

LAS TOP 3 EN MOVILIDAD URBANA GLOBAL

Tarjetas multiuso, gran red de ciclovías, sistemas que unen redes multimodales basadas en el transporte ferroviario, apoyado por autobuses, minibuses, tranvías, transbordadores y taxis. Estas son algunas de las claves que distinguen a las tres ciudades mejor evaluadas,

según el ranking Arthur D. Little' Urban Mobility Index 2.0, que mide a las mejores en cuanto a movilidad urbana a nivel global y que toma en consideración aspectos como la densidad de las calles, la frecuencia del transporte público y la penetración de las ciclovías.

Santiago aparece en el puesto 30 de la muestra. Está rankeada como la mejor ciudad de toda América. Incluso está más arriba que urbes de la talla de Toronto, Nueva York y Sao Paulo.

La tarjeta inteligente "Octopus" permite a los clientes utilizar todos los modos de transporte y pagar por el estacionamiento, las tiendas y las instalaciones de ocio. La penetración de esa tarjeta es extremadamente alta y se ha convertido en una parte vital de la vida diaria de los residentes de esa ciudad



HONG KONG OCTOPUS, LA TARJETA INTELIGENTE

A pesar de ser una de las áreas más densamente pobladas del planeta -siete millones de personas viven en su pequeño territorio-, Hong Kong ha desarrollado el sistema de movilidad urbano más avanzado del mundo. El sistema de transporte de esa ciudad es una red multimodal basada en el transporte ferroviario, apoyado por autobuses, minibuses, tranvías, transbordadores y taxis.

El territorio se compone de islas conectadas al continente, con una topografía altamente montañosa. Debido a esto, varios aspectos de su sistema de transporte son simplemente impresionantes. Mientras que su red de metro atraviesa el mar a través de túneles, sus tranvías pueden subir pendientes empinadas. Además, múltiples barcos conectan eficientemente las islas y autobuses, bien organizados, limpios y puntuales, llegan a todos los rincones de la ciudad (algunos incluso incluyen conexión inalámbrica a Internet).

La mayoría utiliza el transporte público (el 90% de los viajes diarios), mientras que el número de dueños de vehículos es muy bajo en comparación con otros lugares. Solo hay 80 vehículos por cada 1.000 habitantes.

La red está bien integrada y la tarjeta inteligente "Octopus" permite a los clientes utilizar todos los modos de transporte y pagar por el estacionamiento, las tiendas y las instalaciones de ocio. La penetración de esa tarjeta es extremadamente alta y se ha convertido en una parte vital de la vida diaria de los residentes de esa ciudad.

La red ferroviaria se considera la columna vertebral del sistema; se extiende hasta la frontera con China y cuenta con una longitud de unos 220 kilómetros. Dentro del transporte férreo se incluye el Metro de Hong Kong MTR, integrado por diez líneas que brindan el servicio a gran parte de la isla, y dos estaciones que se integran con China, además del Light Rail Transit (LRT), un sistema de tren ligero que atiende la demanda en los territorios del noroeste.

Una ciudad tan densamente poblada como Hong Kong tiene el reto de desarrollar medios de comunicación que permitan el tránsito eficiente no sólo de vehículos, sino también de personas. En el Distrito Central de Negocios de Hong Kong (CDB, por sus siglas en inglés) para reducir la disputa entre automóviles y peatones por el espacio público, el gobierno ha impulsado el desarrollo de sistemas skywalk.

Estos consisten en una red de pasarelas elevadas que, además de comunicar los pisos superiores de los edificios, permiten la interconexión de rutas dentro de los pisos superiores del inmueble. Así, un ciudadano puede pasar de un edificio a otro, recorrer 100 o 200 metros siempre dentro del skywalk, sin tener que bajar al nivel de la calle o preocuparse por los automóviles.

Además de expandir las redes de cercanías, en Hong Kong existe un movimiento hacia un combustible más ecológico. De esta forma, se fomentan las reducciones de impuestos para los automóviles respetuosos con el medio ambiente.

Todos los taxis y la mayoría de los minibuses ahora funcionan con gas licuado en base a petróleo y el Estado promueve ajustes regulares y la instalación de dispositivos de reducción de emisiones en todos los vehículos.

ESTOCOLMO

SISTEMA DE ISLAS CONECTADAS

La capital de Suecia es sin duda uno de los referentes mundiales en sostenibilidad urbana en todos sus aspectos. Desde los años noventa, Estocolmo ha apostado decididamente por un modelo sostenible y esto la llevó a convertirse en la primera ciudad galardonada con el premio Capital Verde Europea, en el año 2010, concedido por la Comisión Europea.

Estocolmo está construido sobre diferentes islas, interconectadas por puentes. Este contexto geográfico y urbano presenta una serie de desafíos constantes para las autoridades de transporte, encargadas de organizar el acceso al centro de la ciudad y controlar el tráfico. Sin embargo, al mismo tiempo estas mismas características geográficas ofrecen oportunidades para controlar el ingreso al distrito central de negocios.

Primero, se decidió tomar en cuenta las necesidades de sus habitantes. La estrategia de movilidad urbana de la ciudad comenzó preguntando a sus vecinos: ¿qué necesitan en su vida cotidiana? Su respuesta fue: un transporte urbano eficiente para llegar al trabajo, los colegios y a los espacios de recreación. La velocidad, confiabilidad y comodidad del viajero fueron aspectos importantes a tomar en cuenta para los representantes de esa ciudad para manejar de mejor manera el transporte urbano.

