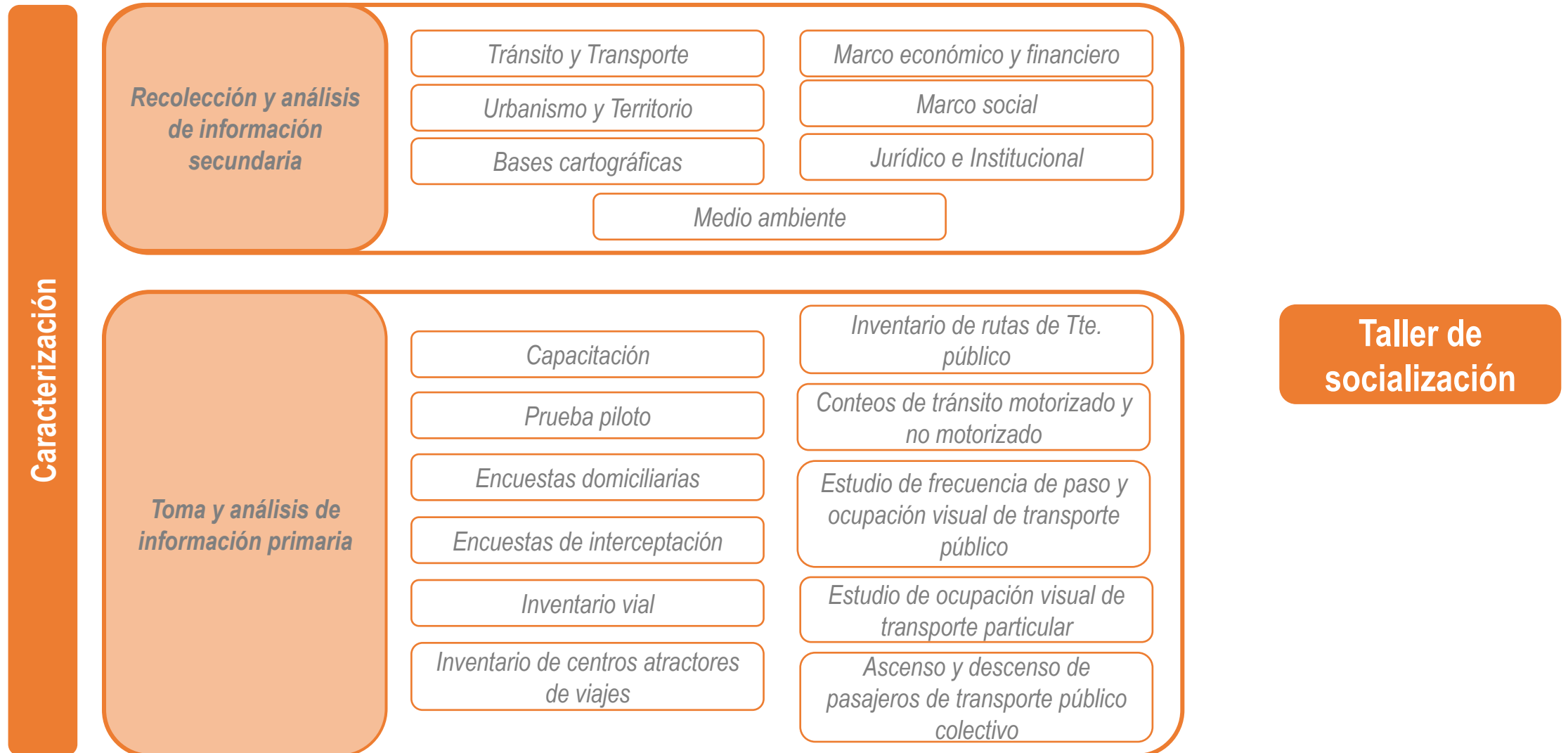
Resultados del PMM



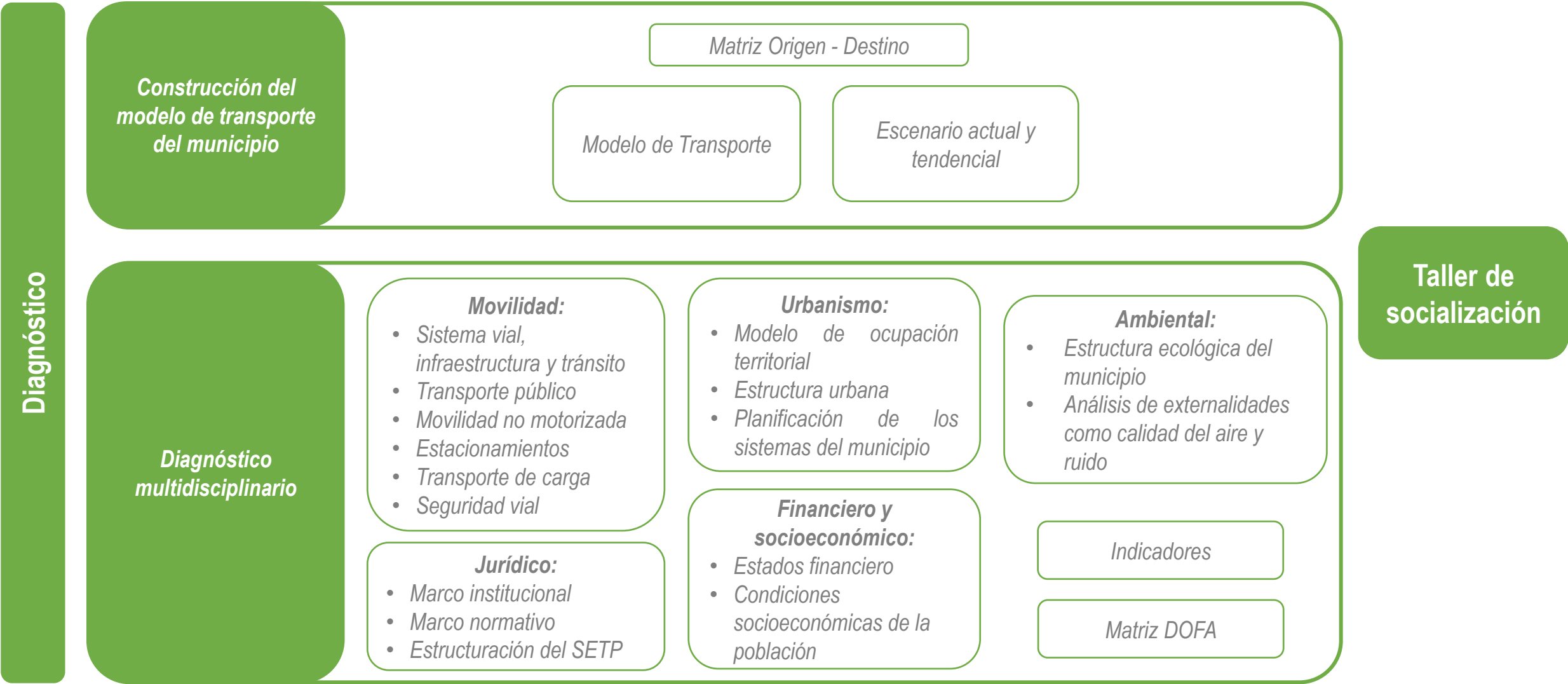
Fase para la Formulación PMM de Neiva



*Para todas las fases se contempla una **participación activa** de las entidades locales, municipales, departamentales, de orden nacional y de la comunidad*







Matriz Origen Destino de Viajes

	Casco Medieval	Centro/Estación de Ferrocarril	Pza de Lovaina	Ensanche	Casco Medieval/Pza Virgen Blanca	Parque Molinero	El Anglo	Santiago	Desamparados	San Cristobal	Universidad	Mendizaba	Armenta/Mendizorroza	Ariznava	San Martín	Txagorritxu	El Pilar
Casco Medieval	0.0	12.8	18.6	12.5	9.1	7.7	9.7	12.6	9.5	20.9	27.7	29.2	26.3	22.8	20.9	21.1	17.2
Centro/Estación de Ferrocarril	12.8	0.0	10.0	12.9	22.1	19.5	18.6	12.8	8.6	14.5	12.6	23.2	19.4	13.5	9.9	18.2	14.7
Pza de Lovaina	18.6	10.0	0.0	12.9	17.8	23.6	18.6	14.1	10.4	14.6	14.9	23.0	17.4	11.6	5.5	9.5	14.7
Ensanche	12.5	12.9	12.9	0.0	5.6	13.4	25.6	14.6	14.6	18.9	19.3	19.3	27.0	21.1	12.0	7.4	10.7
Casco Medieval/Pza Virgen Blanca	9.1	20.3	14.6	5.6	0.0	9.1	27.6	17.1	17.1	25.1	29.6	29.6	30.5	27.0	19.8	14.8	9.4
