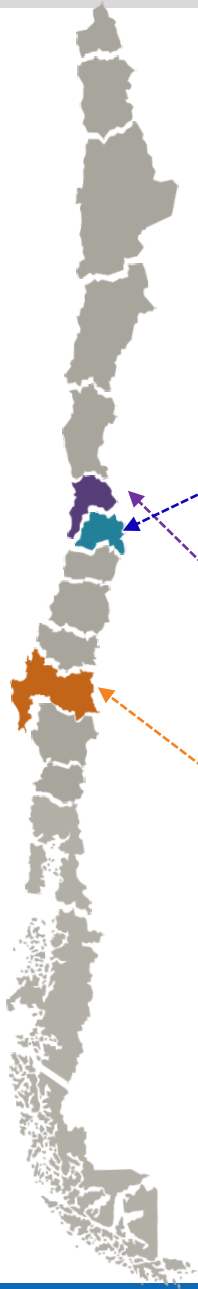
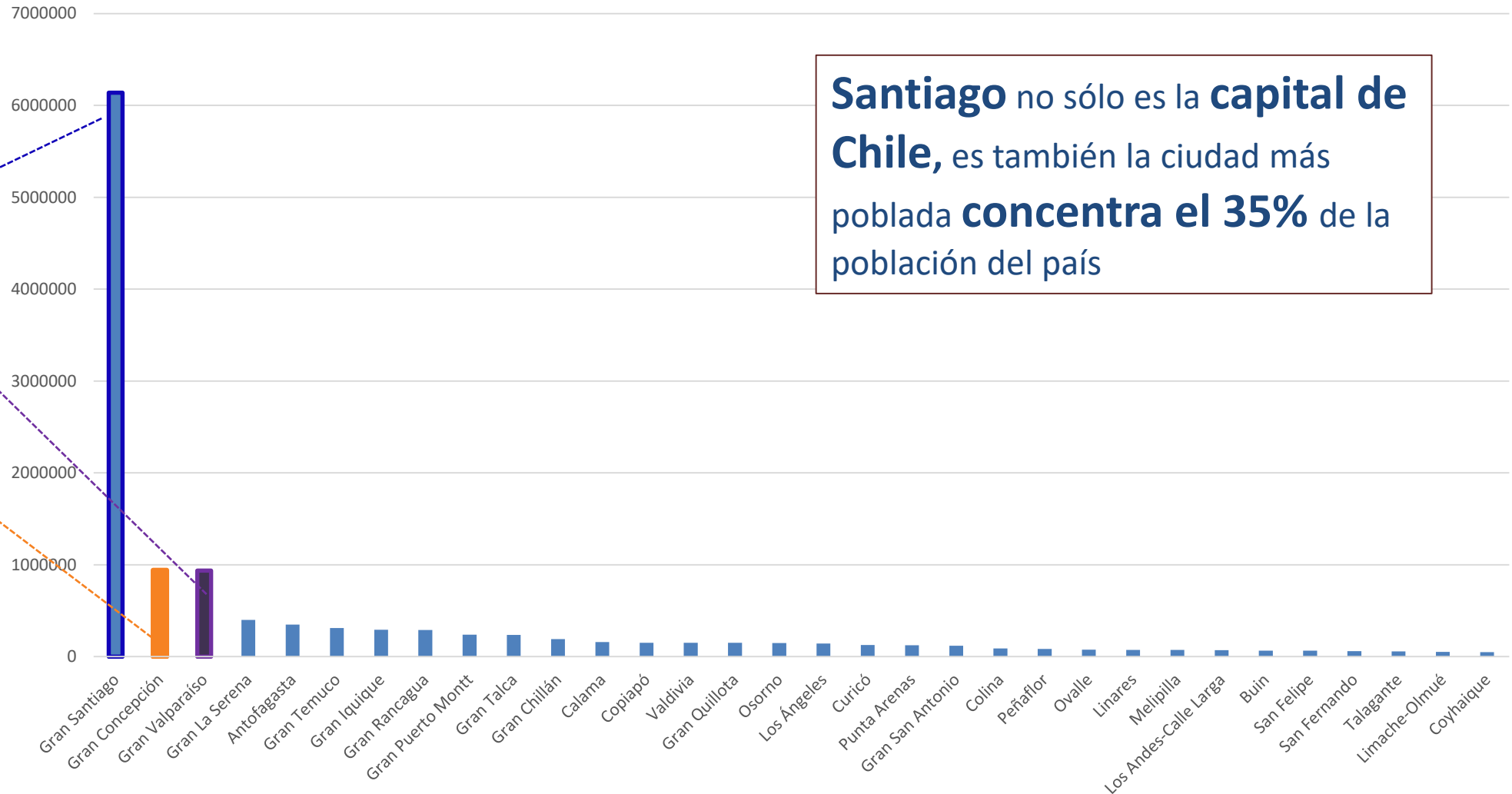


# DIAGNÓSTICO INTEGRAL DE LA MOVILIDAD

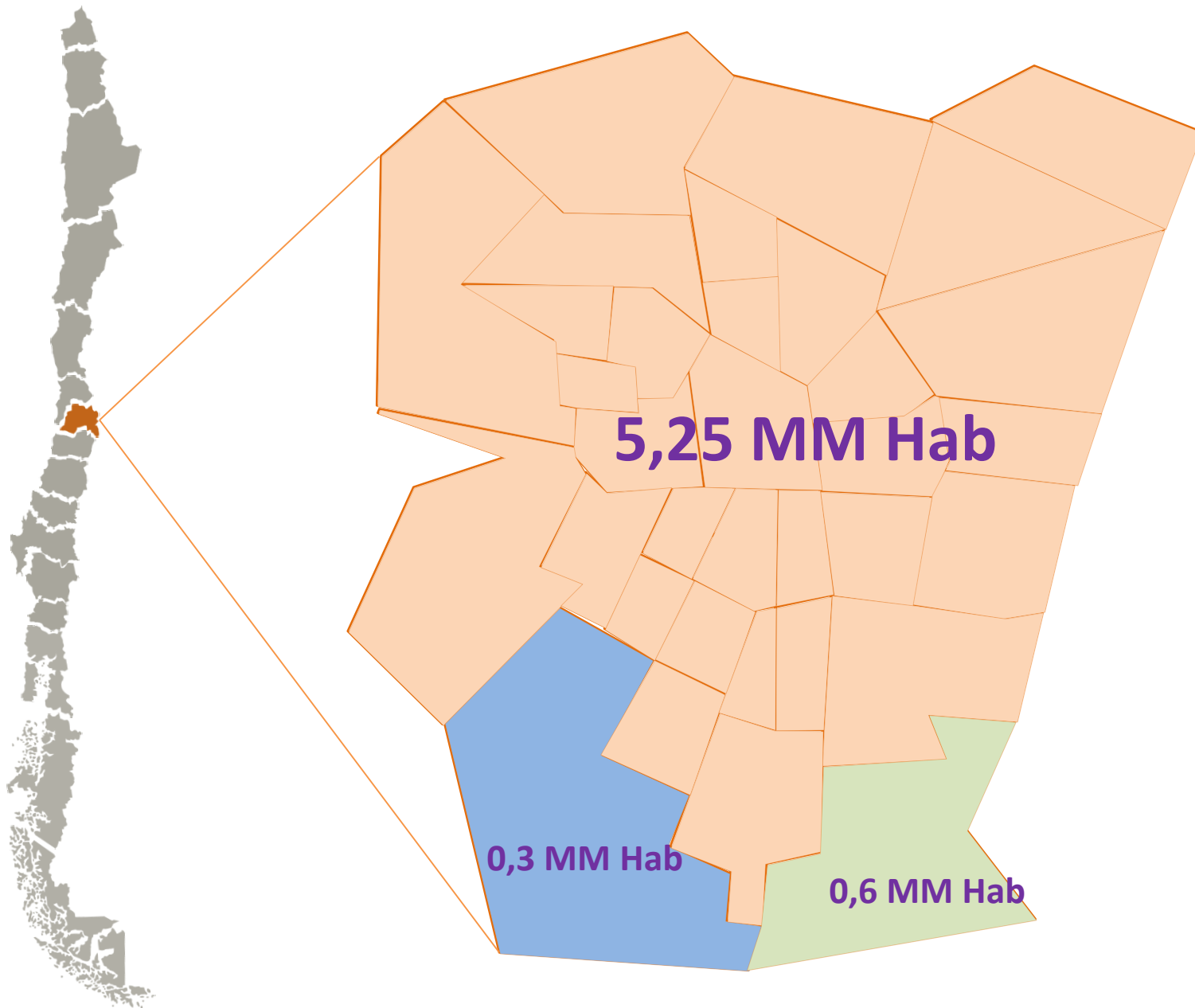


## CIUDADES POR POBLACIÓN



**Santiago** no sólo es la **capital de Chile**, es también la ciudad más poblada **concentra el 35%** de la población del país

