

Departamento de Planificación Regional
División de Planificación y Desarrollo
Gobierno Regional Metropolitano de Santiago

MESA REGIONAL DE MOVILIDAD REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

05 de Enero de 2019
Sala Tomás Poblete Grbic, piso 1 Gobierno Regional





POLÍTICA REGIONAL DE MOVILIDAD ACTIVA Y SUSTENTABLE
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

PRESENTACIÓN

PROGRAMACIÓN TALLER

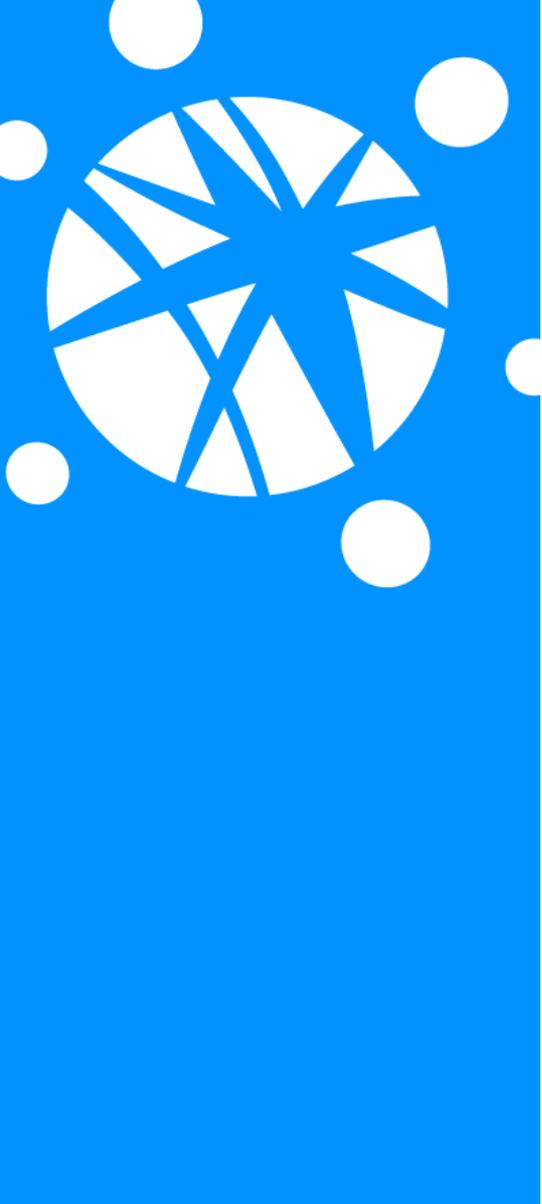
Horario	Actividad
09.30-10.00	Recepción
10.00-10.15	Bienvenida y palabras autoridades presentes.
10.15-10.45	Contextualización del taller en el marco de la construcción de la Política Regional de Movilidad
10.45-11.45	Fase 1: Grupos de discusión.
11.45-12.00	Coffee Break
12.00-13.00	Fase 2: Entrevistas grupales.
13.00-13.30	Fase 3: Mapas participativos.
13.30-13.40	Cierre

OBJETIVOS DE LA ACTIVIDAD

- Rescatar los principales, conceptos, justificación del **para qué y por qué** una Política Regional de Movilidad Activa y Sustentable.
- Recabar **percepciones** sobre la calidad de las ciclovías existentes.
- Levantar **datos** cuantitativos y cualitativos, fundamentados, de la situación actual de los elementos que forman parte del sistema de transporte y la movilidad regional.



Foto 1: Salón Vicuña Mackenna, Intendencia Regional. Mesa Regional de Movilidad (22-11-18)



POLÍTICA REGIONAL DE MOVILIDAD ACTIVA Y SUSTENTABLE
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

**¿PARA QUÉ Y POR QUÉ UNA
POLÍTICA?**

Política Regional Movilidad Activa y Sustentable

Estrategia Regional para la Conservación de la Biodiversidad en la Región Metropolitana de Santiago 2015 - 2025