Parque Molinero	7.7	16.8	21.2	12.4	9.1	0.0	8.5	14.8	15.5	23.3	31.8	32.7	28.5	25.0	27.5	21.6	14.1
El Anglo	9.7	15.8	18.2	30.4	16.8	8.5	0.0	10.0	12.5	20.5	27.3	28.9	29.1	23.8	25.9	30.4	16.8
Santiago	12.6	12.8	15.3	24.4	20.5	15.5	10.0	0.0	4.5	17.5	24.4	25.9	26.2	21.3	18.2	24.4	20.9
Desamparados	9.5	8.6	10.4	14.8	20.5	15.5	13.8	4.5	0.0	12.7	19.6	21.1	21.3	17.3	12.8	12.9	16.6
San Cristobal	18.9	14.5	14.7	19.1	26.3	23.7	24.4	14.0	14.7	0.0	10.7	14.4	15.7	18.6	16.1	17.2	20.9
Universidad	23.2	12.6	14.9	23.4	30.5	25.5	27.5	21.0	17.1	10.7	0.0	8.6	18.2	16.7	18.2	21.5	25.2
Mendizaba	25.1	20.6	20.6	24.9	30.1	27.0	29.0	22.5	18.6	11.9	8.6	0.0	12.2	15.2	18.1	19.5	26.8
Armenta/Mendizorroza	26.0	16.8	16.8	23.7	23.7	26.3	34.1	29.5	22.5	15.7	18.2	12.2	0.0	14.3	15.1	20.9	26.3
Ariznava	22.8	20.0	13.9	16.1	28.1	36.4	29.1	25.8	24.0	18.7	15.3	16.7	14.3	0.0	12.7	16.1	23.8
San Martín	14.8	14.4	5.5	13.1	20.8	27.9	27.2	19.0	16.3	20.6	17.3	17.3	25.0	12.7	0.0	6.3	18.4
Txagorritxu	17.9	12.7	9.5	7.4	13.7	28.3	32.9	14.6	14.6	18.9	19.3	19.3	27.2	21.1	6.2	0.0	10.3
El Pilar	17.4	14.6	14.6	10.7	9.4	14.3	22.7	16.5	16.5	20.7	24.3	24.3	32.6	25.2	18.1	10.4	0.0