# EL GRAN SANTIAGO



**6 MM de habitantes,**

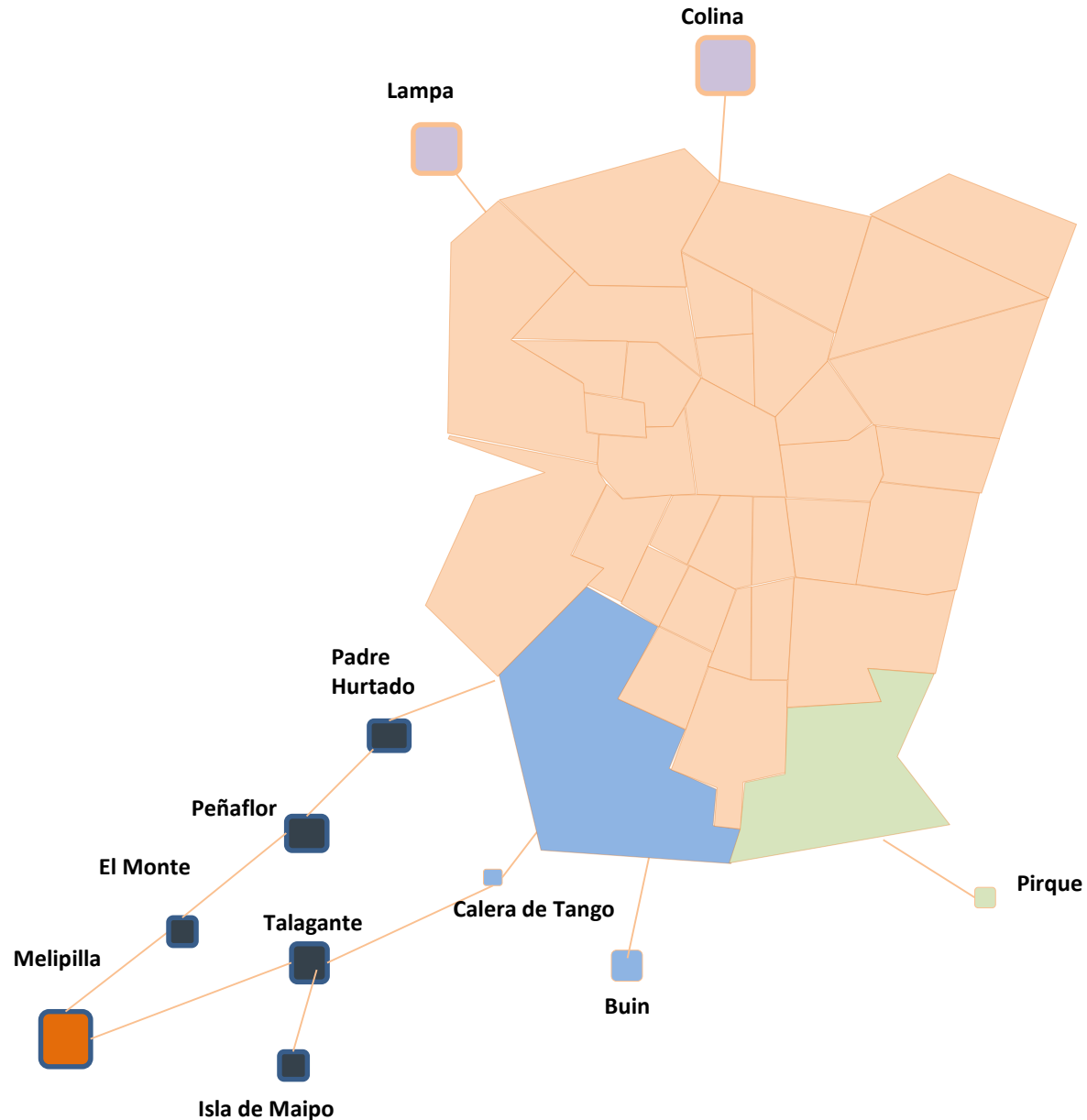
**34 municipios**

32 pertenecen a la Provincia de Santiago, más

**Puente Alto y San Bernardo,**

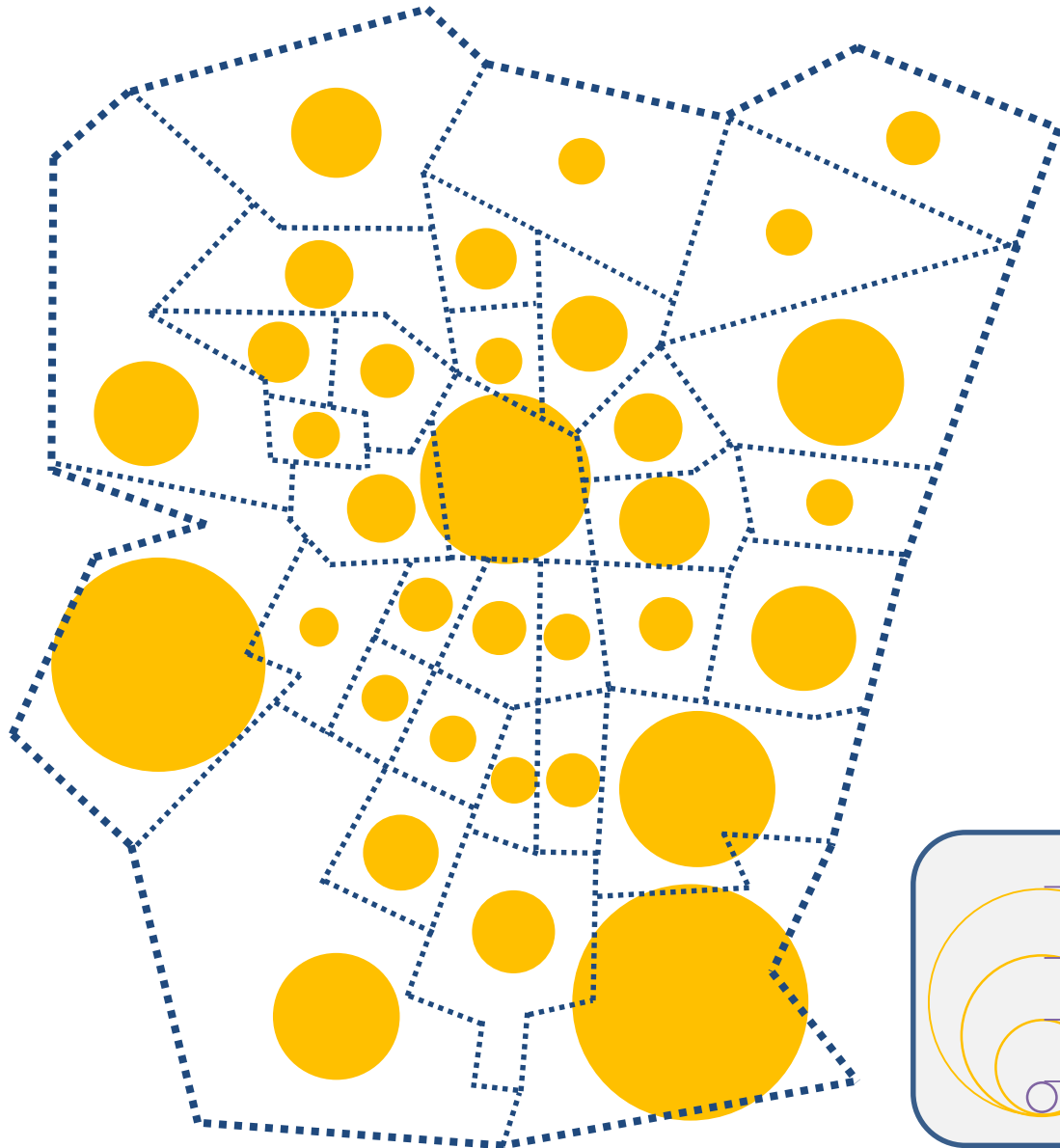
capitales de las Provincias de Cordillera y Maipo respectivamente.

# ÁREA URBANA FUNCIONAL



Sin embargo, su área de influencia excede los límites urbanos de la ciudad, **abarcando prácticamente a toda la región**, y sirviendo a una serie de centros urbanos de menor escala que en total suman un poco más de **800 mil hab.**

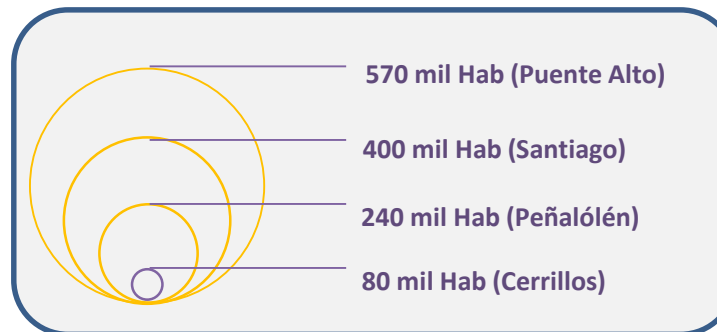
# POBLACIÓN



Gran cantidad de población que habita en comunas periféricas:

