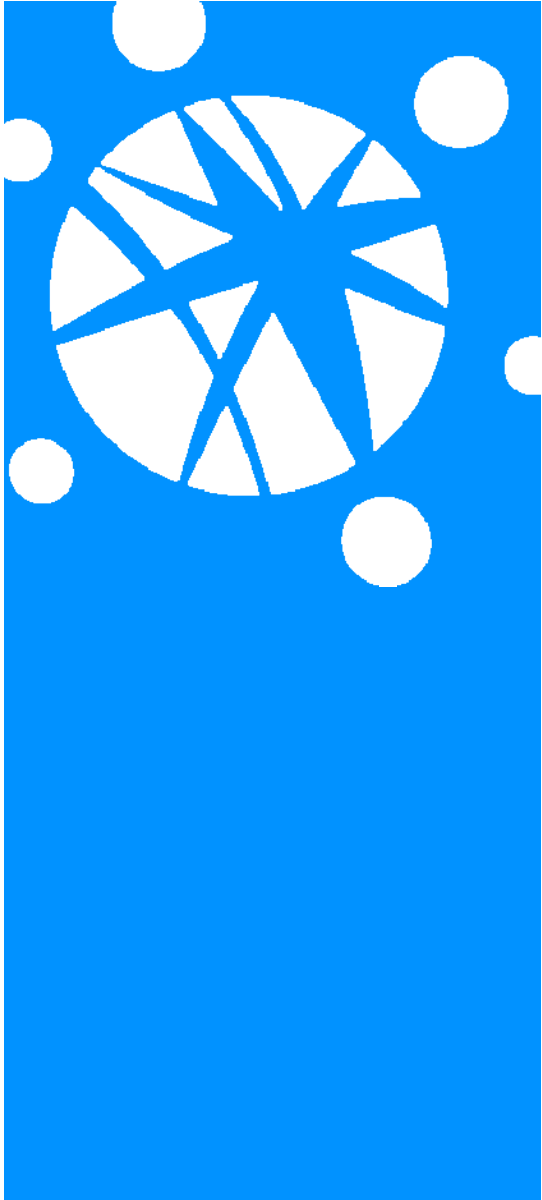


TRANSPORTE Y MOVILIDAD REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

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





TRANSPORTE Y MOVILIDAD

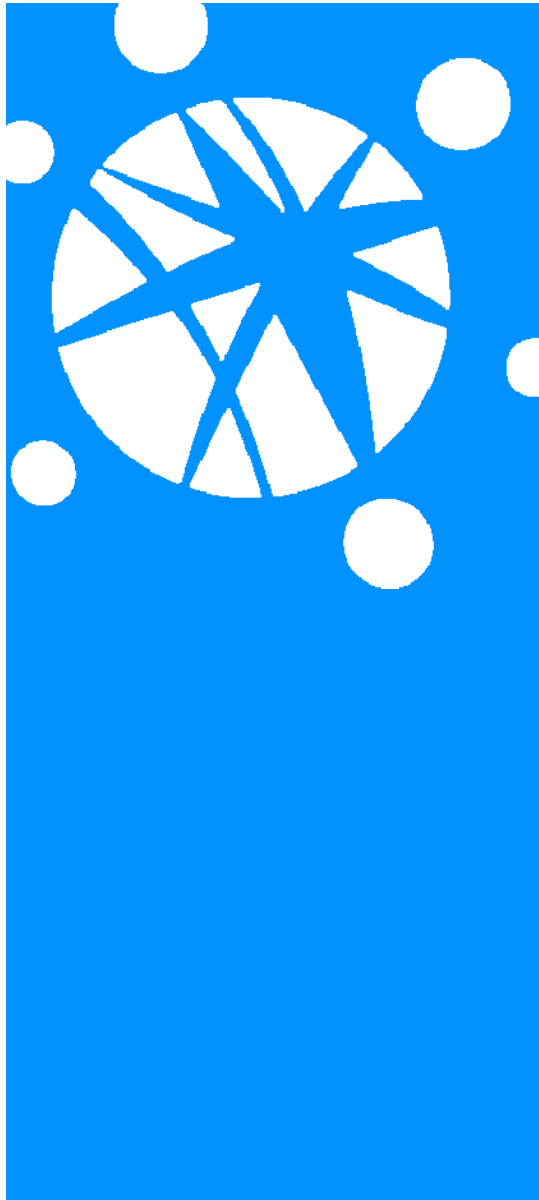
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

PRESENTACIÓN

- 1.- Palabras de Bienvenida, Enrique Beltrán Navarrete, Intendente (S) Región Metropolitana de Santiago.
- 2.- Evaluación Plan Maestro de Ciclovías, Félix Allendes Vásquez, Administrador Regional.
- 3.- Política Regional de Movilidad, Cristián Valdés Contreras, Jefe División de Planificación y Desarrollo.
- 4.- Palabras finales.



Foto 1: Salón Vicuña Mackenna, Intendencia Regional. Mesa Regional de Movilidad (13-07-18)



TRANSPORTE Y MOVILIDAD

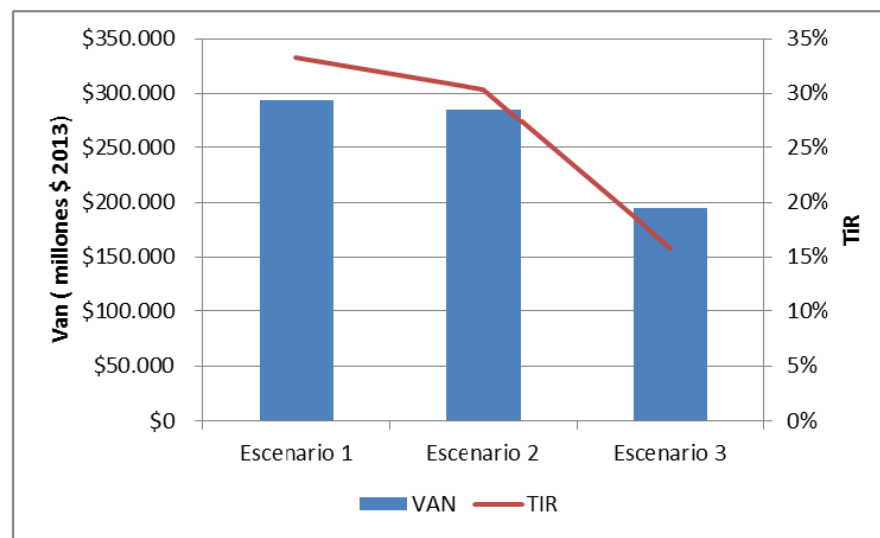
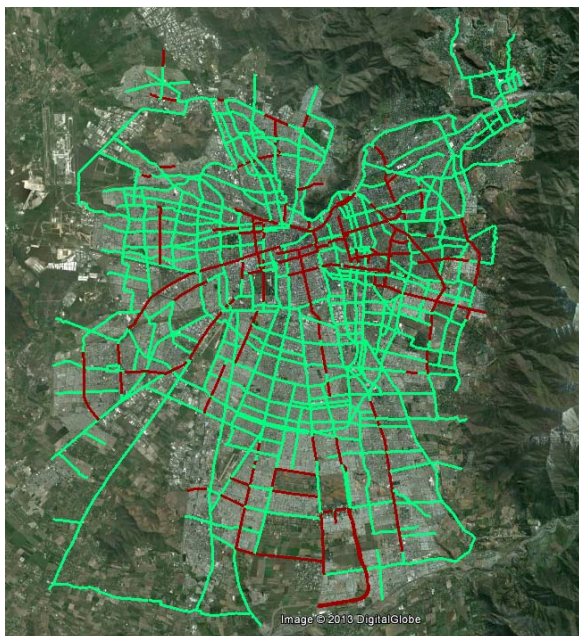
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

**EVALUACIÓN SOCIAL DEL
PLAN MAESTRO DE CICLOVIAS
DEL GRAN SANTIAGO**

1.- Evaluación Plan Maestro de Ciclovías

¿Qué es un Plan Maestro de Ciclovías?

