

C2.2 CARRETERAS INTERURBANAS Y TRANSPORTE INTERURBANO INTEGRADO

Las carreteras son fundamentales para la sociedad y su desarrollo requiere una buena coordinación y cooperación entre los diferentes sectores.

El propósito de la planificación del transporte es el de apoyar el desarrollo sustentable de las comunidades y del sistema de transporte, de tal manera que las personas y las mercancías puedan viajar de una manera segura y económica. La planificación del transporte orientada hacia el usuario puede integrar las distintas necesidades de los usuarios y la sociedad en diferentes tipos de ambientes de viaje. El propósito de este tipo de análisis es asegurar que todos los problemas principales sean incluidos, que sus ligas y contradicciones sean identificadas y que la atención se desvíe de la construcción de los caminos hacia las necesidades de movilidad cotidianas de las personas y las necesidades de transporte de la economía.

Para desarrollar un sistema de transporte carretero se sugiere, como enfoque general, un principio multi-etapas.

En la primera etapa, se identifican medidas que afectan el uso del suelo, tránsito y necesidades de transporte, y la selección del modo de transporte, de tal forma que se controle el crecimiento del tránsito y sus consecuencias. Se necesita prestar mayor atención a métodos creativos que integren el nivel técnico racional con el nivel político estratégico:

Las terminales intermodales juegan un papel crucial al permitir seleccionar el modo de transporte más apropiado a utilizar, combinando la flexibilidad de las operaciones viales con la eficiencia del servicio regular del transporte ferroviario. La integración de modos de transporte es un elemento importante en esta etapa.

En la segunda etapa, se identifican las medidas que mejoran el uso de la red carretera existente para mantener utilizada la capacidad de la ruta de transporte tanto como sea posible. En esta etapa, la gestión de la operación y del acceso serán consideraciones importantes:

- La Gestión de la Operación busca utilizar la infraestructura tan eficientemente como sea posible. Actualmente, esto se logra mediante la instalación de dispositivos en la carretera (tales como semáforos, señales y otros dispositivos de control) que dependen de la respuesta apropiada de los conductores. La extensión natural de esta tendencia tiene una alta probabilidad de llevar información directamente al vehículo y probablemente, en última instancia, quitarle el control de éste al conductor.
- La Gestión de Acceso es “el control sistemático de la localización, espaciamiento, diseño y operaciones de caminos de acceso, aberturas en camellones, distribuidores y conexiones viales a una carretera”. El propósito de la Gestión de Acceso es administrar y mitigar las relaciones de las operaciones viales y sus impactos colaterales y secundarios a través del control, diseño, y localización de las interacciones.

En la tercera etapa se estudian medidas menores en el mejoramiento de las carreteras para resolver problemas. Esta etapa incluye inversiones en la red de carreteras existente para

mejorar la seguridad, la capacidad de carga, o una mejora modesta en la capacidad de tránsito.

Se deben agotar todas las posibilidades dentro de estas primeras etapas antes de recurrir a mejoras que requieran inversiones importantes.

Sólo en la cuarta etapa se consideran nuevas inversiones y renovaciones importantes. Esta etapa considera proyectos para ampliar la red de carreteras.

La participación pública, por medio de la coordinación entre la planificación del transporte y la planificación de uso del suelo y territorial, así como la cooperación entre el sector público y los intereses privados, son esenciales para tener un efecto en la demanda de transporte carretero.

Las administraciones de carreteras necesitan reconocer su amplio rol operacional, planeando cuidadosamente su estrategia de recursos y necesidades de nuevas habilidades.

Recomendaciones

En el futuro, se requiere prestar más atención a la interacción entre el desarrollo de carreteras y el transporte integrado y la planificación regional y del uso del suelo. No tiene mucho sentido agregar capacidad adicional si esta es rápidamente absorbida con más movimientos y haciendo que el congestionamiento regrese a sus niveles anteriores. El sistema sectorial convencional no es suficiente, se requieren métodos más inteligentes en la planificación del transporte.

Se requiere enfocarse a métodos más creativos. Métodos que integren y creen un puente entre los aspectos técnicos-económicos por resolver y la dimensión político-estratégica. Este es un campo por desarrollar en PIARC. Se relaciona con métodos que están surgiendo en la administración de empresas, la negociación, la toma de decisiones, la planificación y el diseño. Es un complemento necesario al análisis sectorial.