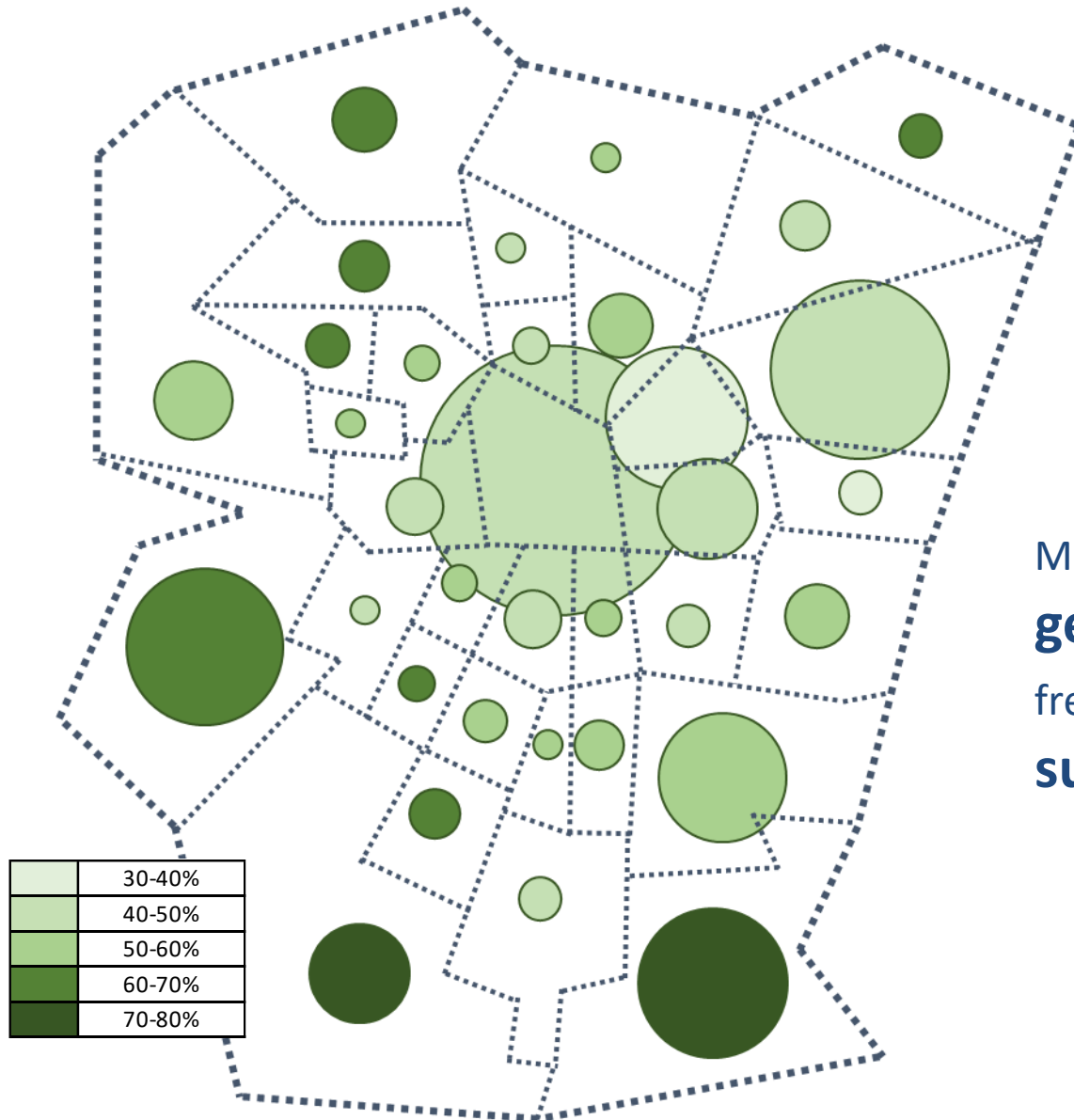
**Puente Alto, Maipú, La Florida y San Bernardo**, pertenecen al **top 5** en cantidad de habitantes.

Junto a **Quilicura, Pudahuel y Peñalolén**, reúnen el **40% de la población** del Gran Santiago



# GENERACIÓN DE VIAJES

## TODOS LOS VIAJES



La mayoría de las comunas genera entre **2 y 4,5** viajes diarios/hab,

En el extremo inferior Conchalí y La Pintana generan **1,6** viajes diarios/hab,

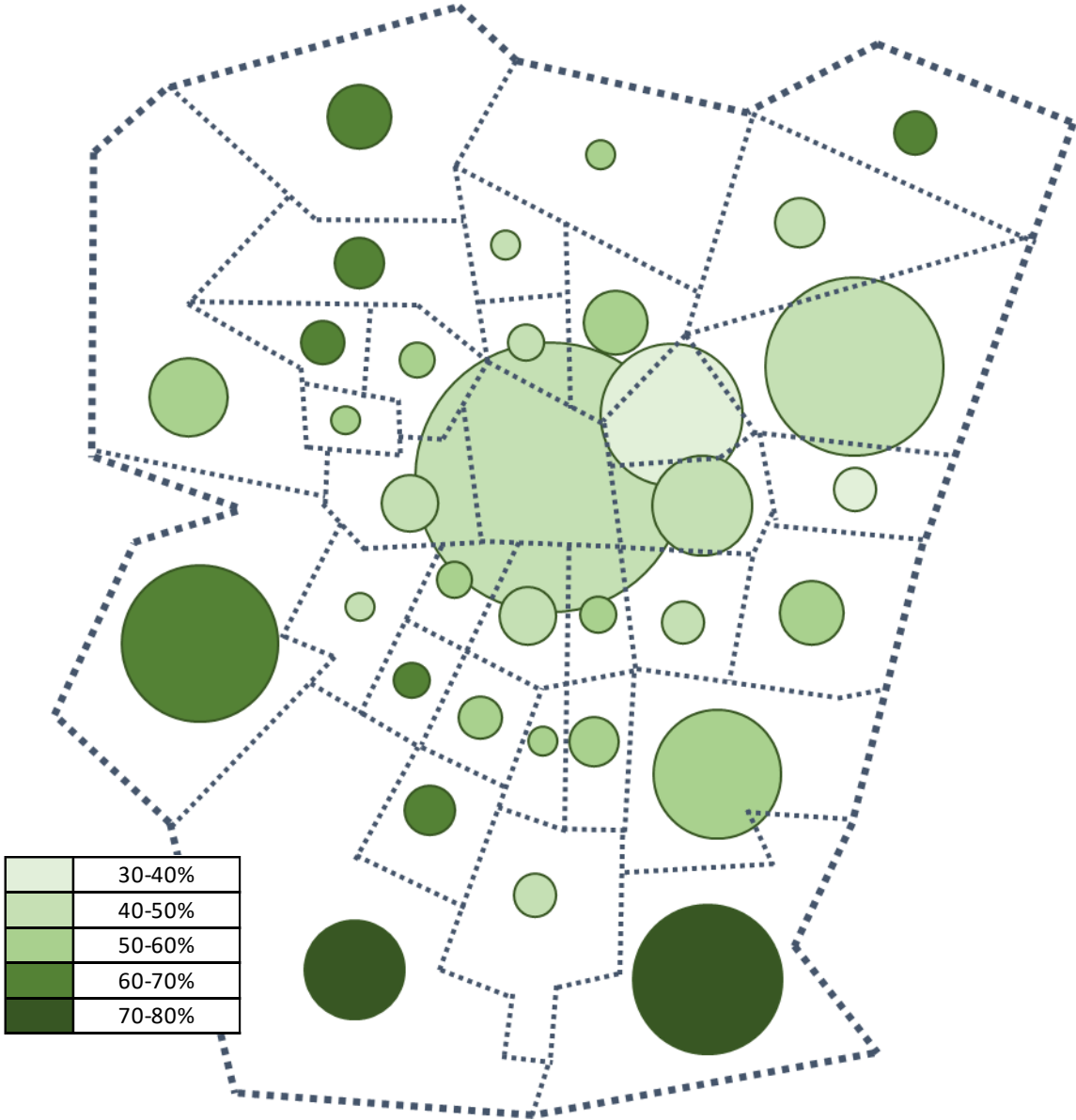
En el extremo superior está Providencia con **7** viajes diarios/ hab

Mientras más oscuro, **mayor cantidad de viajes generados intracomunales**. Esto ocurre con más frecuencia en las comunas periféricas del **arco nor-poniente sur-oriente**, más Lo Barnechea.