Es una **herramienta** de acción pública que busca mejorar la **conectividad** del transporte en bicicleta en el Gran Santiago a través de la **rentabilidad social** del mismo.



“Evaluación Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago”. Steer Davies Gleave – SECTRA. 2013

1.- Proceso del Plan Maestro de Ciclovías (1/3)

2007 -2010: Plan Maestro de Ciclovías para el Gran Santiago identificó los principales ejes y vías para incluir ciclofacilidades.

2011: la Subsecretaría de Transportes realizó el estudio "Análisis de la Conectividad de Ciclovías en el Gran Santiago", el cual generó una nueva versión del plan conformado por 874 km y diseño de tramos **conectores (24 km)**.



1.- Proceso del Plan Maestro de Ciclovías (2/3)

2012: Gobierno Regional ejecutó el estudio "Revisión y Actualización del Plan Maestro de Ciclovías y Plan de Obras"

Divide el Plan de **874 kilómetros en seis etapas** con distinto nivel de prioridad para su ejecución.

Asesoría: "Revisión y Actualización del Plan Maestro de Ciclovías y Plan de Obras"
Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, Mayo 2012

INFORME FINAL

1.- Proceso del Plan Maestro de Ciclovías (3/3)

2013: SECTRA - Evaluación social del Plan Maestro de Ciclovías

Estimó los beneficios según la metodología vigente (MDS, 2011)

Este estudio «levanta» unas de las principales barreras: la **rentabilidad social de la red.**

Análisis y Evaluación del Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago

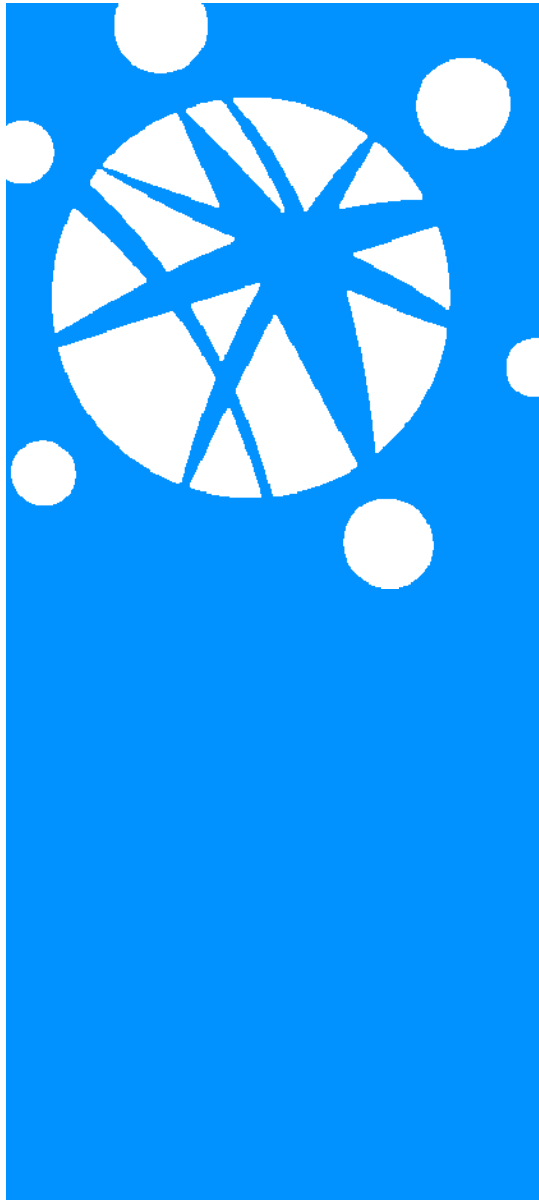
Informe final

Reporte

Agosto de 2013

Preparado para:
SECTRA
Teatinos 910 piso 16
Santiago - Chile

Preparado por:
Steer Davies Gleave
Holanda 100, Oficina 504, Providencia
Santiago - Chile
+56 (0)2 757 2600
www.steerdaviesgleave.com



TRANSPORTE Y MOVILIDAD

REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

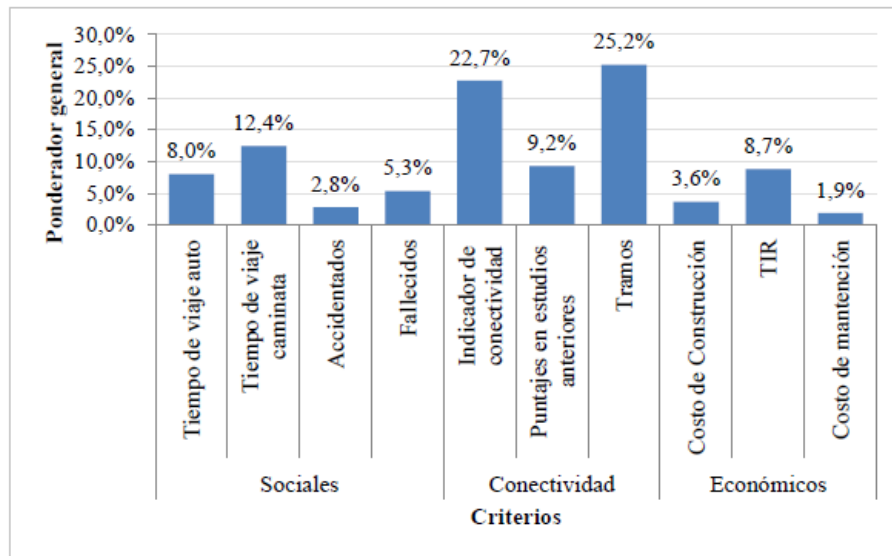
¿POR QUÉ ACTUALIZAR EL PLAN MAESTRO DE CICLOVÍAS DEL GRAN SANTIAGO?

