

VERO
INTENDENTA



CAMBIÁ **LA MOVILIDAD**

**PRESENTACIÓN DE MEDIDAS
PARA CAMBIAR CÓMO NOS MOVEMOS EN MONTEVIDEO**

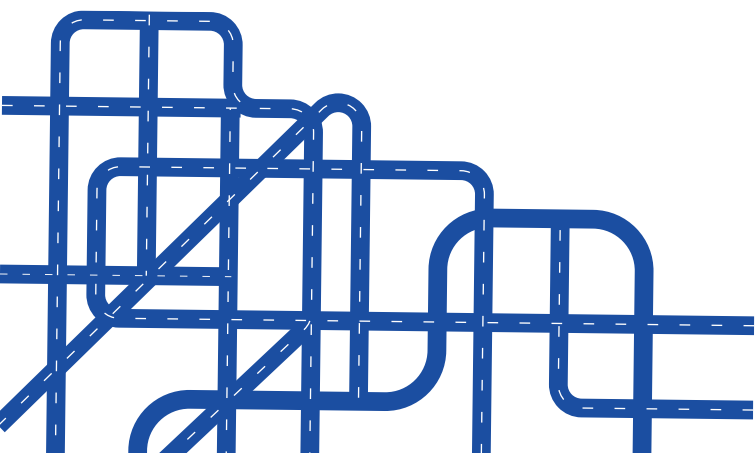
verointendenta.uy

CAMBIAR LA MOVILIDAD PARA REVOLUCIONAR MONTEVIDEO

El concepto de movilidad debe pensarse en clave de derechos y no como una actividad comercial o como el mero flujo de personas y mercaderías. La gestión de la movilidad debe estar centrada en asegurar el derecho de las y los montevidEOS a acceder a bienes y servicios. Es necesario que el foco sea cómo movemos de manera eficiente personas y no cómo movemos vehículos.

Montevideo debe contar con un Plan Integral de Movilidad que considere todas las formas de transportarse de las personas que viven o se mueven en el departamento. Esto supone incluir en este plan a la movilidad activa. El Plan Integral de Movilidad tiene que considerar como de importancia central el área metropolitana. En el área metropolitana viven dos terceras partes de la población de Uruguay. Montevideo es el principal punto atractor de viajes de esta área, miles de personas se mueven diariamente por distintas causas (trabajo, estudio, etc.) y los límites administrativos territoriales no siempre coinciden con las necesidades y dinámicas de las poblaciones. Es por tal motivo que debemos analizar las políticas de movilidad en clave metropolitana. La integración entre los distintos modos de transportarse, el transporte público y la integración tarifaria deben de estar en sintonía con las dinámicas y necesidades de quienes se mueven en esta área. En este sentido, la Intendencia de Montevideo (IM) junto a la de Canelones, a la de San José y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas deben crear un organismo de gobernanza de la movilidad metropolitana con poder de decisión para ejecutar políticas en toda el área metropolitana y controlar efectivamente su cumplimiento.

El último plan de movilidad de Montevideo data del año 2008. Si bien este plan significó grandes avances en materia de ordenar la movilidad en el departamento, no resolvió otra serie de dificultades. A casi 20 años de ese plan, la movilidad ha tenido grandes transformaciones, sobre todo vinculadas al crecimiento del parque automotor y a las externalidades negativas que produce el uso del auto particular. Las nuevas realidades requieren de políticas públicas que logren transformar los problemas en soluciones. El nuevo Plan Integral de Movilidad deberá proyectar lineamientos estratégicos generales con metas alcanzables en tiempos prudenciales, pero con revisión constante.



TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público tendrá prioridad en nuestra gestión de la movilidad en Montevideo. La movilidad en la ciudad se va a transformar si logramos incentivar el uso del transporte público (inducir demanda en el transporte público y desincentivar el uso ineficiente de vehículos particulares). La mejor forma de incentivar los viajes en transporte público es acortar los tiempos de viaje. Los estudios de satisfacción realizados por la IM desde 2017 muestran que la reducción de los tiempos de viaje es el factor que más aumenta la disposición a elegir el transporte público.

Para que el transporte colectivo provea de manera efectiva accesibilidad depende no solo de que tenga un precio asequible, sino también de su calidad. Un transporte público de calidad, que constituya una alternativa para los traslados motorizados, debe ser complementado por un compromiso ciudadano que también priorice las opciones más sustentables (el transporte público y la movilidad activa). Además de asegurar alternativas de calidad para sustituir viajes en auto por viajes en transporte público, deben existir incentivos claros que desalienten la opción individual o que la hagan internalizar alguno de sus costos (e ineficiencias).