Así, la capital sueca se destaca por contar con una de las mejores redes de ciclovías del planeta: su red es la tercera más densa del mundo. Se sitúa por debajo de la media para las emisiones relacionadas con el transporte, con una de las concentraciones más bajas de dióxido de nitrógeno y partículas (NO₂ y PM₁₀) en el aire del planeta. La ciudad tiene un servicio de alquiler de bicicletas abierto a todo aquel que lo desee e incluso hay carriles para bicicletas que transportarán a los usuarios más rápido que un automóvil a los alrededores de la capital sueca.

En Estocolmo, algunos autobuses tienen dos entradas y la trasera está rebajada, para las bicicletas y las personas con movilidad reducida. Además, cuenta con uno de los niveles más bajos de muertes relacionadas con accidentes de tráfico, según el último ranking “Arthur D. Little’ Urban Mobility Index 2.0”. La gran mayoría de los habitantes no tienen auto propio, pero muchos sí acceden a vehículos de arriendo habilitado en casi todos los barrios.

Esa ciudad decidió introducir un sistema para cobrar peajes para los autos que transiten por el centro. El sistema fue simple: instalar cámaras en 18 puntos de acceso al centro y cobrar entre el equivalente a 800 y 2.400 pesos chilenos por ingresar allí, dependiendo de la hora. El resultado: 20% menos de autos en las calles, lo cual se tradujo en una disminución dramática del número y la duración de los atochamientos.

Gracias a este caso exitoso, el tráfico se redujo 20%, las emisiones de dióxido de carbono cayeron 12%, y el sistema de transporte público tuvo 40 mil pasajeros diarios adicionales. Hoy es posible desplazarse cómodamente en metro, autobús, tren de cercanías, tranvía y barco.

Además, esa capital nórdica es mundialmente conocida por sus proyectos “verdes” en energía, construcción, transporte y calidad de vida. La ciudad tiene un gran sector de servicios, que representa aproximadamente el 8% de todos los puestos de trabajo y, en combinación con la ausencia casi total de industria pesada, convierte a Estocolmo en una de las áreas metropolitanas más limpias del mundo.



La estrategia de movilidad urbana de la ciudad comenzó preguntando a sus vecinos: ¿qué necesitan en su vida cotidiana? Su respuesta fue: un transporte urbano eficiente para llegar al trabajo, los colegios y a los espacios de recreación



La bicicleta es tomada en forma seria por las políticas gubernamentales de ese país. Se le dio connotación de vehículo urbano, o sea, equiparable a un automóvil o un bus de transporte público, además de ser parte integral en la planificación urbana moderna



AMSTERDAM LA BICICLETA COMO ÍCONO

Ámsterdam es una de las ciudades con menor número de vehículos per cápita en todo Europa Occidental. Sólo uno de cada tres ciudadanos utiliza un auto y casi un tercio de su población ocupa bicicleta, cuestión que la ha hecho reconocida a nivel mundial.

La bicicleta es tomada en forma seria por las políticas gubernamentales de ese país. Se le dio connotación de vehículo urbano, o sea, equiparable a un automóvil o un bus de transporte público, además de ser parte integral en la planificación urbana moderna.

La “ciudad de los tulipanes” tiene una población de unos 810.000 habitantes y en su área metropolitana residen aproximadamente 1,5 millones. Se destaca por tener la segunda mejor participación global en autos compartidos en todo el mundo: por cada millón de habitantes, 1.219 autos son compartidos.

Ámsterdam cuenta con alrededor de 400 kilómetros de carriles de ciclovías por toda la ciudad. En las calles, y a diferencia de otras grandes urbes, las bicicletas dominan el tráfico. Además de ciclovías, tienen sus propios semáforos y cuentan con un importante espacio junto a los autos. Incluso hay muchísimas calles que son exclusivas para bicicletas. Se estima que hay alrededor de 881 mil, es decir, más bicicletas que residentes.

La mayoría de las calles son planas, por lo que el pedaleo se hace ágil y se llega a los distintos destinos de manera fácil. Recorrer Ámsterdam de norte a sur lleva una hora en auto, en cambio en bicicleta, sólo treinta minutos.

Actualmente, la capital de los Países Bajos puede ser considerada un referente de movilidad sustentable, pero no siempre fue así. De hecho, la historia fue rotundamente diferente en los años 60 y 70 debido a la gran cantidad de muertes fatales causadas por accidentes de tránsito, particularmente atropellos. Solo en 1971 murieron 3.300 personas por este motivo, entre ellos 450 niños.

Producto de esto, los ciudadanos empezaron a protestar pacíficamente y conformaron el grupo “Dejen de matar a los niños” que logró presionar a las autoridades y al gobierno local a introducir nuevas medidas de seguridad vial. Crearon “calles de tráfico calmado” (o Zonas 30) y espacios compartidos, junto con la construcción de 400 kilómetros de ciclovías respaldadas por la implementación de políticas amigables para las bicicletas.

Como resultado, ahora Ámsterdam tiene una de las tasas de accidentes fatales de tránsito más bajas del Viejo Continente. Actualmente hay 3,2 muertes por cada 100 mil habitantes y un 60% de los viajes interiores se hacen en bicicleta.

Además, es considerada una Smart City (ASC), al ser una plataforma de innovación que desafía constantemente a las empresas, los residentes, el municipio y a las instituciones a ejecutar ideas y soluciones innovadoras para las zonas urbanas. El municipio de la ciudad también coopera constantemente con escuelas de investigación, todo bajo el alero del Instituto de Ámsterdam para las Soluciones Metropolitanas Avanzadas. Así pretenden desarrollar y crear soluciones para hacer de la capital de Holanda una ciudad circular, conectada y vital.