Evaluación Social del Plan Maestro de Ciclovías (1/2)



Evaluación Social del Plan Maestro de Ciclovías (2/2)

Figura 11.4 Resumen de ponderadores para criterios de priorización

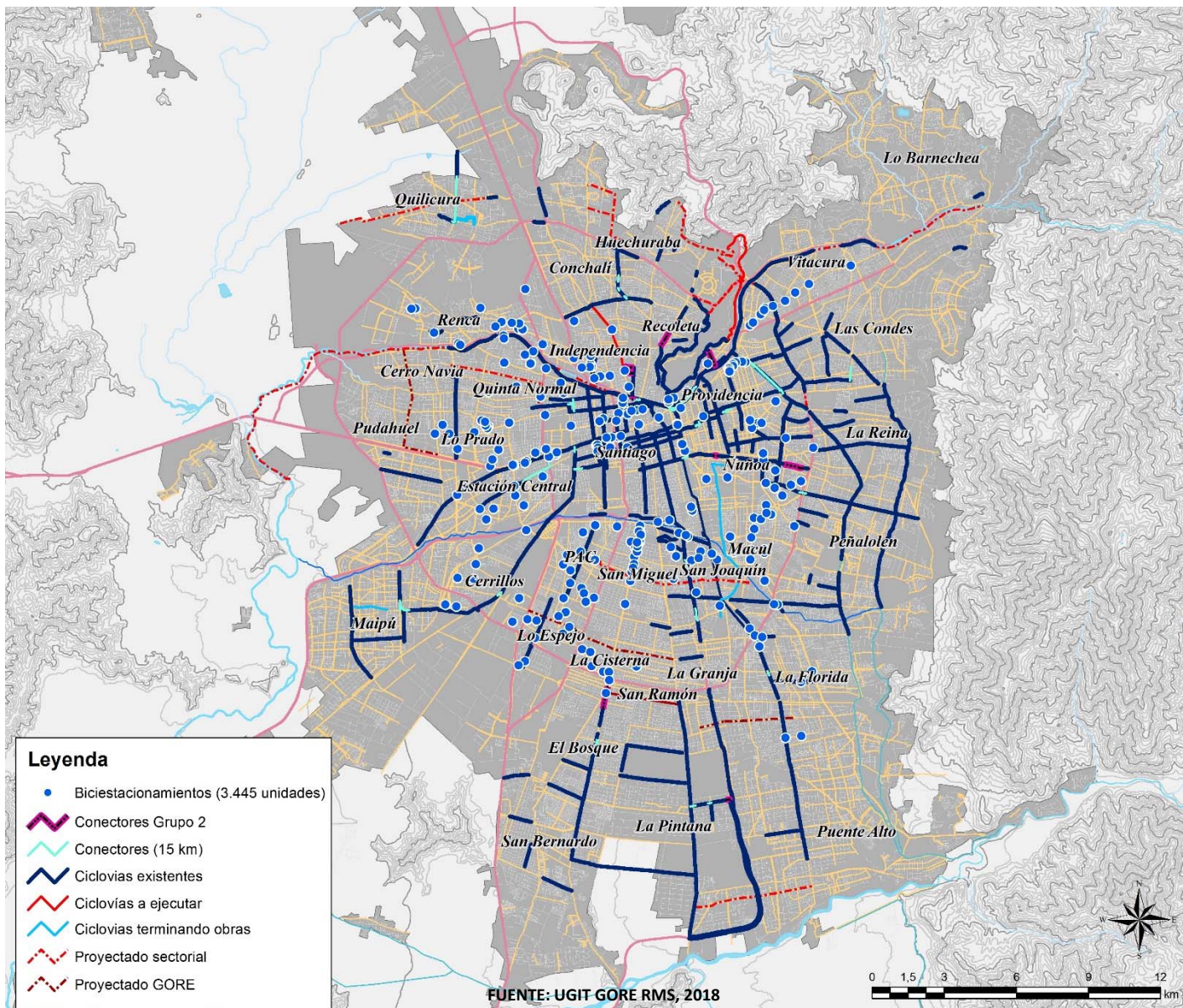


Fuente: Elaborado por Steer Davies Gleave SECTRA, 2013

Figura 11.5 Mapas de implementación de grupos de proyectos de 30 Km



Fuente: Elaborado por Steer Davies Gleave



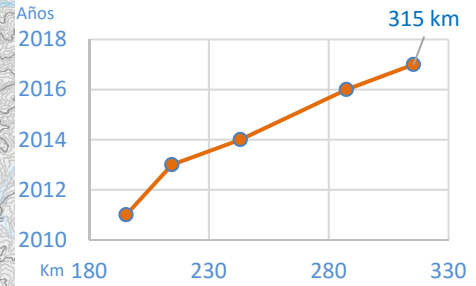
FUENTE: UGIT-GORE RMS, 2018

Ciclovías

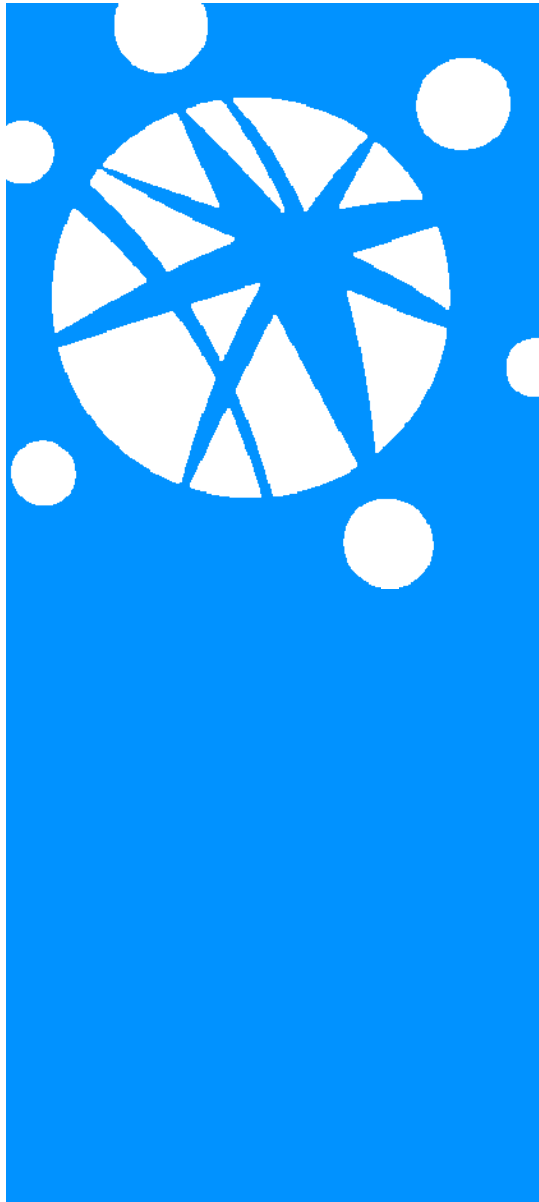
Integrado - Inclusivo

GOBIERNO REGIONAL METROPOLITANO DE SANTIAGO

Km de ciclovías existentes en el Gran Santiago por años



- + Necesidad de descartar vías no factibles proyectados en el PMC.
- + Tasa aprox. de 25 km por año, se avance (no al ritmo de lo planificados).
- + Gran cantidad de alternancias de vías.
- + Inversión GORE y sectores, han generado nuevas conectores.
- + Actualizar valor, costos, VAN y TIR.
- + Priorizar vías intercomunales.
- + Capacitar a los Municipios para la ejecución y uso del Plan Maestro evaluado.



TRANSPORTE Y MOVILIDAD

REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

**POLITICA REGIONAL DE
MOVILIDAD ACTIVA Y
SUSTENTABLE**

Política Regional Movilidad Activa y Sustentable



¿Por que una Política Regional?