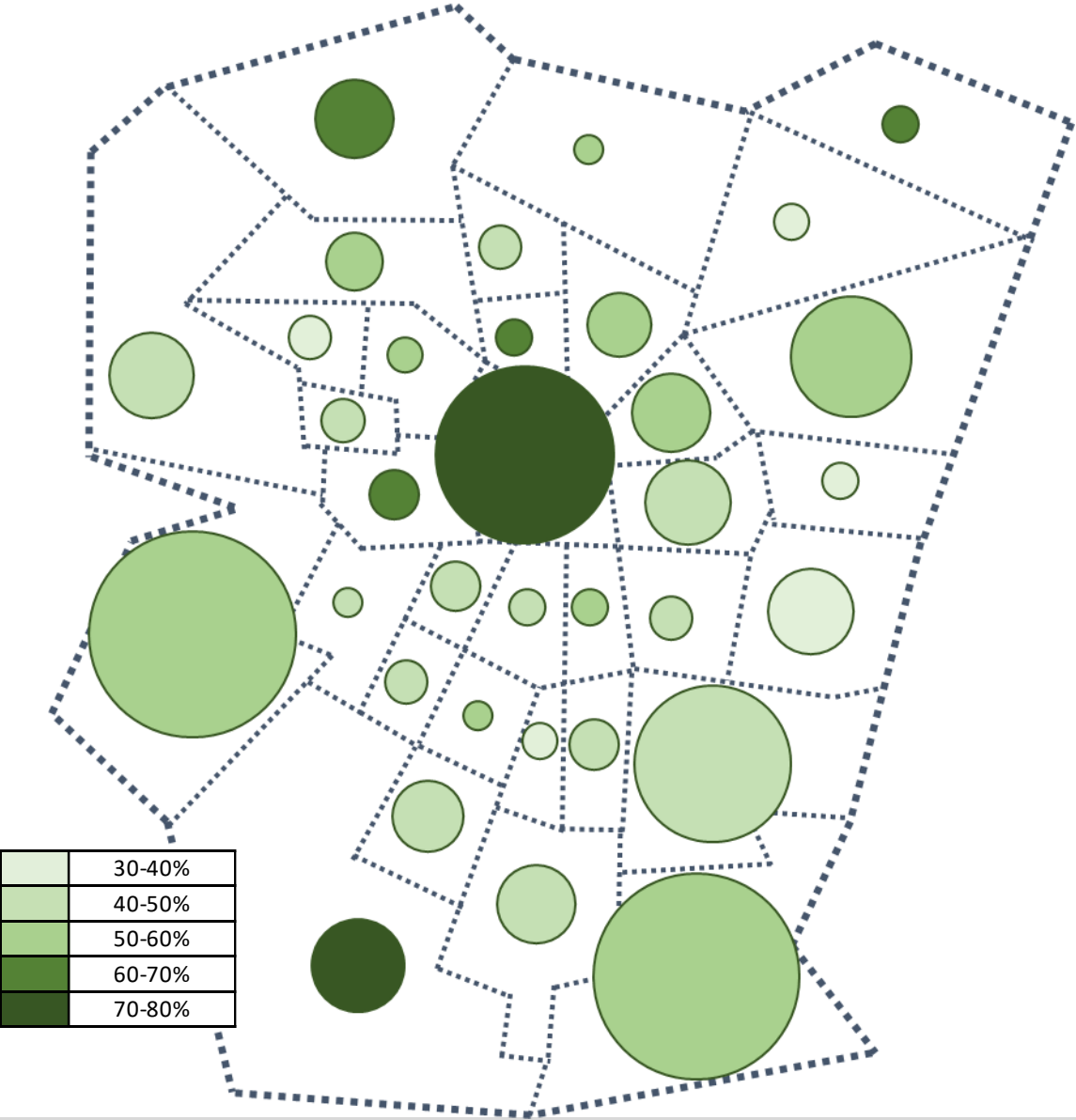
Esta gráfica representa los más de 17 millones de viajes que se realizan en un día y por lo tanto se encuentran mezclados viajes de distinta naturaleza.

# GENERACIÓN DE VIAJES

## TODOS LOS VIAJES



## VIAJES AL TRABAJO



# GENERACIÓN DE VIAJES

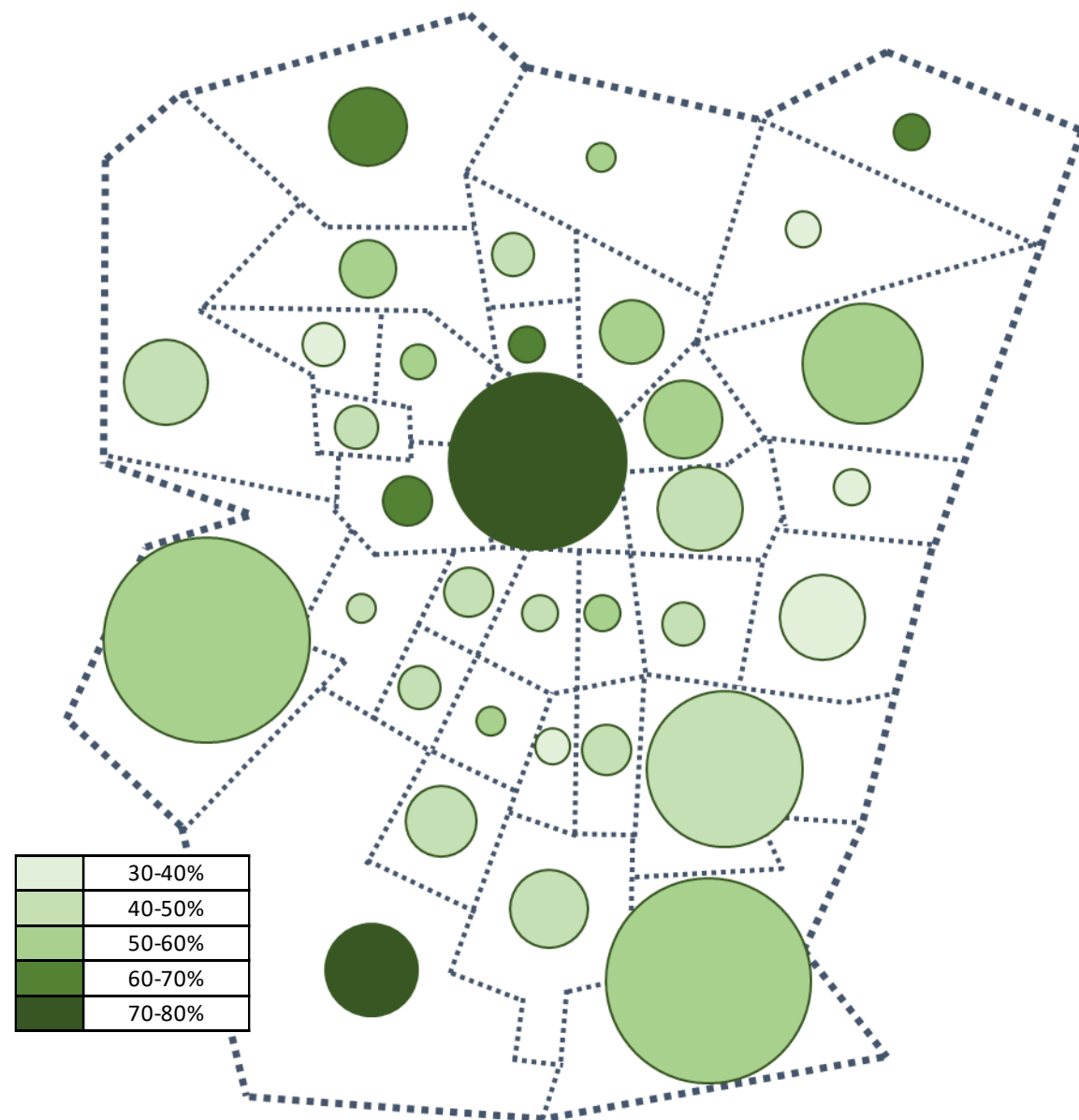
La tasa de viajes laborales se equipara: entre 0,3 y 0,5 p/h.

Todas **las comunas centrales se oscurecen**, particularmente Santiago, y las **periféricas se esclarecen**, con excepción de San Bernardo, Quilicura y Lo Barnechea.

Comunas periféricas como **Maipú o Puente Alto**, aproximadamente **la mitad de sus habitantes son dependientes de otras comunas**, en términos de empleo.

En contraste **San Bernado y Quilicura** mantienen cierto grado de independencia funcional.