ESTRATEGIA REGIONAL DE D



POLÍTICA REGIONAL DE ÁRE



POLÍTICA REGIONAL PARA EL DE LOCALIDADES AISLAD





POLÍTICA REGIONAL DE MOVILIDAD ACTIVA Y SUSTENTABLE
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

CONTEXTO DEL TALLER

Estructura Política Regional Movilidad Activa y Sustentable



I. INTRODUCCIÓN

II. CONCEPTUALIZACIÓN: LA MOVILIDAD ACTIVA Y SUSTENTABLE

III. JUSTIFICACIÓN: HACIA UN NUEVO MODELO DE MOVILIDAD REGIONAL

IV. LÍNEA BASE: EL ESTADO DEL ARTE EN MOVILIDAD

V. DIAGNOSIS: DETECTANDO BRECHAS PARA LA MOVILIDAD ACTIVA

VI. ESTRATEGIA: LAS TRANSFORMACIONES QUE QUEREMOS



POLÍTICA REGIONAL DE MOVILIDAD ACTIVA Y SUSTENTABLE
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

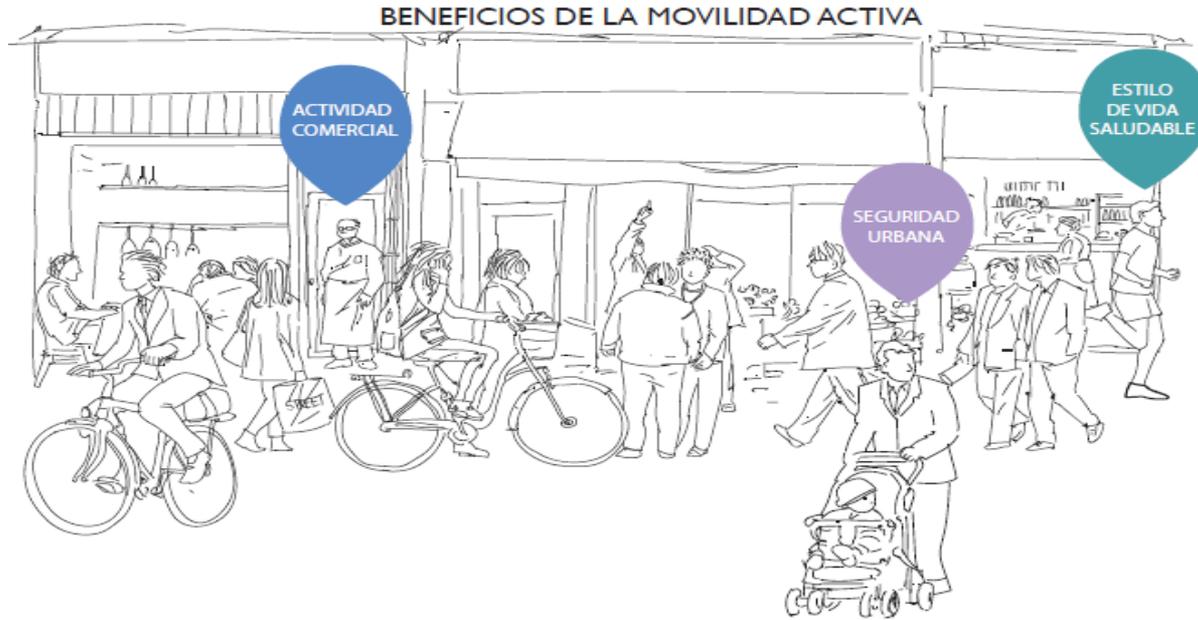
FASE 1: GRUPOS DE DISCUSIÓN

Justificación: Hacia un nuevo modelo de movilidad regional



Los problemas relacionados con el transporte urbano afectan de manera importante la vida de casi todos los ciudadanos, donde la **cantidad de tiempo** que empleamos en desplazarnos (el 34 % de los viajes generados en día normal corresponden a movilidad activa), La ausencia del manejo integral del problema, desde la planeación urbana y la planeación de transporte, la operación del tránsito privado y la calidad del transporte público colectivo

La bicicleta como demanda ciudadana.



En Chile, en la década de 1990, nacen las primeras agrupaciones, inspirados en el Movimiento denominado Critical Mass.

Desde el año 2003, comienzan a surgir grupos ciclistas con intereses diversos, como es el desarrollo urbano armónico y justo,

También se implementan en Chile el exitoso caso colombiano para el cerrado de calles y vida urbana.

Qué se desea en materia de movilidad.