El transporte colectivo es el único modo motorizado que refuerza la equidad, su falta de uso no libera recursos, sino que ataca su calidad, ya que genera lógicas de descreme (quienes pueden acceder a un auto dejan de viajar en ómnibus) y esto empeora su financiamiento al reducir la cantidad de viajes. Las externalidades positivas del transporte colectivo son un bien público. Todos nos beneficiamos, usemos o no el transporte público, de los efectos benéficos de su mayor uso: mejora la fluidez del tránsito, se utilizan de manera más eficiente los recursos, y se reduce la accidentalidad y las emisiones. A su vez el transporte público a costos accesibles desmercantiliza la movilidad, hace a las personas independientes de su performance en el mercado para obtener accesibilidad y al mismo tiempo se transforma en un espacio público que puede ser un ámbito de interacción y convivencia. El transporte público no solo nos conecta entre lugares, también nos conecta con quienes viven en la ciudad y el departamento.

El transporte público no genera congestión (o es el que menos genera), es el que utiliza los recursos de forma más eficiente (emisiones, energía, accidentalidad, uso del espacio).

Cuando alguien se sube a un auto usa más espacio, emite más, usa más energía por persona transportada, pero también contribuye mucho más a la congestión. Buena parte de los costos que generan los vehículos particulares (en particular en términos de congestión y accidentalidad) los pagan los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público. En este sentido, el transporte en vehículos particulares es fuertemente regresivo. Por eso cuando se mejora el transporte público y más personas lo usan, se están redistribuyendo recursos hacia los sectores más vulnerables y hacia las mujeres (se redistribuye tiempo, espacio y dinero). Para aumentar la calidad de vida urbana el cambio en la movilidad que proponemos impulsar es esencial.

Las líneas de transporte colectivo en Montevideo tienen problemas de diseño y requieren ajustes que las optimicen y permitan un mejor uso de los recursos. La redundancia en los

tramos de las líneas genera inconvenientes. Varias centralidades de Montevideo no están conectadas directamente y es necesario recorrer tramos muy largos con altos tiempos de viaje para llegar de una a la otra.

No ha existido hasta ahora una política sistemática que privilegie decididamente al transporte público sobre los vehículos particulares. Por ejemplo, las sendas exclusivas para transporte público no fueron implementadas de manera sistemática para dotar de mayor velocidad al transporte público. En consecuencia, parece a priori menos costoso un rediseño de líneas y una política sistemática de priorización en el tránsito del transporte público que grandes inversiones en infraestructura. Existe mucho espacio para la mejora en la eficiencia del transporte público más allá de las obras de infraestructura vial (que también son necesarias). La ciudad debería agotar todas las oportunidades de rediseño de la red y el funcionamiento del tránsito que tienen mucho menor costo en dinero y plazo de ejecución (e interferencia en la vida de la ciudad y el departamento). Estas medidas, combinadas con cambios reales en el transporte público y la forma de moverse en la ciudad de las personas, tendrá efectos significativos en la calidad de vida urbana y en la fisonomía de nuestra ciudad y nuestro departamento.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

No ha existido hasta ahora una política sistemática que privilegie decididamente al transporte público sobre los vehículos particulares. Por ejemplo, las sendas exclusivas para transporte público no fueron implementadas de manera sistemática para dotar de mayor velocidad al transporte público. En consecuencia, parece a priori menos costoso un rediseño de líneas y una política sistemática de priorización en el tránsito del transporte público que grandes inversiones en infraestructura. Existe mucho espacio para la mejora en la eficiencia del transporte público más allá de las obras de infraestructura vial (que también son necesarias). La ciudad debería agotar todas las oportunidades de rediseño de la red y el funcionamiento del tránsito que tienen mucho menor costo en dinero y plazo de ejecución (e interferencia en la vida de la ciudad y el departamento). Estas medidas, combinadas con cambios reales en el transporte público y la forma de moverse en la ciudad de las personas, tendrá efectos significativos en la calidad de vida urbana y en la fisonomía de nuestra ciudad y nuestro departamento.

Cámaras en los ómnibus para control de carriles exclusivos para transporte público

El Programa del Frente Amplio propone:

Segregar los modos de transporte para ordenar la circulación y fiscalizar su uso adecuado. Disponer, mejorar o ampliar mecanismos para fiscalizar el correcto uso del espacio vial dispuesto.

Objetivo: aumentar la eficiencia de la senda solo bus para mejorar los tiempos de viaje y estudiar la implementación de otros carriles con solo bus.

Propuesta: colocar cámaras en toda la flota para controlar el cumplimiento estricto del carril solo bus.

En 2024 se implementó un piloto en 50 unidades de transporte público a las que se les colocaron cámaras que filman el entorno de los ómnibus. Nuestra propuesta es extender el

piloto a toda la flota. El Centro de Gestión de Movilidad de la IM utilizará el video para controlar que se respeten las normas de tránsito tanto por parte de quienes circulan en el entorno del ómnibus (por ejemplo el respeto a la senda solo bus) como por el propio ómnibus que está circulando (preferencia en los cruces, semáforos, etc.). La información de las cámaras también estará a disposición del ministerio del interior, contribuyendo al cuidado de trabajadores y ciudadanía en general que hace uso del medio de transporte.

Paradas nocturnas

Objetivo: paliar los problemas de seguridad

habilitar el descenso de pasajeros en esquinas en que no hay paradas en horario nocturno y en tramos específicos del recorrido.