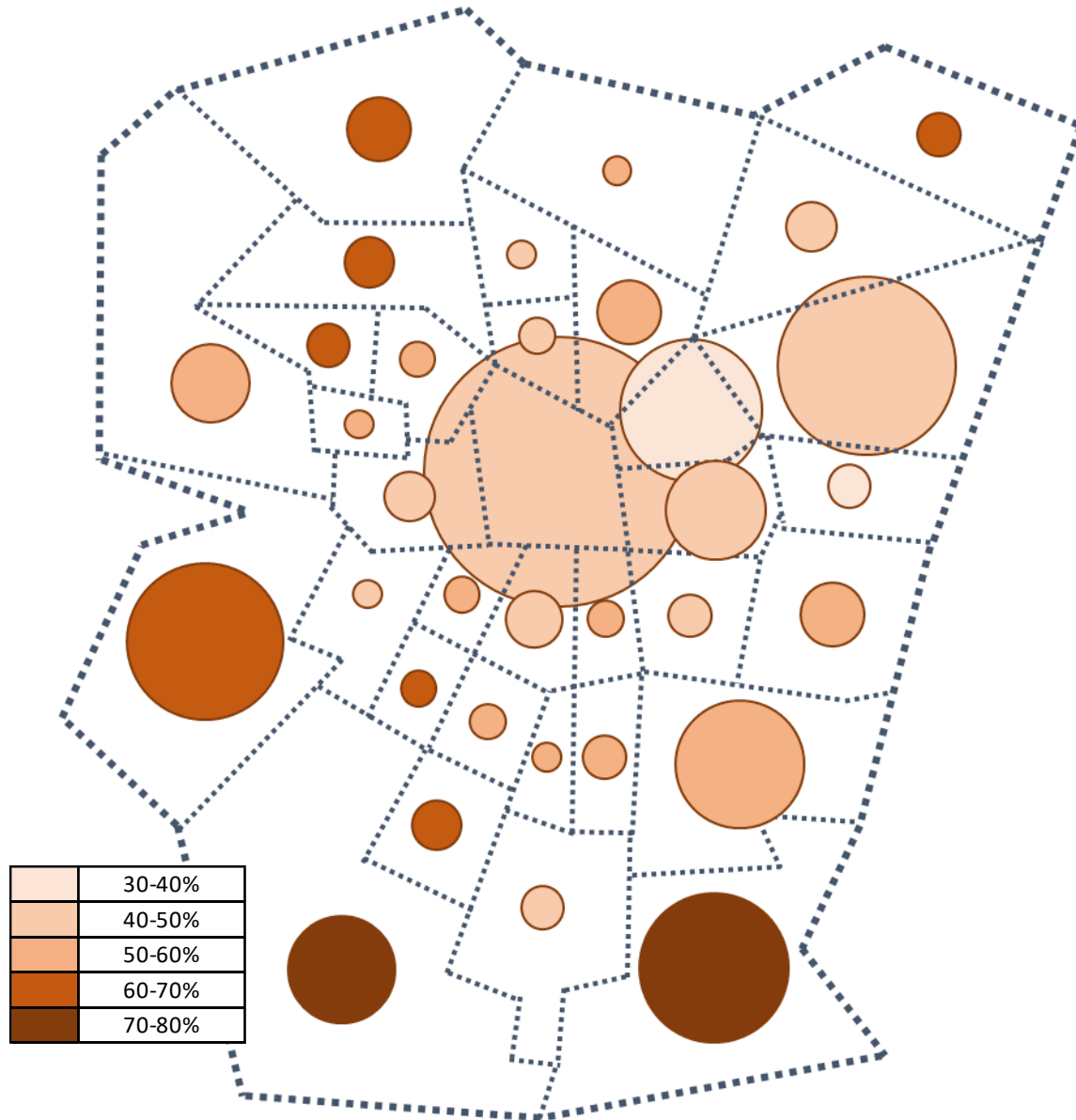
## VIAJES AL TRABAJO





# ATRACCIÓN DE VIAJES

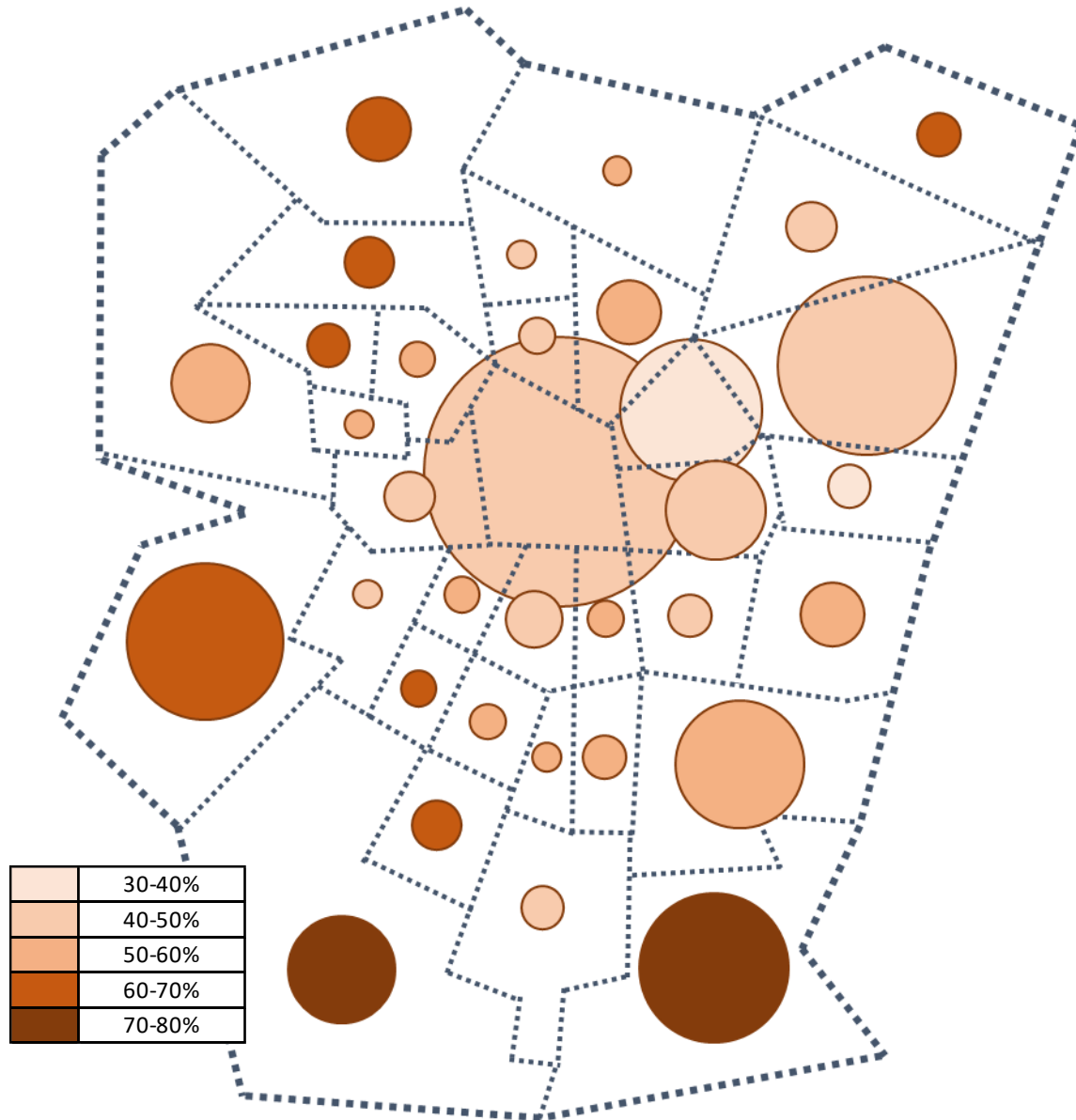
## TODOS LOS VIAJES



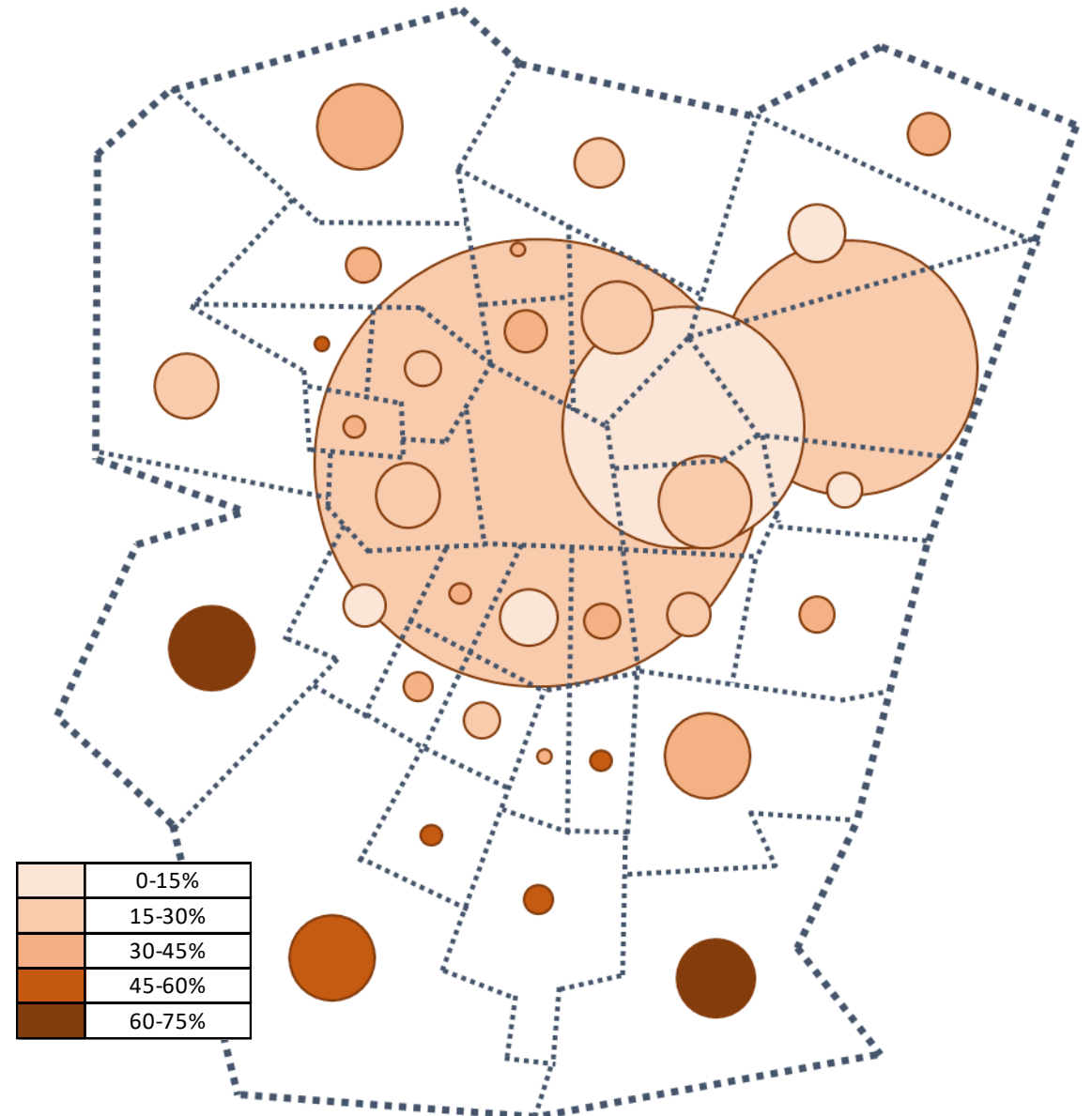
La otra cara de la moneda es la atracción de viajes. Al observar el patrón de viajes diarios, se observa la **misma estructura que respecto a la generación**, debido a que en el transcurso del día todo viajero debe volver a su origen.