Carta de navegación especializada en esta materia. Permite focalizar Planes, Programas y Proyectos.

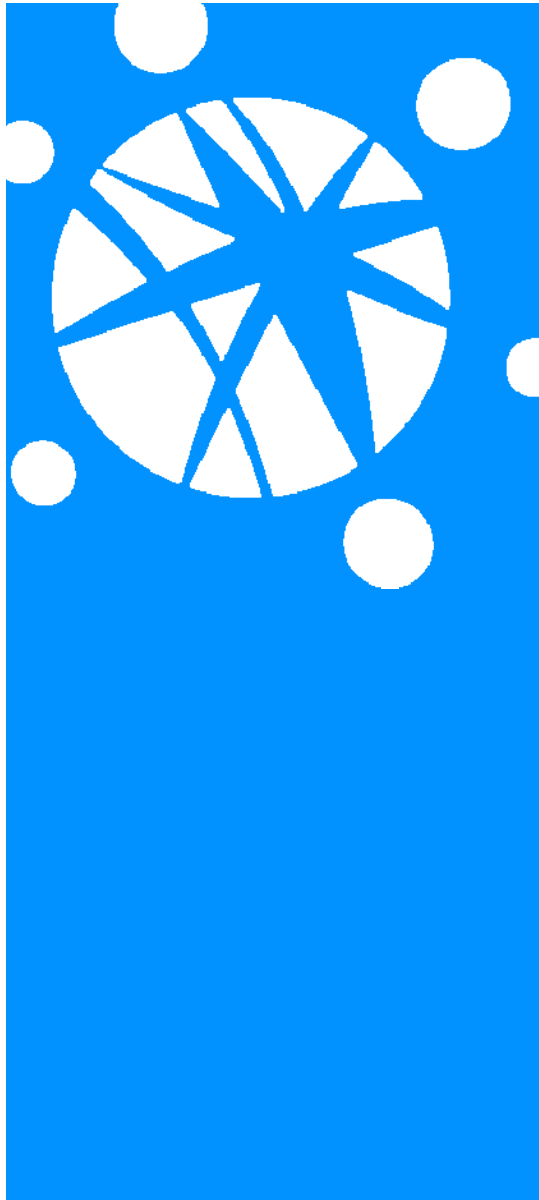
A través de participación de actores claves, representantes de la ciudadanía y autoridades se fijan metas y lineamientos de gestión para cumplir en un periodo de tiempo.

Reconoce brechas de alta complejidad y trata las desigualdades del sistema de transportes en términos de; tiempos de viaje, seguridad, zonas geográficas (O-D), grupos vulnerables, genero, etc

Estructura propuesta para la PRMAS



- 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

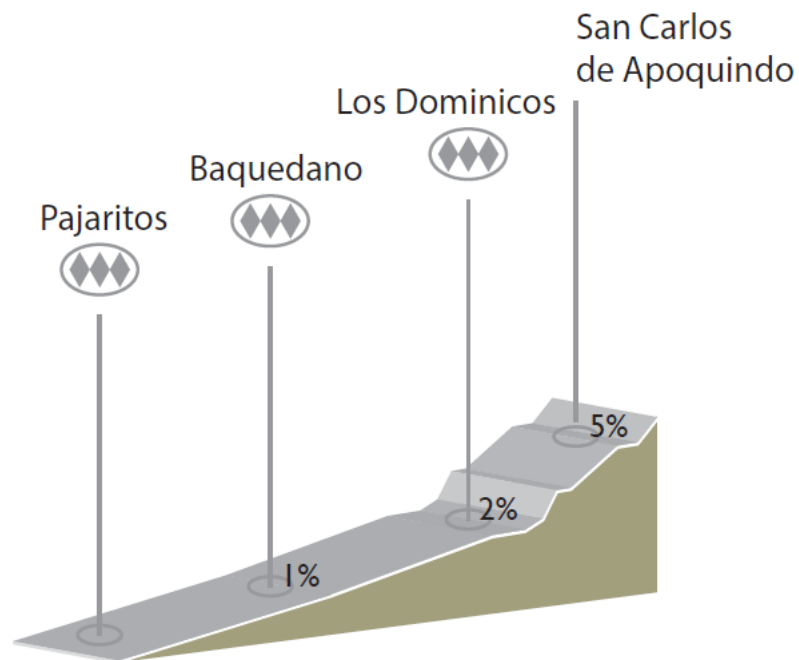
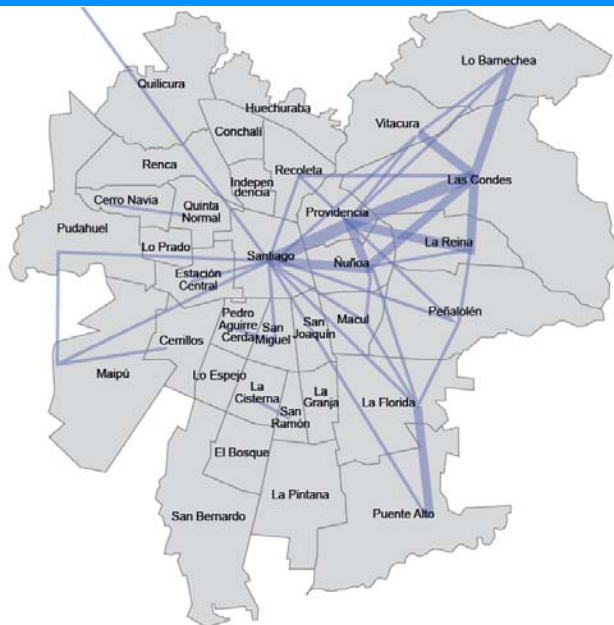


TRANSPORTE Y MOVILIDAD

REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

HACIA UNA LÍNEA BASE DE LA POLÍTICA DE MOVILIDAD

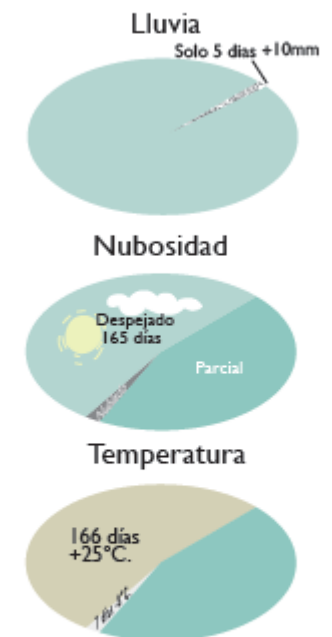
Nuestra geografía urbana



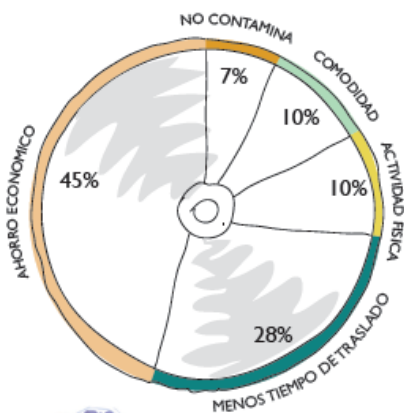
Fuente: Elaboración propia.