Poco espacio real disponible: “existen pocos corredores donde se pueda implementar medidas como:

- i) Infraestructura y medidas asociadas a un adecuado diseño urbano,
- ii) Educación, fomento y cambio de comportamiento y
- iii) Medidas económicas, para fomentar la oferta de servicios y productos que faciliten la masificación del uso de bicicletas y triciclos



Proyectos de transporte han privilegiado una mirada sectorial vinculado al tránsito y no de la inserción urbana del proyecto.

Dimensiones - temas	¿Cuáles son los conceptos que surgen?
La movilidad urbana y sus problemas	
La movilidad urbana activa y sustentable	
EL ABC de la bicicleta	
La caminata y la movilidad cotidiana	

La movilidad urbana y sus problemas

Tendencia a la urbanización de la población mundial: **expansión urbana, concentración de centros de trabajo y servicios, fragmentación urbana y desplazamiento al interior de las ciudades.**

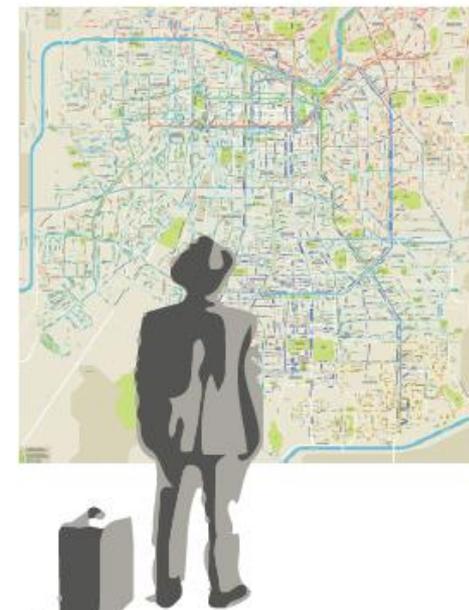


Externalidades negativas:

- **Congestión vehicular**
- **Contaminación atmosférica**
- **Ruido**
- **Siniestros de tránsito**
- **Efectos en la salud**
- **Perdida de calidad de vida.**

La movilidad urbana y sus problemas

- 1) Desmedro de la calidad de vida por **aumento en los tiempos de viaje** (vida familiar, social, educación, deportes, actividades laborales complementarias , descanso, etc);
- 2) Costos productivos derivados del **estrés** (afectando la productividad y el clima laboral);
- 3) Costos **ambientales y de salud**, tanto de contaminación atmosférica como acústica;
- 4) Costos “democráticos” por la **pérdida de confianza y credibilidad** de los ciudadanos hacia sus autoridades.



La movilidad urbana activa y sustentable



Congeniarse los desplazamientos de los ciudadanos con la **calidad de vida y el medioambiente**, sin que ello suponga limitar el potencial de desarrollo que dichas actividades generan, ni restringir el derecho de las personas a un transporte de calidad.

Existencia de un sistema y de unos patrones de transporte capaces de proporcionar los medios y oportunidades para cubrir las necesidades económicas, ambientales y sociales, de forma eficiente y equitativa, evitando los impactos negativos y sus costos asociados.

Fuente: GORE RMS, 2018.

Tres “pilares”: usos del suelo, desincentivar el uso del vehículo privado y la promoción de un sistema de transporte público eficaz.

El ABC de la bicicleta

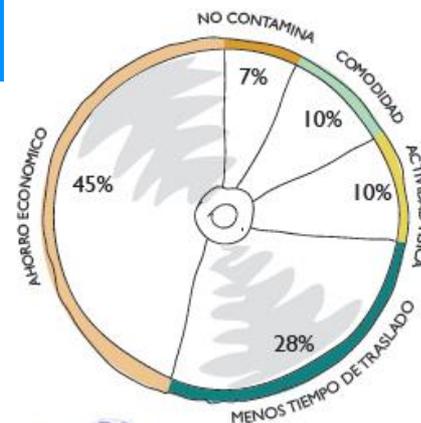
La bicicleta representa un medio de transporte esencial para promover la movilidad sostenible y saludable, ya que logra ser eficiente como un vehículo privado y posee ventajas sociales, económicas y ambientales para el transporte en general: es apta para prácticamente todas las edades, tiene un coste asequible, no consume combustibles fósiles y no contamina ni hace ruido

(Victoria Transport Policy Institute, 2014).