# ATRACCIÓN DE VIAJES

## TODOS LOS VIAJES



## VIAJES AL TRABAJO

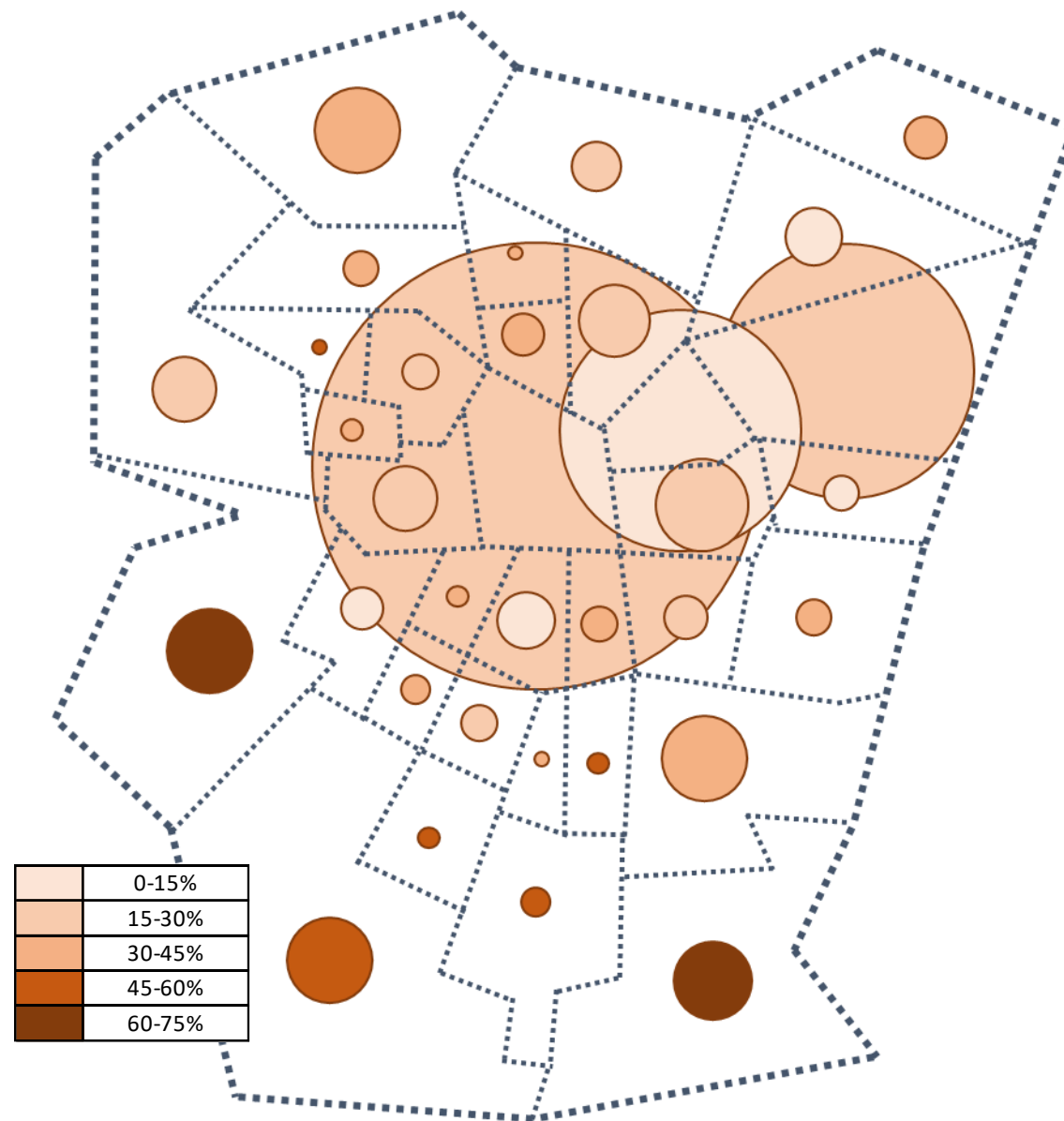


# ATRACCIÓN DE VIAJES

Al hacer el mismo ejercicio anterior con los viajes laborales, se observa en este caso una **deformación enorme de las comunas centrales**, ya no sólo Santiago, sino también Providencia y Las Condes.

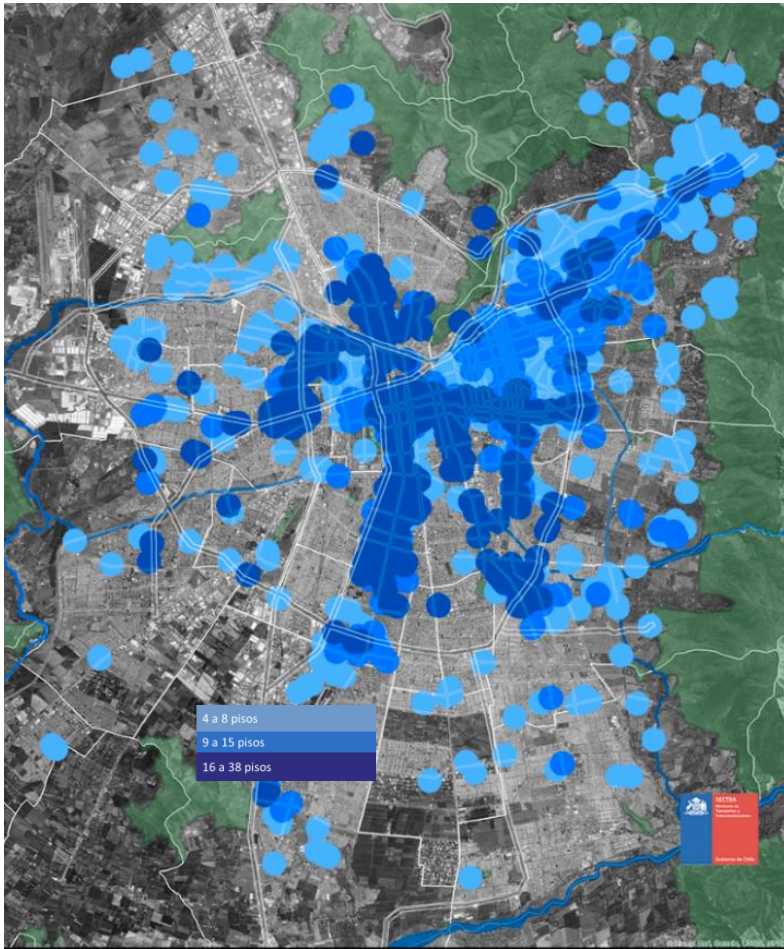
Las 3 comunas representan el 25% del total de viajes atraídos durante todo el día, **pero respecto a los viajes laborales alcanzan un 40%.**