Fuente: Estudio de movilidad Victoria - Gasteiz



Fuente: transcad.com

La Matriz OD se convierte en el **insumo principal** para el modelo de transporte del municipio

Modelo de Transporte (Modelo de 4 etapas)

Generación de Viajes

¿Por qué viajan?

Distribución de viajes

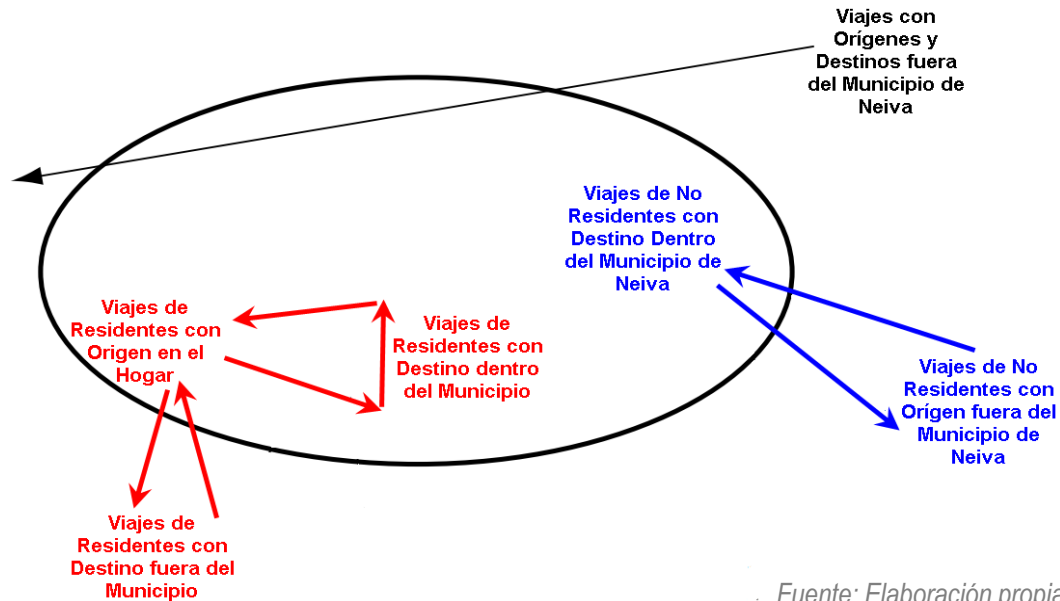
¿A dónde viajan?

Selección modal

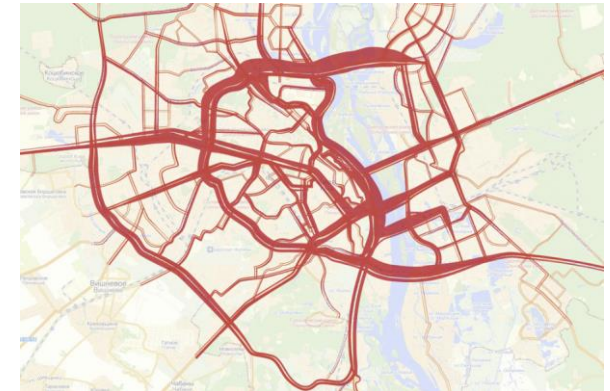
¿En que viajan?