Realizado en base al área urbana definido en el PRMS y curvas de nivel de 5 m.

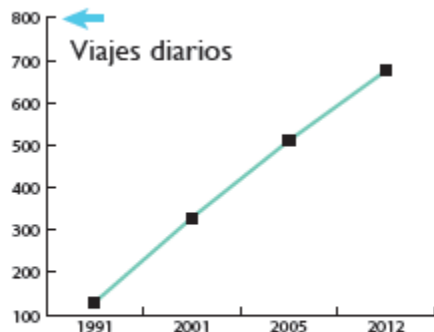
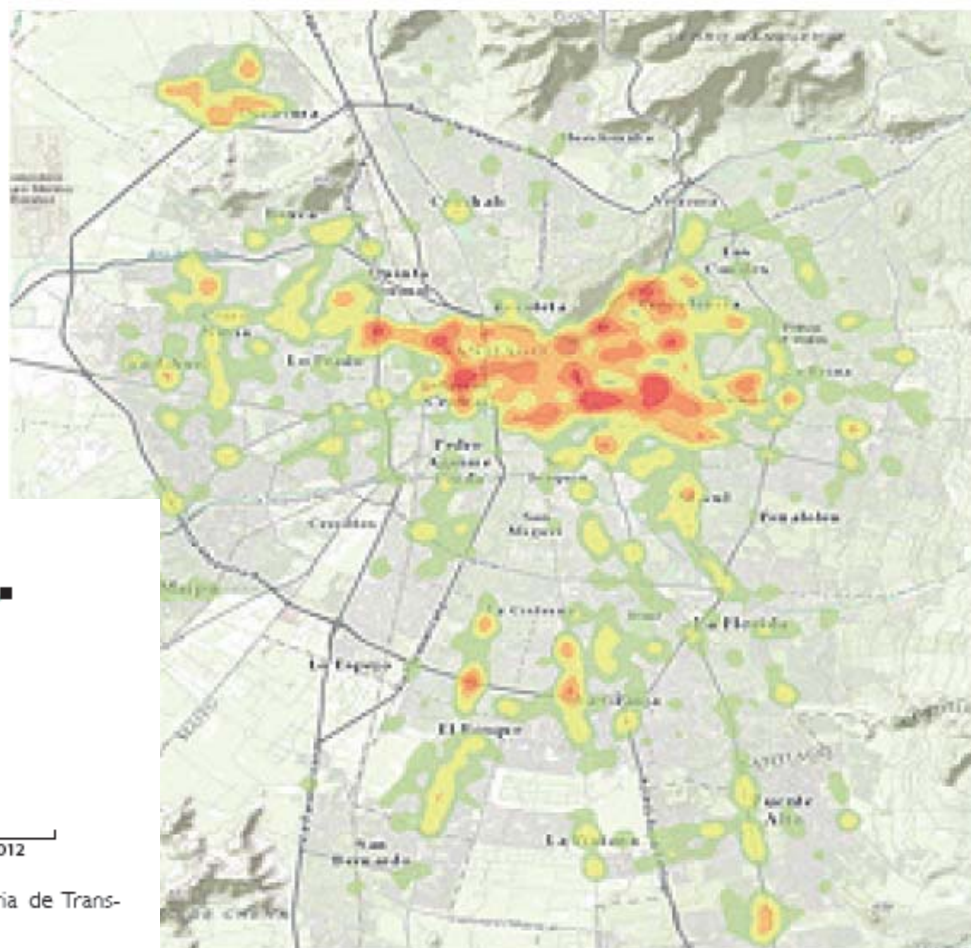
Regimen climático Región Metropolitana



Principales razones de uso




BICICLETA



Fuente: Elaboración propia. Subsecretaría de Transportes, EOD 2012.

Fuente: Elaboración propia en base a datos de CONASET 2013, 2014 y 2015

Financiamiento FNDR (Convenio MINVU – GORE – MOP- MTT)



Ministerio de Hacienda
Reg. 0097 RR 21/01/2016

MINISTERIO DE HACIENDA
12 FEB 2016
TOTALMENTE TRAMITADO
DOCUMENTO OFICIAL

MINISTERIO DE HACIENDA
[Signature]
JEFE OFICINA DE PARTES

REF.: APRUEBA CONVENIO DE PROGRAMACIÓN ENTRE EL GOBIERNO REGIONAL METROPOLITANO, EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y EL MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO.

SANTIAGO 08 FEB 2016

EXENTO N° 48

VISTOS el inciso cuarto del artículo 115° de la Constitución Política de la República, en su texto refundido, coordinado y sistematizado, fijado por el D.S. N°100, de 2005, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, el artículo 81° de la Ley N°19.175, Orgánica Constitucional de Gobierno y Administración Regional, cuyo texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado fue fijado mediante el DFL N°1-19.175, de 2005, del Ministerio del Interior.

DECRETO

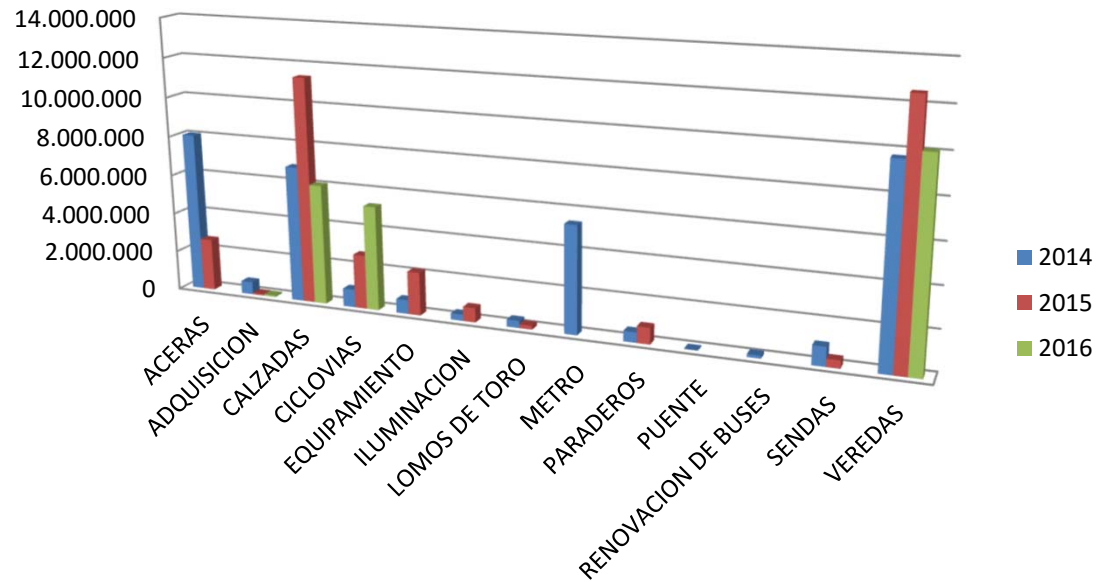
1. APRUÉBASE el convenio de programación suscrito en la ciudad de Santiago, entre el Gobierno Regional Metropolitano, el Ministerio de Obras Públicas (MOP), el Ministerio de Transportes (MTT), y el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) denominado "Construcción de Ciclorutas, Sendas Multipropósitos Rurales, Áreas Verdes y Reciclaje en la Región Metropolitana 2015-2018", por un monto de \$100.896 millones en un plazo de ejecución de cuatro años.