## VIAJES AL TRABAJO

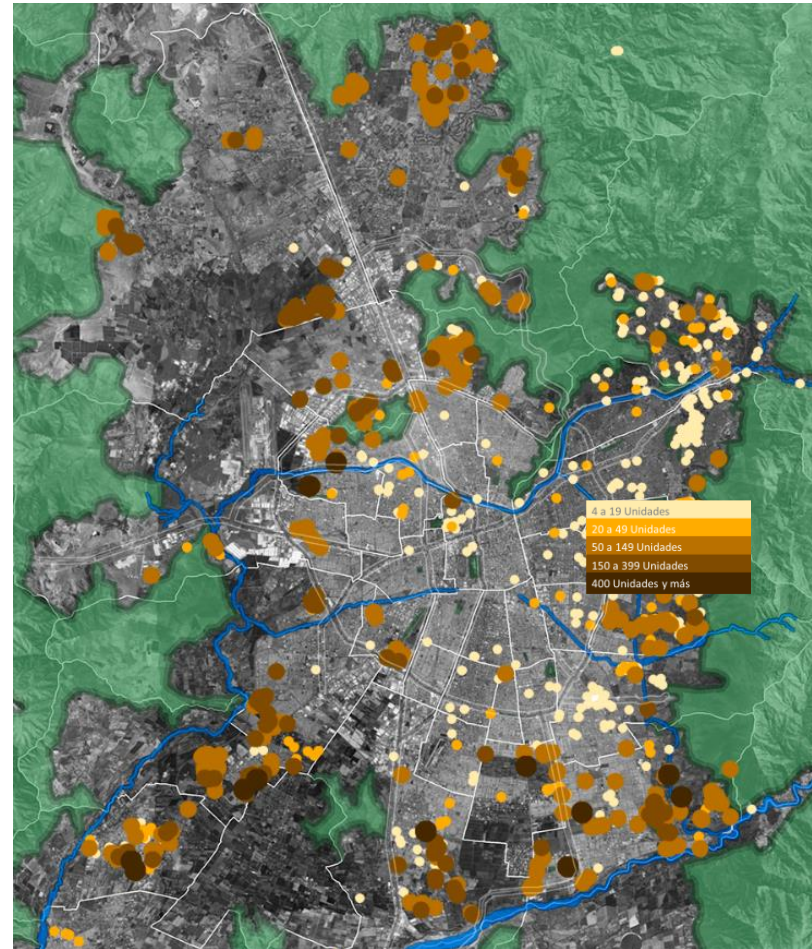


# TENDENCIA: permisos de edificación

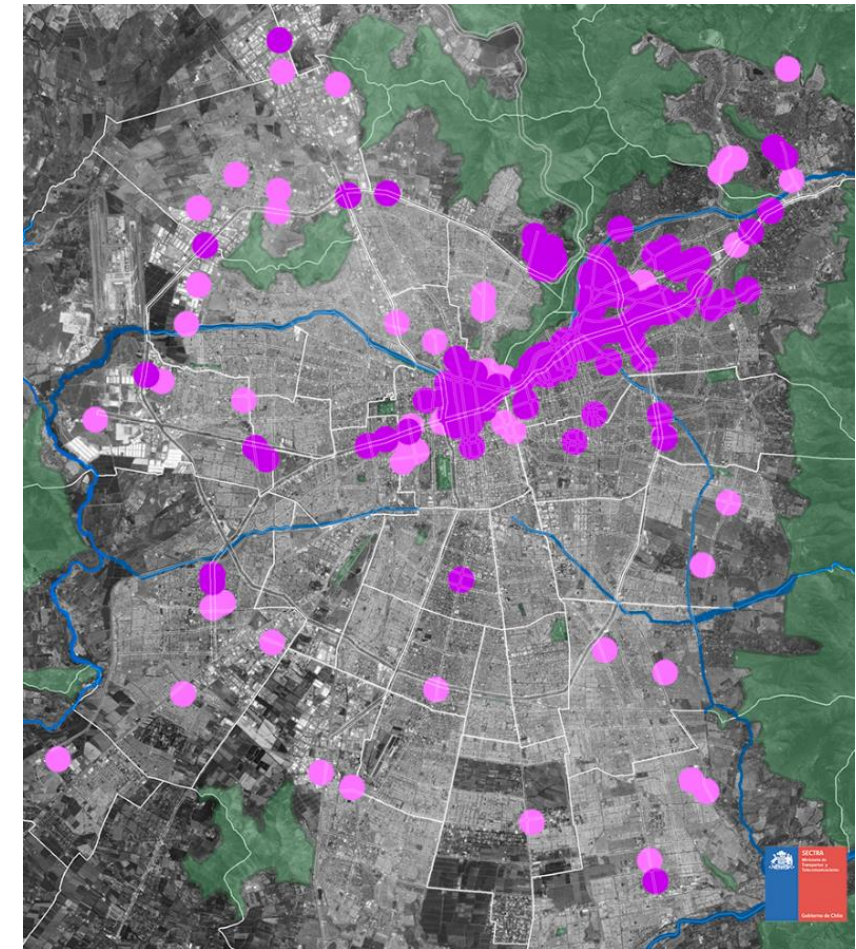
## DEPARTAMENTOS



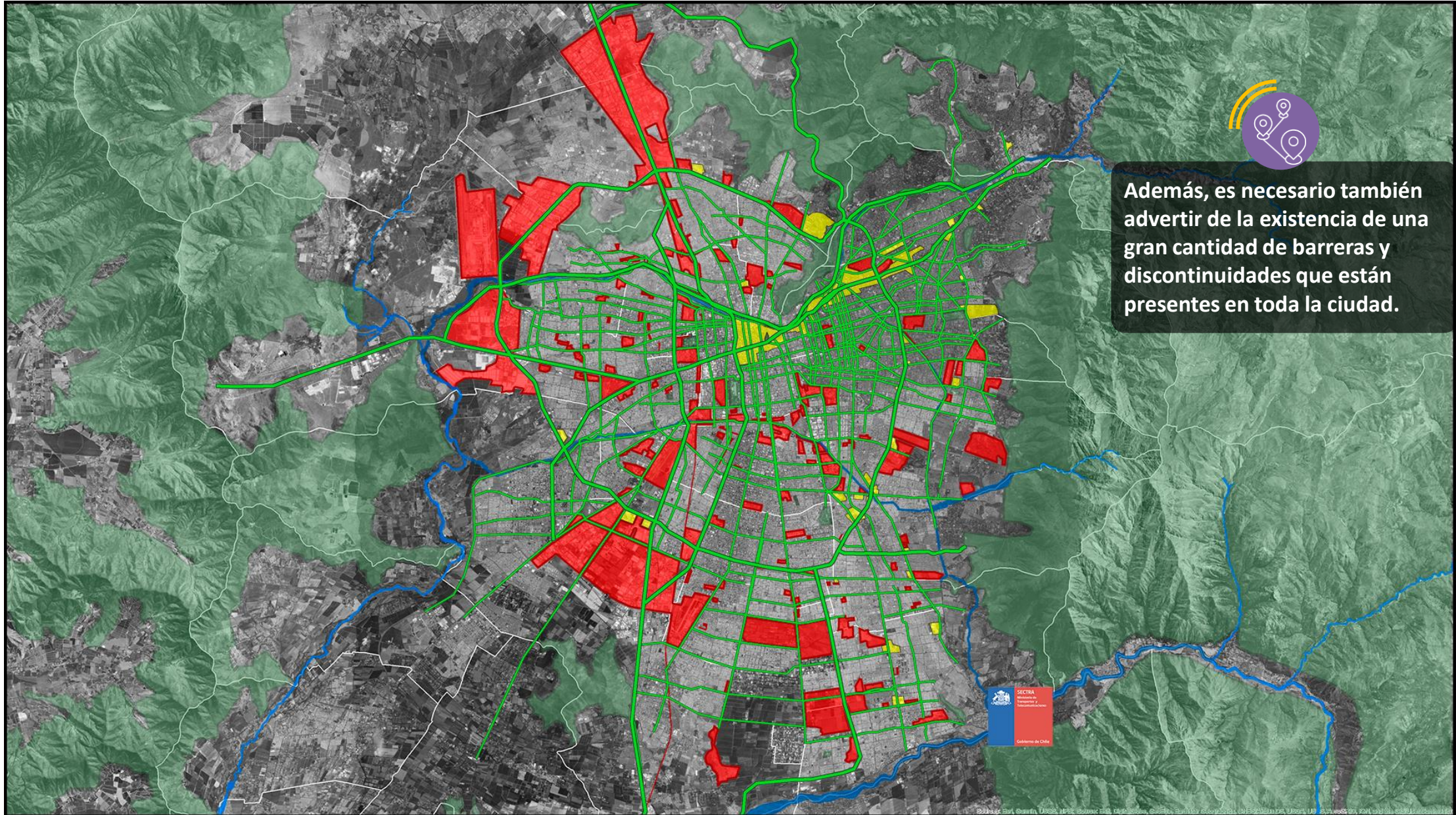
## CASAS



## COMERCIO Y SERVICIO

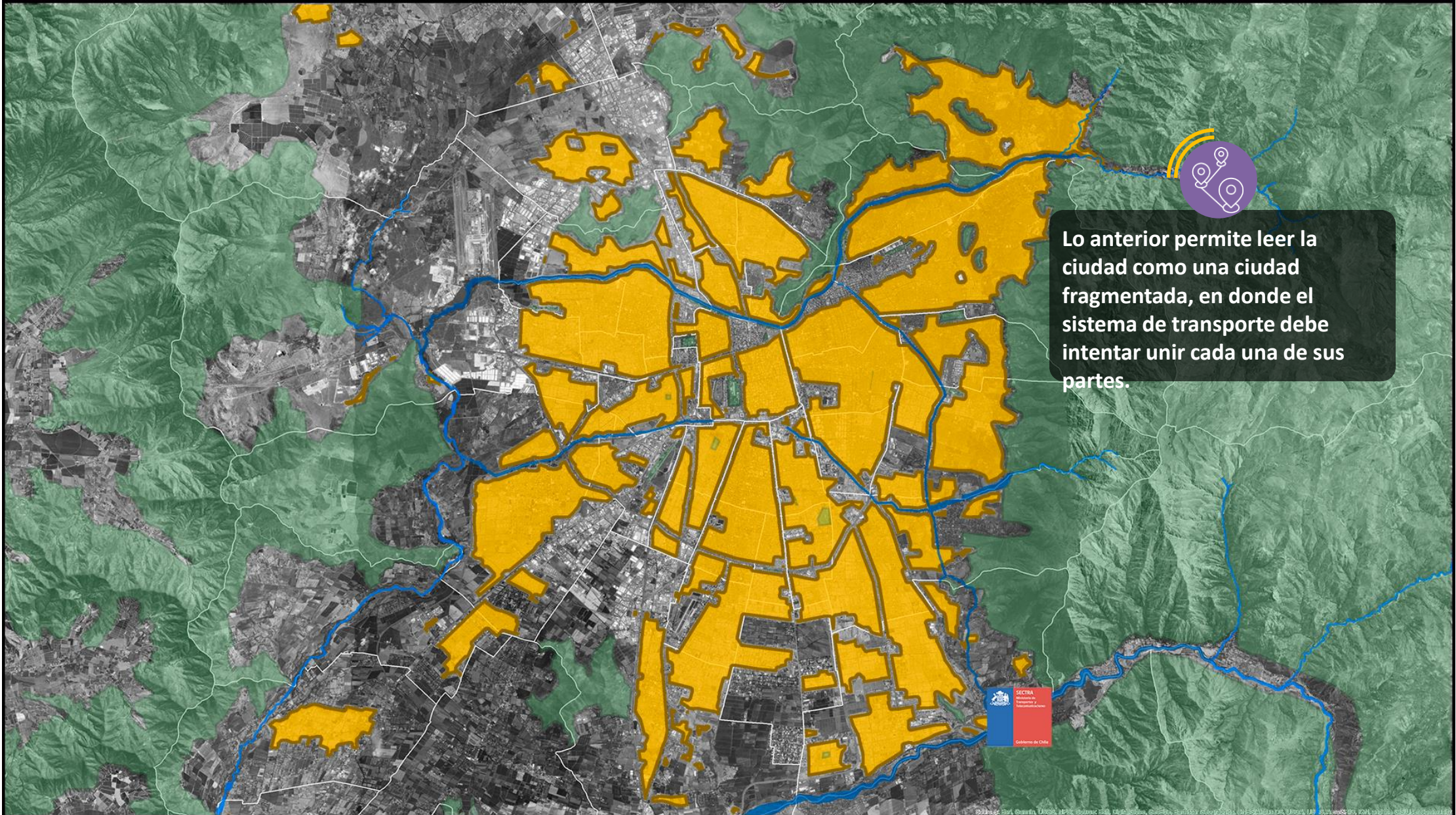


# BARRERAS NATURALES Y URBANAS



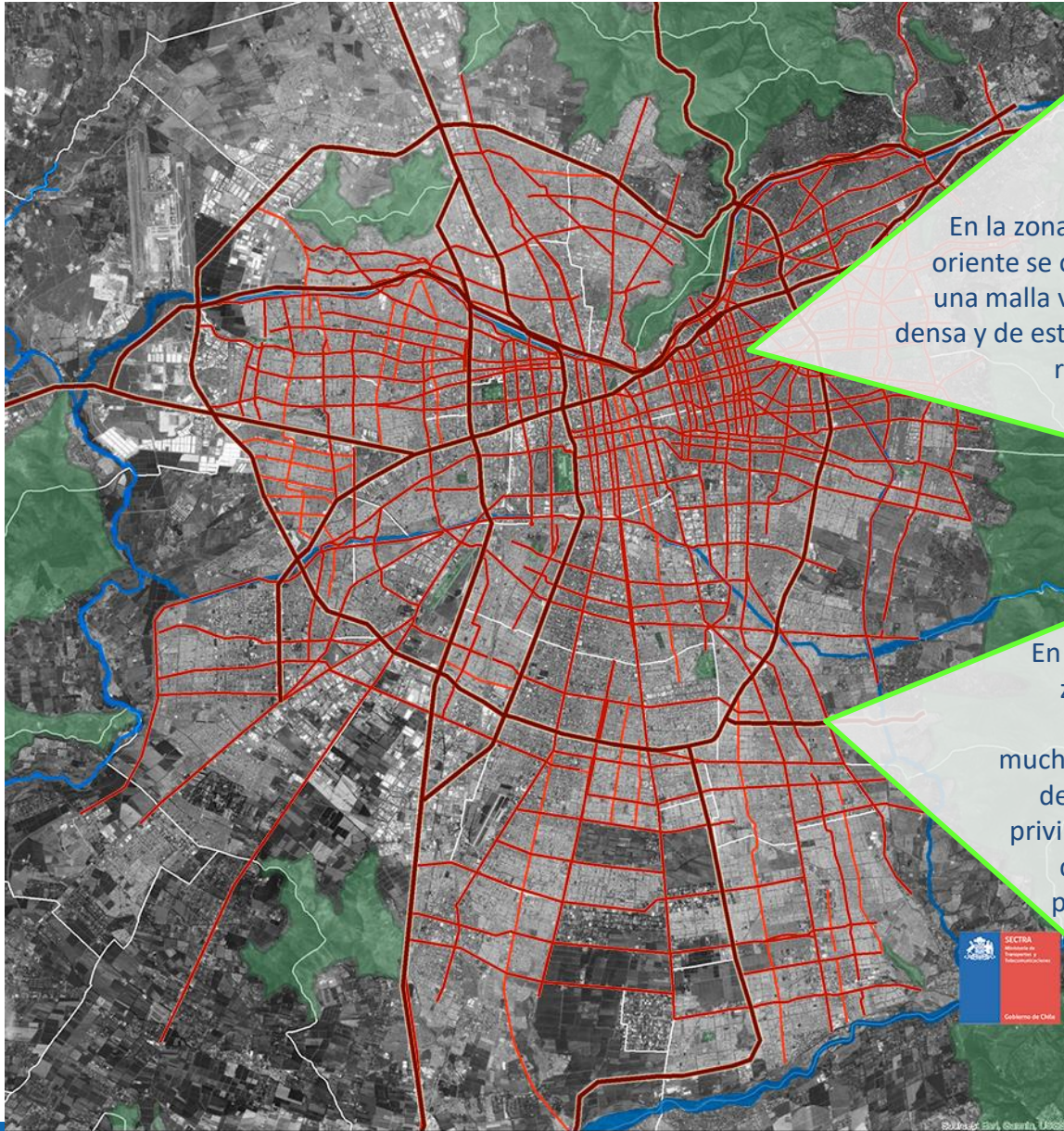
Además, es necesario también advertir de la existencia de una gran cantidad de barreras y discontinuidades que están presentes en toda la ciudad.

# CIUDAD FRAGMENTADA



Lo anterior permite leer la ciudad como una ciudad fragmentada, en donde el sistema de transporte debe intentar unir cada una de sus partes.