Implementar paradas nocturnas, en puntos específicos, señalizadas y pensadas exclusivamente para descenso. La colocación será acordada con vecinas, vecinos y trabajadores.

Paradas escolares

Objetivo: facilitar llegada a escuelas a niños y niñas que usan el transporte público

En la actualidad las y los pasajeros pueden solicitar la parada escolar. Sin embargo, el estacionamiento de vehículos particulares en lugares no habilitados o en doble fila impide el uso efectivo de esta posibilidad. Además de fiscalizar el uso indebido de los carriles exclusivos de transporte público, se controlará especialmente los estacionamientos temporales y prolongados en lugares estratégicos que obstaculicen la operación del transporte. Por ejemplo, el estacionamiento en doble fila en centros educativos, frente a paradas escolares o en centros de salud. Esta fiscalización habilita el espacio para maniobras rápidas de ascenso y descenso y para vehículos de transporte escolar, con personas que efectivamente requieren cercanía con el automóvil y aumenta la seguridad del tránsito en entornos con mucho desplazamiento de población vulnerable (niños, personas mayores, etc.).

Ómnibus directos - Ómnibus rápidos

El programa del Frente Amplio propone: Actualizar la conformación y el funcionamiento de la red departamental de transporte público colectivo, rediseñando la misma en horarios, frecuencias y recorridos para mejorar el servicio a la población. Minimizar el solapamiento temporal de líneas y la concentración de buses en las paradas; líneas con conexiones más directas y transversales dentro del territorio. Establecimiento de nuevos recorridos entre municipios, centralidades barriales, recorridos circulares en zonas de alto tránsito, líneas locales y conexiones entre los distintos intercambiadores y terminales del departamento, según lo determine la demanda de la población y con el objetivo de seguir mejorando calidad y cobertura en todas las zonas del territorio departamental.

Mejorar sustancialmente la calidad y tiempos de transporte especialmente en los principales ejes viales metropolitanos en coordinación con los departamentos del área metropolitana.

Objetivo: disminuir los tiempos de traslado de las personas

Contexto de la propuesta

En muchos de los tramos que conectan centralidades existe una redundancia de líneas que los atraviesan. A su vez, los sucesivos recambios en la flota de ómnibus vuelven más

accesibles los trasbordos. En ese escenario, ómnibus que saltan paradas pueden ser una solución tanto para quienes elijan caminar la diferencia, como para quienes prefieran bajar de un coche y subir a otro para que lo acerque durante el tramo restante. Para la selección de recorridos para ómnibus rápidos se tomará en cuenta que sean recorridos cubiertos por más de una línea (recorridos no exclusivos). Para la eliminación de paradas para ómnibus rápidos se tomará en cuenta que se mantengan paradas en lugares de interés como hospitales y centros de estudio. Se privilegiarán también las líneas que tengan alto porcentaje de carga de pasajeros en origen o en puntos específicos. La combinación de ómnibus rápidos con carriles exclusivos potencia el efecto de ambas medidas.

Propuesta: creación de algunos servicios semidirectos para algunas líneas intercalados con los servicios ya existentes.

Ejemplos de ómnibus rápidos

Línea G La Paz - Portones

Plaza La Paz, C. Mayo Gutiérrez, Camino Uruguay, Carlos A. López, Terminal Colón, Plaza Vidiella, Ariel, C.M. Ramírez, Zufriategui, Br. Artigas, Aguilar, Palacio Legislativo, Miguelete y Fernández Crespo, Uruguay, Guayabo, Rodó y Acevedo Díaz, Soca, Luis A. de Herrera, Batlle y Ordóñez, H. Irigoyen, Gallinal, Av Italia, Zum Felde y Pitágoras, Cno Carrasco, Portones

Pasa de 118 paradas a 24 (el tiempo de viaje se reduce de 125 a 105 minutos, un 16% más rápido).

P306 Parque Roosevelt - Casabó

Parque Roosevelt, Gianattasio, Rivera, Otero, Rivera, Zum Felde y Pitágoras, Gallinal y Cno Carrasco, Barrio Zitarrosa, Intercambiador Belloni, 8 de Octubre y Corrales, Corrales y Centenario, Corrales y Gral. Flores, Batlle y Ordóñez, Gral. Flores y Luis A. de Herrera, Parque Posadas, abajo del viaducto, Agraciada y Freire, Plaza Lafone, Terminal del Cerro, Cuba, Etiopía, Casabó.

Pasa de 120 paradas a 19 (el tiempo viaje se reduce de 127 a 105 minutos, un 17% más rápido).

505 Andaluz - Ciudadela

Cno. Los Pomelos, Cno. El Águila, Calle A, Carlos A. López, Las Petunias, Ramon Franco, Domingo Arena, Matilde Pacheco, Gral. Flores, Aparicio Saravia, Guárapirú, Cno. Corrales, Francisco de Lemos, J. Batlle y Ordóñez, Luis A. de Herrera, Bulevar Artigas, Garibaldi, Domingo Aramburú, Yatay, Guatemala, Fernández Crespo, Avda. Uruguay, Colonia, Carlos Roxlo, Rondeau, Florida, Juncal.