El tiempo promedio de los viajes de bicicleta corresponde a 24 minutos en un trayecto de 7 km, versus los 41 minutos en promedio que se requieren para un automóvil. El 68% tiene una duración menor a 31 minutos

(“Análisis y Evaluación del Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago”. EDG. 2013).

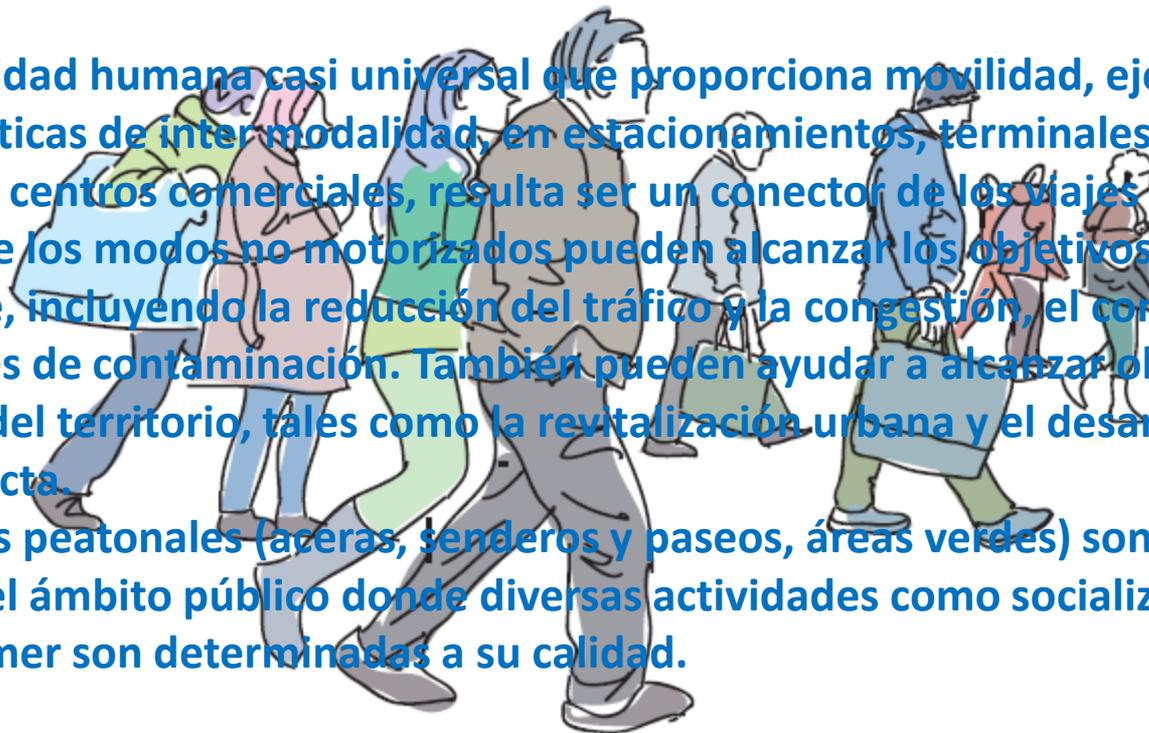
Principales razones de uso



La caminata y la movilidad cotidiana

La movilidad peatonal, bajo la lógica del transporte activo, se integra al sistema funcional de la red del transporte urbano y a su vez fortalece el rol del peatón en favor de una movilidad sostenible que permite reconstruir la proximidad y el valor del espacio público (Gehl, 2014).

- Es una actividad humana casi universal que proporciona movilidad, ejercicio y placer.
- Para las políticas de intermodalidad, en estacionamientos, terminales de transporte, aeropuertos y centros comerciales, resulta ser un conector de los viajes motorizados.
- Aporta a que los modos no motorizados pueden alcanzar los objetivos de planificación del transporte, incluyendo la reducción del tráfico y la congestión, el consumo de energías y las emisiones de contaminación. También pueden ayudar a alcanzar objetivos en planificación del territorio, tales como la revitalización urbana y el desarrollo de una ciudad compacta.
- Los entornos peatonales (aceras, senderos y paseos, áreas verdes) son una parte importante del ámbito público donde diversas actividades como socializar, esperar, ir de compras y comer son determinadas a su calidad.





