

Calculadora México 2050: Futuros energéticos y ambientales

XII.a.2 Modos de transporte urbano

Nivel 1

Impulsado por el crecimiento en PIB per cápita y con ello la motorización del país, en esta trayectoria se presenta un aumento en la participación del automóvil privado y taxi llegando al 55.5%. La falta de una política de transporte integral en la mayoría de ciudades ocasiona que los autobuses de transporte público pierdan participación quedando en 13.6%. Los sistemas BRT permanecen constantes con 0.1% de participación, al igual que los sistemas eléctricos 2.3%, la bicicleta 0.7% y a pie 27,8%.

Nivel 2

En esta trayectoria se implementan políticas que integren los sistemas de transporte urbano y que incentiven la reducción del uso del automóvil. Esto ocasiona una redistribución en el uso del automóvil y taxi 42.3%, los autobuses de transporte público 23% y los sistemas BRT 2.5% se ven beneficiados por mejores políticas de integración en la planeación. Los sistemas de transporte masivo eléctrico como el metro o trenes suburbanos se ven ligeramente

beneficiados por algunos proyectos aislados que se implementan en las ciudades más grandes, para ubicarse en 2.8%. Finalmente, hay un crecimiento modesto en el uso de la bicicleta en términos absolutos pero duplicando el nivel de la trayectoria 1 para ubicarse en 1.6%.

Nivel 3

Bajo esta trayectoria se considera que se aplican las mismas políticas de integración de transporte público e incentivos para reducir el uso del automóvil. Adicionalmente, se comienza una gestión más intensa para promover la movilidad no motorizada, gestión de usos mixtos, infraestructura ciclista, calles completas etc. Asimismo, se realizan inversiones mayores en sistemas masivos eléctricos. De tal manera que el reparto modal queda automóvil y taxi 39.7%, autobuses de transporte público 20.8%, metro y sistemas de tren ligero 4.8%, sistemas BRT 4,1%, bicicleta 2.8%, a pie 27.8%.

Nivel 4

Finalmente, esta trayectoria considera una implementación de política pública con desarrollo orientado al transporte público, los incentivos de reducción más

estrictos y la proliferación del transporte de alta capacidad. Con esto los niveles en este escenario quedan automóvil y taxi 35.6%, autobuses de transporte público 18.8%, sistemas masivos eléctricos 7.4%, sistemas BRT 5.4%, bicicleta 4.9%, a pie 27.8%.