Pasa de 58 paradas a 27 (el tiempo de viaje se reduce de 70 a 40 minutos, un 42% más rápido).

60 Portones - Misiones

Belastiqui, Rivera, Aconcagua y Michigan, H. Irigoyen, Colombes, Batlle y Ordóñez, Luis A. de Herrera, Soca, Acevedo Díaz, Plaza de los 33, Ejido, Río Negro, Plaza Independencia, 25 de Mayo y Juncal, Misiones.

Pasa de 47 paradas a 14 (el tiempo se reduce de 49 a 35 minutos, un 29% más rápido).

Tecnologías de la Información

El Programa del Frente Amplio propone: Generalizar el uso de medios electrónicos para adquirir boletos y mejorar la calidad de información al usuario.

Hoy la IM cuenta con información de calidad y en tiempo real sobre el funcionamiento del sistema. Es necesario utilizar esa información para tomar decisiones, alertar desvíos, controlar el incumplimiento recurrente de horarios o de transferencia de información y para transparentar la información sobre el funcionamiento del sistema a la ciudadanía. Es importante transparentar los corrimientos promedio de los horarios y el nivel de cumplimiento tanto por empresa como por línea para que la ciudadanía tenga información para evaluar la calidad de los servicios.

Un dato adicional a utilizarse tanto por la IM como por la ciudadanía en general es qué tan ocupados están los vehículos. Esta información es de interés para los ajustes en líneas y en horarios, pero también es importante para las usuarias y usuarios a la hora de decidir a qué hora y en qué línea trasladarse.

Propuesta: Actualización del Cómo-ir para proveer más información a las y los pasajeros para planificar sus viajes.

La aplicación Cómo-ir será actualizada para mejorar su usabilidad. Alertará sobre posibles demoras, cortes de calle y otros emergentes. También brindará información sobre la ocupación de los coches. Una vez en el ómnibus, la aplicación informará sobre próximas paradas y conexiones con otras líneas. Se buscará la incorporación progresiva de tecnología dentro de las unidades que también provea de información sobre el viaje (paradas y posibilidades de trasbordo) y también para información en terminales y paradas dentro del sistema de transporte público.

Propuesta: Creación de un Centro de Control del Transporte Público Colectivo; este centro se abocará exclusivamente al control de servicios diarios y permitirá mejorar la información de la red.

Propuesta: como parte de la inclusión del taxi al STM se podrá pagar los viajes en taxi con la tarjeta del STM. Asimismo, se implementará una aplicación pública para el uso que permitirá la trazabilidad de los viajes (costos, conductor/a) por parte de quienes lo utilizan y facilitará la creación de nuevos productos para integrar viajes.

MEDIDAS DE MEDIANO PLAZO

Tren de pasajeros dentro del STM

El Programa del Frente Amplio propone: Mejorar sustancialmente la calidad y tiempos de transporte especialmente en los principales ejes viales metropolitanos en coordinación con los departamentos del área metropolitana.

Objetivo: complementar el sistema de transporte público con una alternativa rápida y cómoda, reducir el tiempo de traslado y la congestión vehicular en Montevideo y fomentar el uso del transporte público mediante la integración del sistema de ómnibus y el tren.

Propuesta: Establecer, en acuerdo con AFE y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, un servicio de tren en el tramo de Canelones - Estación Central (Torre de Antel) con paradas en puntos clave para facilitar el acceso y el transbordo con otros medios de transporte.

Recorrido desde Estación Central (Torre de ANTEL) a Ciudad Canelones total 42.600km

Parada número	Estación/Parada	Km
0	Nueva Terminal de pasajeros Montevideo	0,000
1	Estación Carnelli	2,500
2	Parada Bvar. Artigas	3,200
3	Estación Yatay	4,400
4	Parada Paso Molino	5,000
5	Estación Sayago	8,000
6	Parada Edison	9,200
7	Estación Colón	10,800
8	Terminal Colón	11,600
9	Parada Abayubá	14,200
10	Estación La Paz	16,600
11	Parada Viale	16,700
12	Parada Atanasio Sierra	18,600
13	Estación Las Piedras (Estación subterránea)	19,600
14	Parada El Dorado	22,000
15	Parada 18 de Mayo	23,000
16	Parada Los Manzanos	24,900
17	Estación Progreso	26,300
18	Parada Villa San Pedro (termina la doble vía)	28,500
19	Parada Villa Felicidad	29,900
20	Estación Juanicó	35,300
21	Estación Canelones	42,600

El tiempo total del recorrido es de 52 minutos (32 minutos en movimiento y 20 minutos en paradas). La velocidad es de 80 km/h y la distancia total es 42,6 km.

Bajo este esquema el tren demoraría aproximadamente 52 minutos en ir desde la Nueva Terminal de Montevideo hasta Canelones, parando 1 minuto en cada estación y parada.

El tiempo que pondría el tren entre la Plaza Colón y la Torre de Antel sería de entre 15 a 25 minutos. En ómnibus en la actualidad se demora entre 50 y 60 minutos.