01539/2016

1622142.1

000009

INVERSIÓN APROBADA FNDR AÑO 2014, 2015 Y 2016
SECTOR TRANSPORTES (M\$)



Beneficios y costos del Transporte Activo (Bici y caminatas)

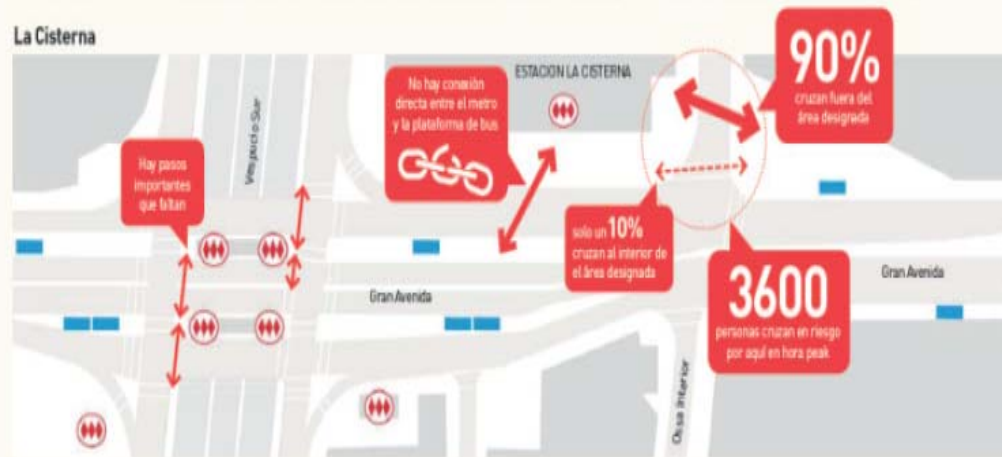
Beneficios y costos del Transporte Activo

Impactos	Mejora la condiciones del espacio publico	Aumento del transportes activo	Reducción de viajes en autos	Comunidades más compactas
Beneficios Potenciales	<ul style="list-style-type: none"> * Mejora la convivencia y el confort urbano * Generar plusvalías a las propiedades * Aumenta la seguridad en el espacio publico * Mejora la accesibilidad para los no motorizados aportando al uso equitativo del espacio 	<ul style="list-style-type: none"> * Mejora la sensación de los usuarios en el viaje * Mejora la actividad física y salud de la población * Aumento de la cohesión comunitaria (se generan interacciones positivas entre barrios, debido a la caminabilidad en lo local) y de la seguridad 	<ul style="list-style-type: none"> * Reduce la congestión vehicular * Reducción en estacionamientos y peajes * Ahorro de combustibles * Reducción de presión al conductor * Mayor seguridad vial * Reducción de emisiones * Reducción de la polución * Desarrollo económico 	<ul style="list-style-type: none"> * Mejor Accesibilidad para los peatones * Ahorro en los costos de viajes * Reducción de alzas de precios * Preservación de espacios libres * Comunidades más amigables * Alza de la tasación de las Propiedades * Incremento en la seguridad
Costos potenciales	<ul style="list-style-type: none"> * Dotación de infraestructura * Reducción de la velocidad de transito 	<ul style="list-style-type: none"> * Dotación de equipamiento * Aumento de accidentes 	<ul style="list-style-type: none"> * Viajes más lentos 	<ul style="list-style-type: none"> * Incrementos en costos de desarrollo urbano

Fuente: Evaluating Active Transport Benefits and Costs. Victoria Transport Policy Institute. 2017