Asignación

¿Por dónde viajan?



Fuente: Tramelix



Fuente: transcad.com

El modelo de transporte representará la situación **actual y proyectada**

Volver a
Diagnóstico

Indicadores de Movilidad

Transporte público

- *Kilómetros de carril bus*
- *Número de rutas por corredor*
- *Velocidad de operación del transporte público*
- *Frecuencia de paso*
- *Ocupación*
- *Densidad de rutas*
- *Número de viajes ofertados en la ciudad*
- *Pasajeros anuales*
- *Tiempo de viaje promedio*

Peatón

- *Viajes a pie por habitante por día*
- *Número de peatones muertos*
- *Porcentaje de superficie vial dedicada al peatón*
- *Pasos accesibles para personas con movilidad reducida*

Bicicleta

- *Km red ciclo carriles y bici sendas*
- *Número de estacionamientos implementados*
- *Número de viajes en bicicleta por habitante y por día*
- *Número de accidentes con ciclistas*

Vehículo privado

- *Número de viajes por habitante por día*
- *Numero de estacionamientos en vía y fuera de vía*
- *Tiempo de viaje promedio*

Matriz DOFA

Debilidades

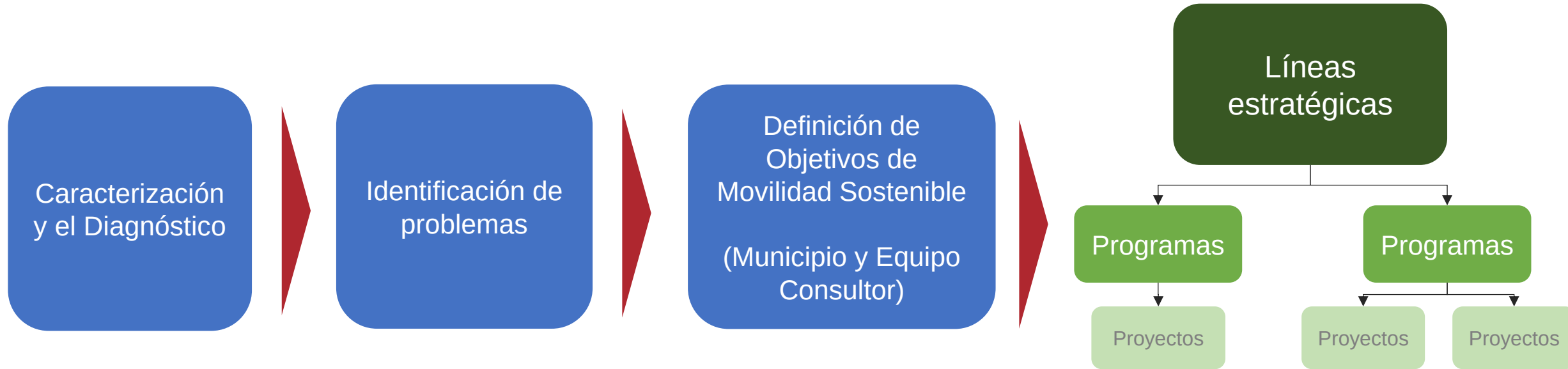
Oportunidades

Fortalezas

Amenazas

**Volver a
Diagnóstico**

Formulación del PMM Neiva



Enfoque de Sostenibilidad del PMM Neiva

Suplir las necesidades de movilidad de todos los ciudadanos manteniendo la equidad social y territorial



Garantizar el desarrollo económico y la competitividad de las ciudades reduciendo los costos asociados al transporte urbano, especialmente los relacionados a externalidades como congestión, contaminación y accidentalidad

Volver a
Formulación

Estrategias del PMM Neiva

Movilidad no motorizada

Espacio público

Transporte público

Seguridad vial

Infraestructura vial

Institucional

Transporte privado

Normativo

Estacionamientos

Movilidad sostenible y
medio ambiente

Volver a
Formulación

Horizonte de actuación

Corto Plazo

Mediano Plazo

Largo Plazo

Esquemas de financiación (Viabilidad Financiera)

Muchas gracias por su atención



Neiva
LA RAZÓN DE TODOS
– Gobierno Transparente –

SETP
Sistema Estratégico de Transporte Público

Consorcio Plan de Movilidad Neiva 2015

 **EPYPSA**
ESTUDIOS, PROYECTOS Y PLANIFICACION S.A.



TTEULOG
Ingeniería S.A.S