Si se integra este servicio dentro del STM, le compete a la IM participar en la fijación de horarios y frecuencias.

Propuesta: implementar un operador ferroviario departamental, integrado por el MTO-P/AFE, y la IM.

La propuesta de un operador ferroviario departamental se sustenta en la premisa de fortalecer el Sistema de Transporte Metropolitano con un operador público, donde la Intendencia de Montevideo tenga una incidencia directa y real en la toma de decisiones. Entendemos que el rol de la IM no puede ser solamente subsidiar costos o pérdidas de empresas privadas que operan en el sistema de transporte metropolitano, sino que debe impactar positivamente en la vida de los montevideanos, a la vez que se bajan los costos operativos.

Actualmente existen tres operadores ferroviarios en el Uruguay (AFE; SELF; DBCC). AFE (Administración de Ferrocarriles del Estado) se ocupa del transporte de pasajeros en el tramo Tacuarembó-Rivera. SELF (Servicios Logísticos Ferroviarios) es una empresa pública que opera bajo el derecho privado y transporta solamente carga. DBCC Transport (Deutsche Bahn) es una empresa de origen alemán, encargada de transportar la celulosa e insumos de UPM en Uruguay y Europa. La idea es sumar a estas tres una cuarta operadora ferroviaria departamental con participación entre MTOP/AFE y la IM, para que opere los servicios de pasajeros entre Montevideo y Canelones.

Que el MTOP y AFE tengan participación en la nueva operadora es importante a los efectos de no cobrar el canon por el uso de la vía. AFE proporcionaría personal de conducción y mecánico, a la vez que tiene las instalaciones (Remesa Bella Vista) para realizarle el mantenimiento necesario a los coches motores. El Rol de la IM es la dirección del servicio, establecer los horarios y tarifas, encargarse de algunos gastos operativos como el valor hora de los choferes y mecánicos de AFE afectados al servicio de la operadora, el mantenimiento y el recambio del material rodante (Coches DMU).

Se piensa en adquirir cinco unidades operativas DMU bidireccional articulados (dos módulos con motor), que permiten trasladar 122 pasajeros sentados. Pudiendo agregarse en el convoy hasta dos módulos de pasajeros permitiendo alcanzar con cuatro módulos los 248 pasajeros sentados.

El último presupuesto de Marcopolo (Brasil) con el que se cuenta, es del 2020, y es de US\$ 800.000 por unidad operativa (dos módulos articulados con motor). La cifra aumenta a US\$ 900.000 por unidad operativa con la instalación de la tecnología necesaria para operar en la vía del FFCC.

Como parte de la propuesta sería deseable que se llegue al Km 0 ubicado en la Estación Central "General Artigas", y que los pasajeros puedan descender sobre la calle La Paz. Para ello es necesario la construcción de 500 mts de vía adicionales, que hoy no existen.

Conectar centralidades

· ideas fuerza para el rediseño de líneas ·

Objetivo: minimizar los tiempos de viaje entre centralidades del departamento

El rediseño de la red tiene como idea central la minimización del tiempo de viaje entre las centralidades. Para esto es necesario diseñar recorridos de líneas para generar una red de conexiones que sirva zonas de la periferia con menores tiempos de viaje, que sea confiable y de funcionamiento fácilmente comprensible para las y los usuarios.

Propuesta: implementación de servicios con mayores conexiones entre territorios periféricos con líneas más directas y con otras líneas regulares.

Se busca conectar terminales de la red periférica y líneas regulares, deberá tender a paradas intermedias entre cada terminal que se ubiquen en puntos de concentración y avenidas centrales de cada barrio.

Propuesta para líneas extendidas entre terminales e intercambiadores

Línea 1

Terminal Cerro / Terminal Paso de la Arena

Recorrido: Carlos María Ramírez – Federico Capurro – Camino Cibils

Tiempo de viaje: 13 minutos

Distancia: 6.1 km

Terminal Paso de la Arena / Colón

Recorrido: Luis Batlle Berres – Higuieritas – Luis Eduardo Pérez – Camino Melilla – Pinta
– Av. Lezica – Lanús – Av. Eugenio Garzón

Tiempo de viaje: 19 minutos

Distancia: 9 km

Terminal Colón / Instrucciones y Mendoza

Recorrido: Camino Colman – Coronel Raíz – Camino Carlos A. López

Tiempo de viaje: 10 minutos

Distancia : 6 km.