Las estaciones carecen de accesos directos

La Cisterna

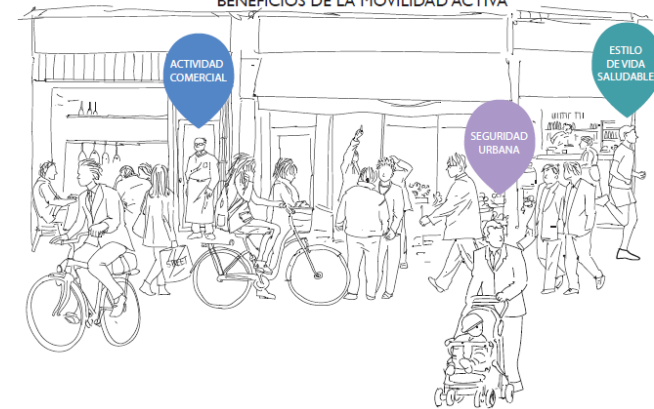


Mercado Central

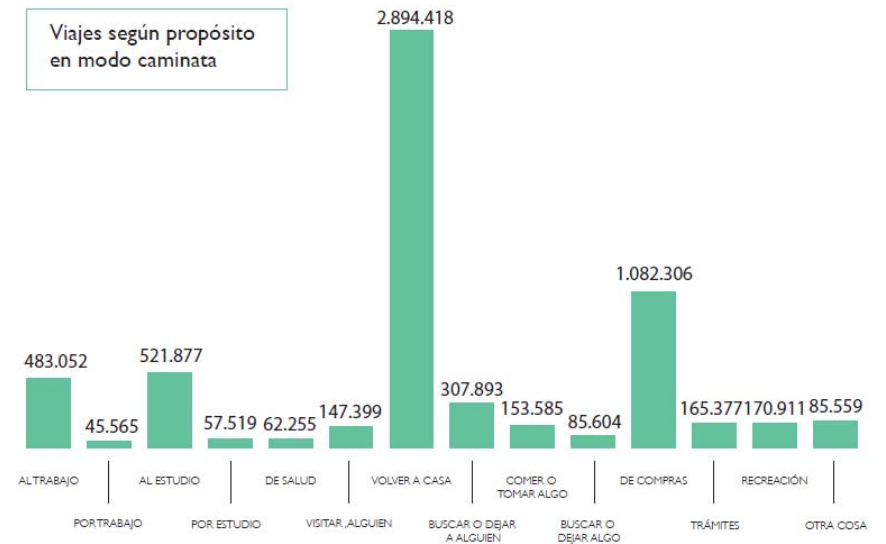


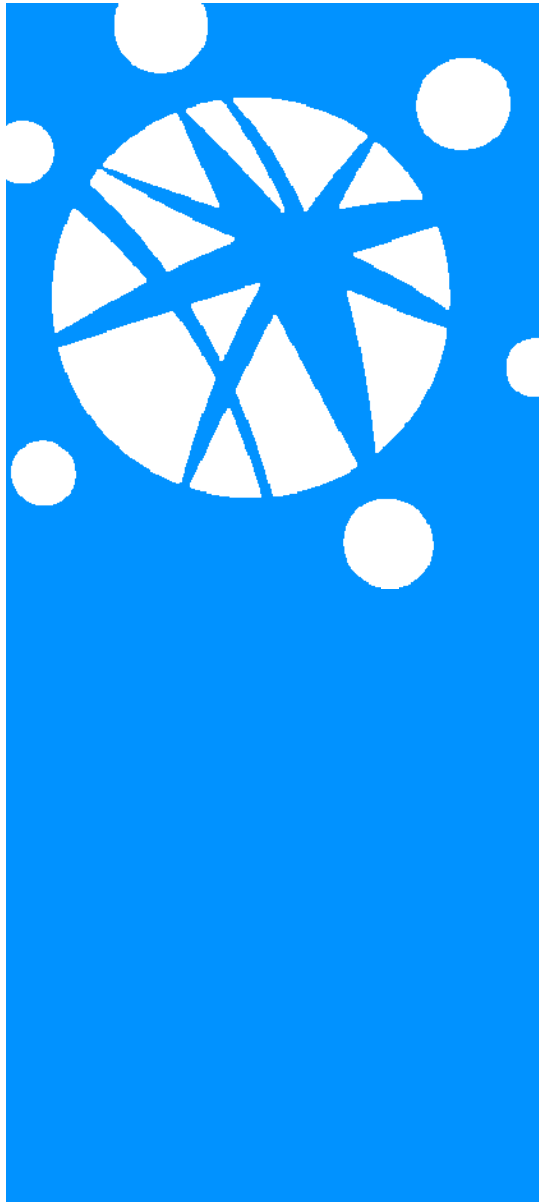
CAMINATAS

BENEFICIOS DE LA MOVILIDAD ACTIVA



Viajes según propósito en modo caminata

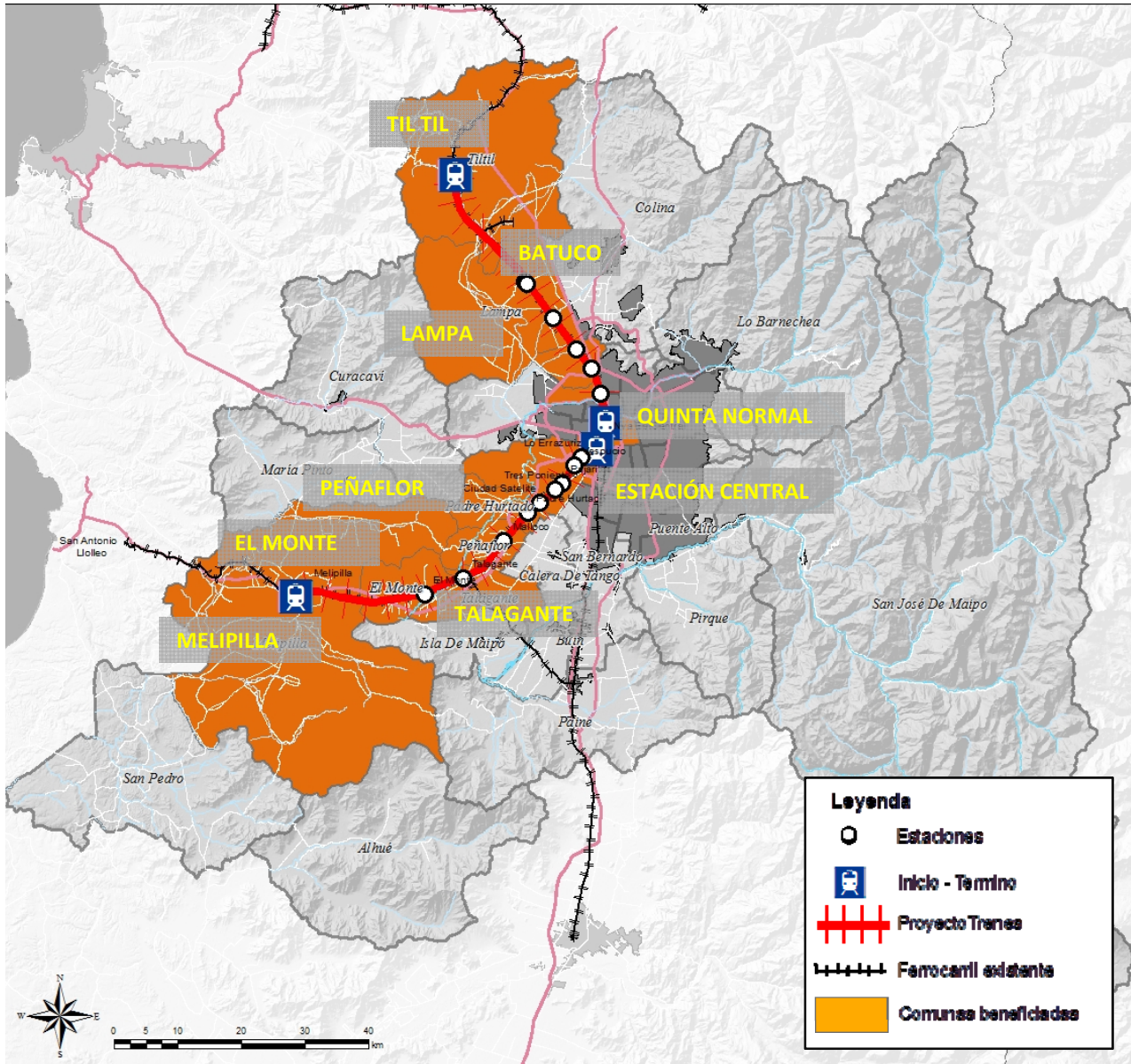




TRANSPORTE Y MOVILIDAD

REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

INICIATIVAS PARA EL TRANSPORTE SUSTENTABLE.