POLÍTICA REGIONAL DE MOVILIDAD ACTIVA Y SUSTENTABLE
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

FASE 2: ENTREVISTAS GRUPALES

¿Qué experiencias han vivido en su movilidad cotidiana y/o en el sistema de transportes?

Junto con esto, se insta la discusión respecto a los lineamientos de la política y su vinculación con el acceso a la ciudad en torno a las distintas comprensiones que surjan respecto del espacio público.

Accesibilidad, discapacidad, seguridad, contaminación, tiempos de viaje por zonas geográficas, dinámicas sociales por los modos de transportes.

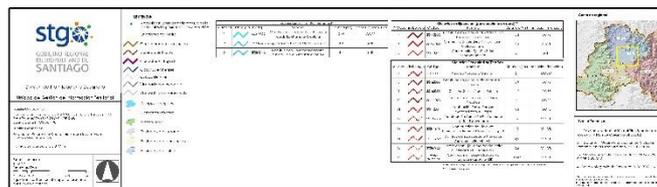
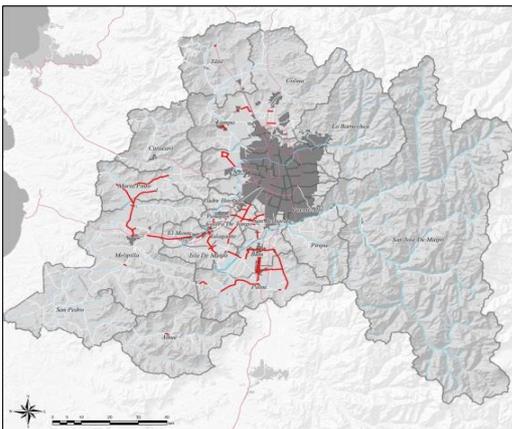
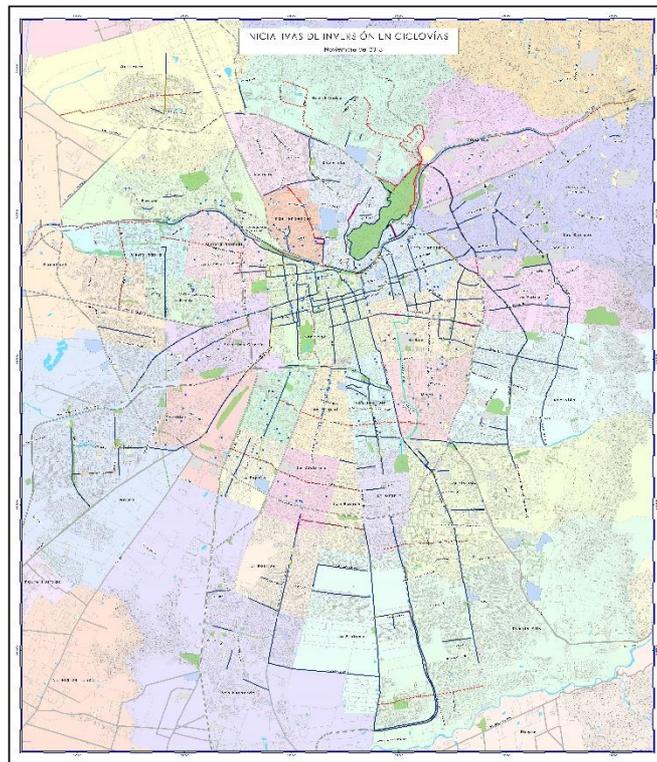
Exposición Testimonios : según los grupos, exponer un caso positivo y uno negativo sobre experiencias de acceso a la ciudad.



POLÍTICA REGIONAL DE MOVILIDAD ACTIVA
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

FASE 3: MAPAS PARTICIPATIVOS

Mapa Participativo



Descripción: En base a la información existente de las ciclovías en el Gran Santiago y comunas rurales, se presentarán dos mapas (Rural y Gran Santiago) por grupos para que los representantes de las organizaciones ciudadanas pueden evaluar su estándar.

Conceptos: Simbologías, colores de los plumones.

Identificar ciclovías de mal estándar. Nombre – Inicio – Termino



MESA REGIONAL DE MOVILIDAD REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

Departamento de Planificación Regional
División de Planificación y Desarrollo
Gobierno Regional Metropolitano de Santiago