Terminal Instrucciones y Mendoza / Intercambiador Belloni

Recorrido: Camino Pedro Mendoza – Aparicio Saravia – Belloni

Tiempo de viaje: 16 minutos

Distancia: 7 km

Intercambiador Belloni / Terminal Portones

Recorrido: Veracierto – Camino Carrasco – Av. Bolivia

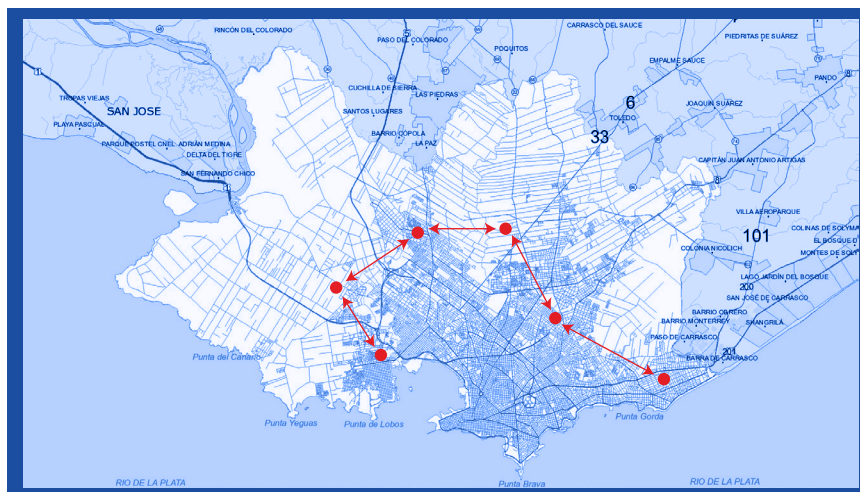
Tiempo: 14 minutos

Distancia: 6.5 km.

Distancia Total: 34.6 km (Ida)

Tiempo Total: 72 minutos

Velocidad Promedio: 30-40 km/h



Linea 2
Terminal Cerro / Terminal Prado

Recorrido: Carlos M. Ramírez – Humboldt – Emilio Romero – Luis Batlle Berres – Ángel Salvo

Tiempo: 10 minutos
Distancia : 5.2 km

Terminal Prado / Intercambiador Belloni

Recorrido: Agraciada – Bulevar Artigas – José Pedro Varela – Pavón – Besares – Alfonso Lamas -Belloni

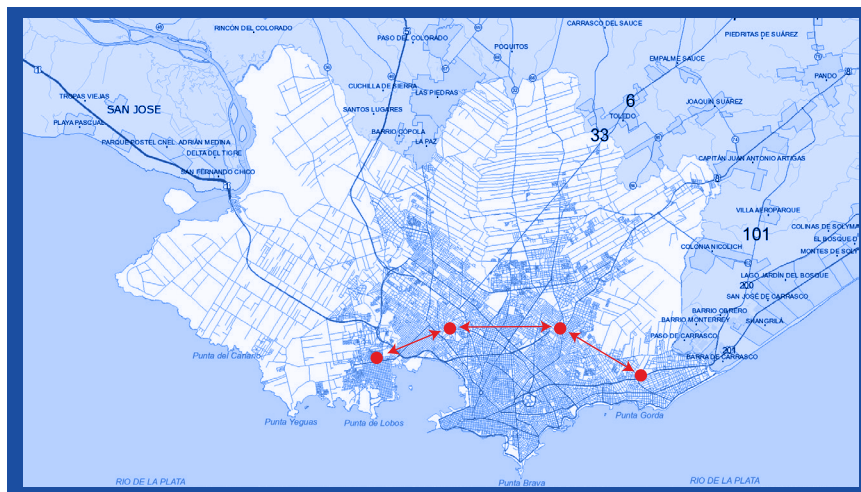
Tiempo: 25 minutos
Distancia: 9.0 km

Intercambiador Belloni / Terminal Portones

Recorrido: Veracierto – Camino Carrasco – Av. Bolivia

Tiempo: 14 minutos
Distancia: 6.5 km

Distancia Total: 20.7 km
Tiempo Total : 49 minutos



Para los tiempos se consideran paradas intermedias con una distancia de 400 metros como mínimo y priorizando en avenidas principales y centros en la zona de incidencia de la línea proyectada.

En estos recorridos se diseñarán nuevas paradas acordes en zonas de trasbordos con mejor infraestructura para que los usuarios tengan confort y seguridad. Las primeras paradas a cambiar serían las de Agraciada y Freire (costo estimado 80 mil dólares). Estas paradas cumplirán con un diseño estético y funcional que se adapte a las necesidades de los usuarios/as. Adicionalmente se realizarán mejoras en la señalización de territorios sobre todo

priorizando las zonas de la periferia con cartelería y pintura en calle.

Propuesta: de acuerdo con el programa del Frente Amplio se evaluará "...la posibilidad de avanzar hacia la creación de un medio de transporte público de gestión departamental complementario del actual sistema" para cubrir las líneas (1 y 2) que se proyectan para unir centralidades.

Propuesta: jerarquizar el rol de terminales e intercambiadores dentro del STM, dotándolos de infraestructura y tecnología para una mejor experiencia para los usuarios/as que allí realizan sus viajes cotidianamente.

La multimodalidad es clave para este traspaso hacia las políticas de priorización del transporte público. En la actualidad sólo dos terminales cuentan con las condiciones para facilitar la combinación de modos: la terminal de Colón y el Intercambiador Belloni. Debemos considerar la posibilidad de adaptar más terminales en el futuro.

Tabla. Obras de vialidad e infraestructura asociadas a estas dos líneas circulares.