Movilidad

Integrado - Inclusivo



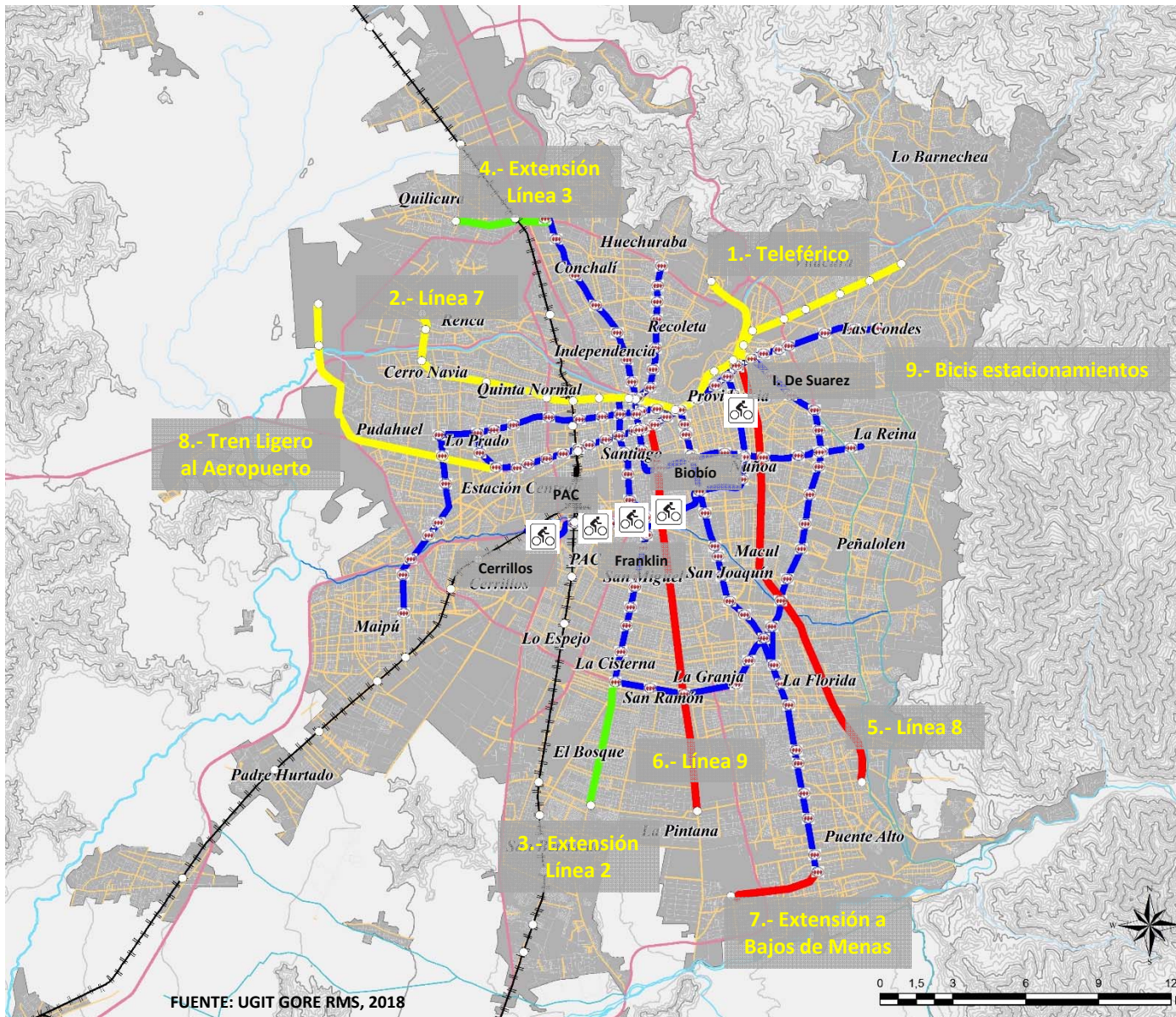
Extensión Batuco Til Til
 Monto Diseño: MM US \$ 33 (FNDR-FAR)
 Monto Ejecución MM US \$680 (EFE)
 Financiamiento: EFE – GORE RMS

- Contará con 27 km de extensión (de Batuco a Til Til 13 km)
- 25 minutos de viaje.

Santiago-Melipilla
 Monto: MM US \$1.100
 Financiamiento: EFE

- Contará con 61 km de extensión, su primera etapa es de Santiago a Malloco .
- 46 minutos entre Santiago y Melipilla.

FUENTE: UGIT GORE RMS, 2018



Movilidad Sustentable **stgo**

Integrado - Inclusivo

GOBIERNO REGIONAL
METROPOLITANO DE

1.- Teleférico Bicentenario.

- Monto: MM US\$ 75
- Financiamiento: MOP CONCESIONES
- **Termino: 2022**

2.- Línea 7 (Renca – Vitacura)

- Monto: MM US \$2.900
- Financiamiento: METRO
- **Termino: 2026**

3.- Extensión Línea 2 a El Bosque y San Bernardo

- Monto: MM US\$ 532
- Financiamiento: METRO
- **Termino: 2022**

4.- Extensión Línea 3 a Quilicura

- Monto: MM US\$ 248
- Financiamiento: METRO
- **Termino: 2022**

5.- Línea 8 (La Florida – Los Leones)

- Monto: MM US \$1.856
- Financiamiento: METRO
- **Termino: 2026**

6.- Línea 9 (Santa Rosa – La Pintana)

- Monto: MM US \$1.728
- Financiamiento: METRO
- **Termino: 2026**

7.- Extensión a Bajos de Mena

- Monto: MM US \$470
- Financiamiento: METRO
- **Termino: 2026**

8.- Rutas Seguras

- Monto: MM US \$ 0,5
- Financiamiento: GORE
- **Termino: 2020**

9.- Tren Ligero al Aeropuerto

- Monto: MM US \$ 182
- Financiamiento: MOP - Concesiones
- **Termino: 2022**

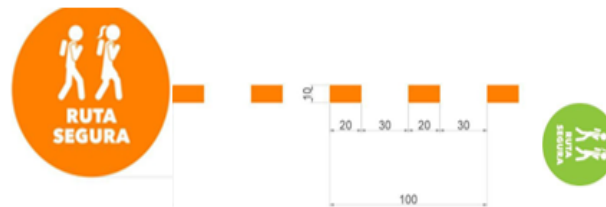
10.- Estacionamiento de Bicicletas (Línea 0)

- Financiamiento: Metro
- **Termino: 2022**

Señalética



Demarcaciones



Juegos



**Movilidad
Sustentable**
Integrado - Inclusivo

stg
GOBIERNO REGIONAL
METROPOLITANO DE
SANTIAGO

Programa Rutas Seguras

Crear un **recorrido escolar seguro**, a través del uso responsable de las veredas y el cruce a través de pasos peatonales

Complementar el recorrido con funciones educativas y recreativas, a través de un **diseño lúdico y atractivo**.

Educar para la movilidad activa, segura y sustentable de los escolares.

Promover en conductores la precaución y el **respeto por los escolares** y los pasos peatonales.

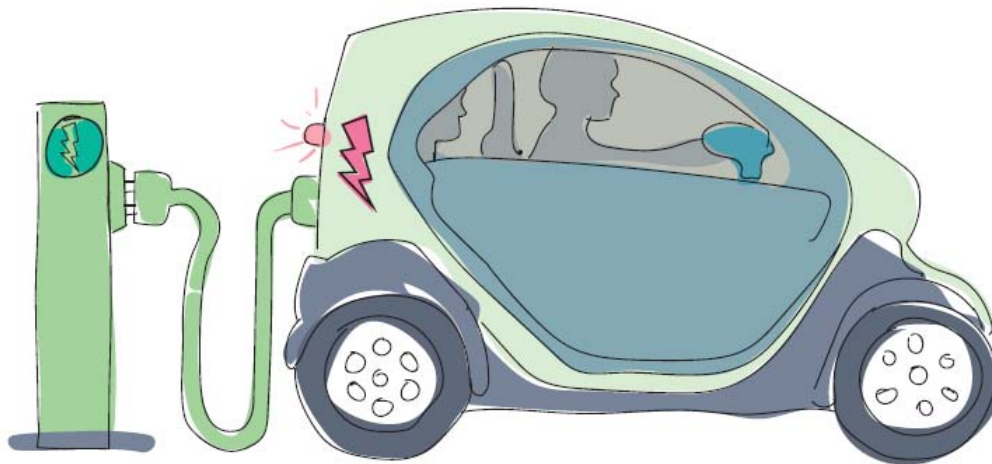
Piloto: **Comuna de La Pintana**
Monto: 65.000
Financiamiento: Healthy Cities
Bloomberg Philanthropies

Electromovilidad – nueva licitación del TranSantiago



Se planifica
incorporar 100 buses
eléctricos

Re-licitar el sistema
de Transporte
Público de superficie
en etapas.



MESA REGIONAL DE MOVILIDAD REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

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