		DÓLARES
PAVIMENTADO (9 km)		
	Costo por km	1.300.000
1	Sub-total	11.700.000
SEÑALAMIENTO		
	Separadores de línea	
2	Sub-total	1.500.000
	Carriles y Cruces (30 km)	
	Costo por km	2.300
3	Sub-total	69.000
TERMINAL		
	Terminal Instrucciones y Mendoza	1.500.000
	Parada Prado (12 mod.)	71.429
4	Sub-total	1.571.429
BUSES		
	Costo por unidad	340000
	Cantidad	25
5	Sub-total	8.500.000
TOTAL (1+2+3+4+5)		23.340.429

Se incluye en la propuesta el costo de comprar buses en caso de que se implemente la propuesta programática de "avanzar hacia la creación de un medio de transporte público de gestión departamental complementario del actual sistema." La intención es instrumentar en el corto plazo las líneas circulares y en el mediano plazo evaluar la necesidad de que sean asumidas por el medio de transporte público de gestión departamental. El costo sin los buses sería 14.840.429 dólares y 23.340.429 con los buses.

Calles exclusivas y priorización del transporte público

Objetivo: minimizar los tiempos de viajes en vías estratégicas de la ciudad

Existen vías donde los vehículos particulares congestionan el tránsito y al mismo tiempo existen vías alternativas por donde podrían circular. Al hacer que las vías principales sean utilizadas exclusivamente por transporte público no solo se mejora la fluidez del transporte público, sino que aumenta el espacio disponible para modos activos (aceras para peatones y ciclovías).

Esta medida requiere estudiar las calles a convertir en vías de uso exclusivo y adecuar la red vial para tal cometido, generando seguridad y mejores tiempos de desplazamiento.

Propuesta: Generar exclusividad para el transporte público colectivo en calles que sea posible la canalización de vehículos particulares hacia otras vías.

Propuesta: Para dar más fluidez al desplazamiento del transporte público en los ejes principales se ampliará la franja horaria de prohibición de estacionar y detenerse (entre las 6 hrs. hasta las 21 hrs.) en ejes troncales como, por ejemplo: Agraciada, 8 de Octubre, Avda. Italia, etc.

MOVILIDAD ACTIVA

La movilidad activa se integrará al Plan Integral de Movilidad como un modo más en el que vecinos y vecinas se mueven por la ciudad y el departamento. En este plan se incluirá la planificación de infraestructuras (ciclovías) para que el transporte en bicicleta y otros modos activos se pueda realizar de manera segura. Si queremos aumentar el número de viajes en bicicleta debemos ofrecer infraestructura que permita hacer estos viajes de manera segura. Para esto, el Plan Integral de Movilidad privilegiará el uso tanto del transporte público como la movilidad activa sobre el de autos en el uso de vías de la ciudad.

Propuesta: Incorporación de la movilidad activa en el Plan Integral de Movilidad de Montevideo.

Esta propuesta tiene como objetivo que todas las obras de infraestructura y políticas de ordenamiento del tránsito incluyan como objetivo privilegiar la movilidad activa (a través de la segregación de vías para que los viajes se realicen de manera segura) y fijar objetivos de aumento de viajes en bicicleta.

Propuesta: realizar 11,6 km de ciclovías seguras para conectar tramos no conectados y generar una red a partir de los tramos existentes.

En el período se realizarán:

- la ciclo vía en Br. Artigas entre Garibaldi y Rambla Wilson (6 km).
- la ciclo vía en José Batlle y Ordóñez entre Av. Juan Pereira (Buceo) y Avda. José Pedro Varela (5 km).
- la ciclo vía en José Pedro Varela entre José Batlle y Ordóñez y Br. Artigas (600 mts).

El uso de la bicicleta u otros modos activos será estimulado también por las intervenciones urbanas orientadas a la caminabilidad que pacifican el tránsito, reduciendo las velocidades de circulación.

CAMINABILIDAD

Un tercio de todos los viajes que se hacen cotidianamente en Montevideo se realizan a pie, y el porcentaje aumenta a 38% entre las mujeres, y alcanza casi la mitad de los viajes realizados por niños, niñas y adolescentes y por personas mayores de 65 años. Entre las personas de menores ingresos, más de la mitad de los viajes se realizan a pie.

A pesar de la gran cantidad de los viajes que las y los vecinos de Montevideo realizan a pie, la ciudad no ofrece las condiciones adecuadas para que el traslado peatonal sea percibido como seguro, accesible y agradable. De acuerdo al relevamiento de veredas de Montevideo 2021-2022, solo 39% de las veredas de la ciudad contaba con rampa, menos de la mitad contaba con transitabilidad aceptable y un tercio no contaba con el ancho adecuado. Más aún, el 25% de las calles relevadas ni siquiera contaba con veredas. En los barrios más alejados del centro la situación es aún peor.

La IM debe asumir la responsabilidad de asegurar condiciones adecuadas para los traslados a pie en toda la ciudad. Para eso, debe establecer un Plan de Caminabilidad con prioridad presupuestaria, e impulsar los cambios normativos necesarios para su concreción.

Mapeo de niveles de caminabilidad de distintas zonas de la ciudad

Objetivo: contar con un diagnóstico con indicadores definidos sobre nivel de caminabilidad de distintas zonas de la ciudad.

Propuesta: mapeo de trayectos de cuidado.

El mapeo permitirá identificar los recorridos habituales que realizan las personas para llevar a cabo tareas cotidianas (mandados, llevar a niños/as a la escuela, cuidado de personas mayores, etc.). Este mapeo señalará las barreras físicas que dificultan los desplazamientos a pie o en sillas de ruedas (escaleras, aceras deterioradas o muy estrechas, falta de pasos de peatones, zonas mal iluminadas, etc.) y de seguridad percibida (inseguridad provocada por múltiples motivos como violencia, altas velocidades de vehículos, falta de iluminación, etc.).

Planificación participativa de intervenciones para mejorar la caminabilidad

La planificación participativa supone incorporar a vecinos y vecinas en el diagnóstico, el diseño, el monitoreo de la ejecución y la evaluación de las intervenciones urbanas. Estos procesos de planificación participativa deben asegurarse de incluir actores institucionales (municipios y concejos vecinales), actores relevantes de la zona (clubes sociales, organizaciones de vecinos, centros educativos, etc.) y vecinos y vecinas que viven y se desplazan en esa zona.

Propuesta: desarrollo de intervenciones (planificadas participativamente) para mejorar la caminabilidad más allá de las veredas.

Las intervenciones planificadas participativamente no tienen por qué restringirse a eliminar obstáculos físicos de las veredas. La idea es que a partir de la planificación participativa se pueda cambiar la fisonomía de los barrios. Esto supone:

- incorporación de nuevas tipologías de calles (peatonales, calles barriales con más verde, calles escolares pacificadas, veredas más amplias, bancos, juegos, etc.). La calle Nuestra Señora de la Encina es un buen ejemplo de intervención urbana de esta naturaleza.
- definición de zonas de pacificación del tránsito y reducción de la velocidad de circulación en calles.
- instalación de cruces seguros en todas las esquinas para acortar distancias de cruce.
- equipamiento adaptado a las diferentes situaciones bajo criterios preestablecidos de distancias, recorridos usuales de las y los vecinos, etc. (bancos / luminarias / rampas, etc.)
- incorporación de vegetación.

Dos ejemplos de intervención para mejorar la caminabilidad en el entorno de José L. Terra

Los vecinos y vecinas de la calle Dr. Floro Costa han demandado la expansión de la plaza que está en la esquina de Emilia Pardo Bazán y ampliar las veredas para mejorar la seguridad de las salidas y entradas de la escuela pública (Escuela Ecuador) que está por la calle Dr. Floro Costa. Es una calle bastante ancha, con poco tránsito y con veredas angostas. Esta intervención servirá de piloto de Calle Escolar para analizar su escalabilidad al resto de las escuelas del departamento.

La calle José L. Terra, paralela a la Avda. General Flores, es utilizada como vía alternativa por el tránsito automotor para evitar los semáforos de la avenida. Esta calle del barrio se ha transformado en una vía rápida para los autos que afecta negativamente la vida de las y los vecinos del barrio. Reconducir el tránsito a General Flores es necesario para recuperar José L. Terra para el barrio y sus vecinos.

Los objetivos de estas intervenciones urbanas son:

- estimular el poblamiento de zonas céntricas con infraestructura y acceso a servicios
- mejorar la calidad de vida de barrios que han ganado población, pero cuyas calles son hostiles para la vida urbana

- convertir las zonas (barrios con cooperativas) en un modelo de desarrollo urbano social y ambientalmente sustentable.
- estimular la participación de una comunidad movilizadora que ya viene proponiendo cambios en su barrio.
- pacificación del tránsito y recuperación de la calle como espacio público.

Este tipo de intervenciones se apoya y potencian en iniciativas que provienen de la comunidad del barrio.

VEREDAS

El 25% de las veredas de Montevideo están dañadas si se considera como unidad el frente de cada casa. Esto dificulta la movilidad y los viajes a pie.

El programa del Frente Amplio propone: "...asumir la responsabilidad del mantenimiento de las veredas como espacio público fundamental para la movilidad de las personas..."

Propuesta: En el próximo período la IM hará a nuevo las veredas de las avenidas y hará las veredas en las avenidas que no tienen. El costo de esta medida se estima en \$U 3.240.000.000 (esto equivale al 2% del presupuesto anual de la IM en cada uno de los cinco años que llevarán las obras, considerando como referencia el presupuesto 2023).

Propuesta: La IM reparará el resto de las veredas del departamento (aquellas que no están sobre avenidas) en un plazo de siete años y medio. El costo de esta medida se estima en \$U 3.690.000.000.

Propuesta: La IM se hará cargo del mantenimiento de veredas una vez finalizada la reparación (en calles que no son avenidas) y la realización o sustitución de nuevas veredas en avenidas.



RE-EVOLUCIONÁ MONTEVIDEO

VERO 
INTENDENTA