# OFERTA VIAL



En la zona centro oriente se observa una malla vial más densa y de estructura reticular

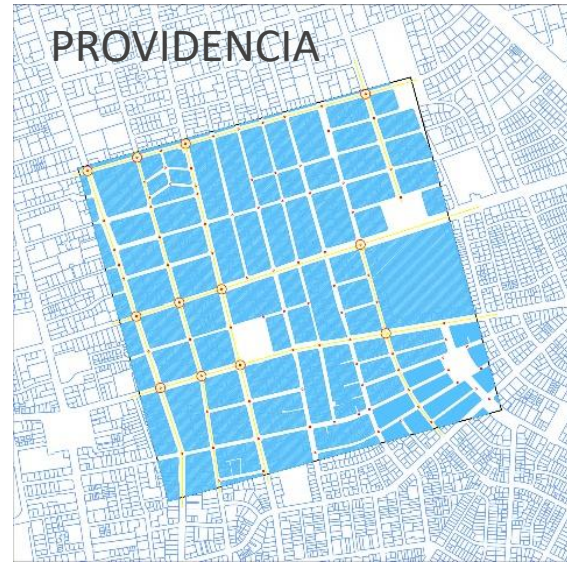
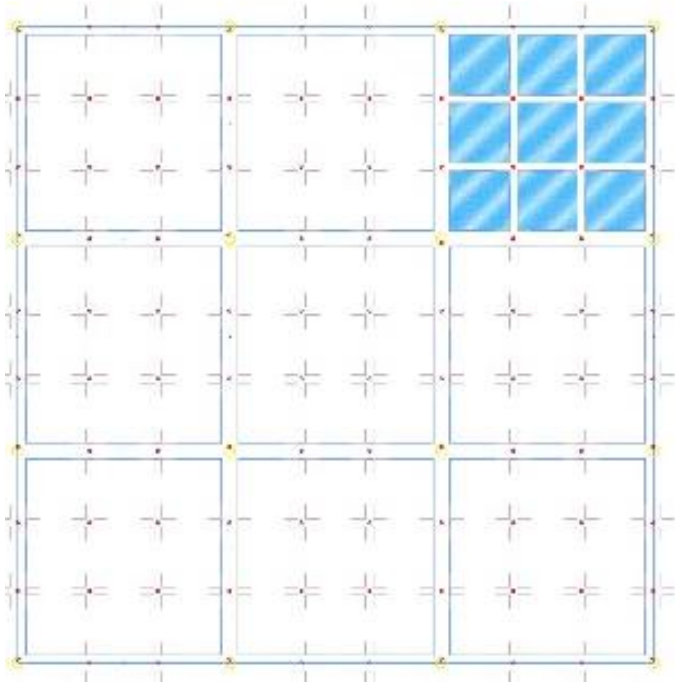


En las otras zonas, se observa mucha menos densidad y privilegio por conexión periferia - centro



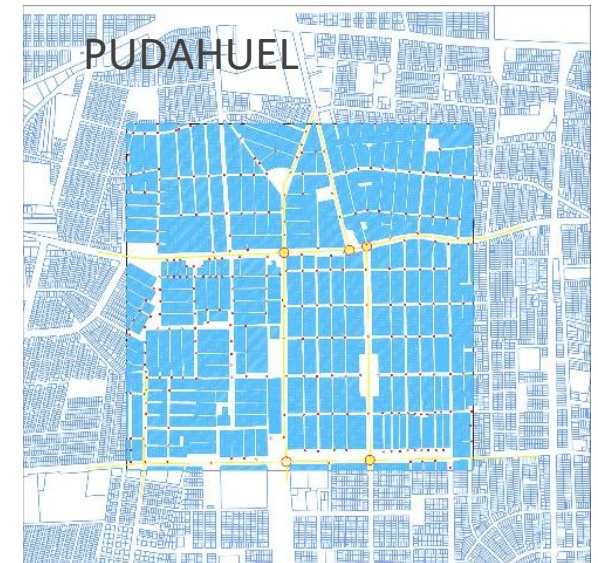
# CALIDAD DE LA RED VIAL

Referente



N° de manzanas: 94  
% Sup. Privada: 67,00 %  
% Sup. Pública: 33,00 %  
Numero de Intersecciones: 95  
Numero de Nodos: 12

N° de manzanas: 219  
% Sup. Privada: 64,66%  
% Sup. Pública: 35,33%  
Numero de Intersecciones: 271  
Numero de Nodos: 5



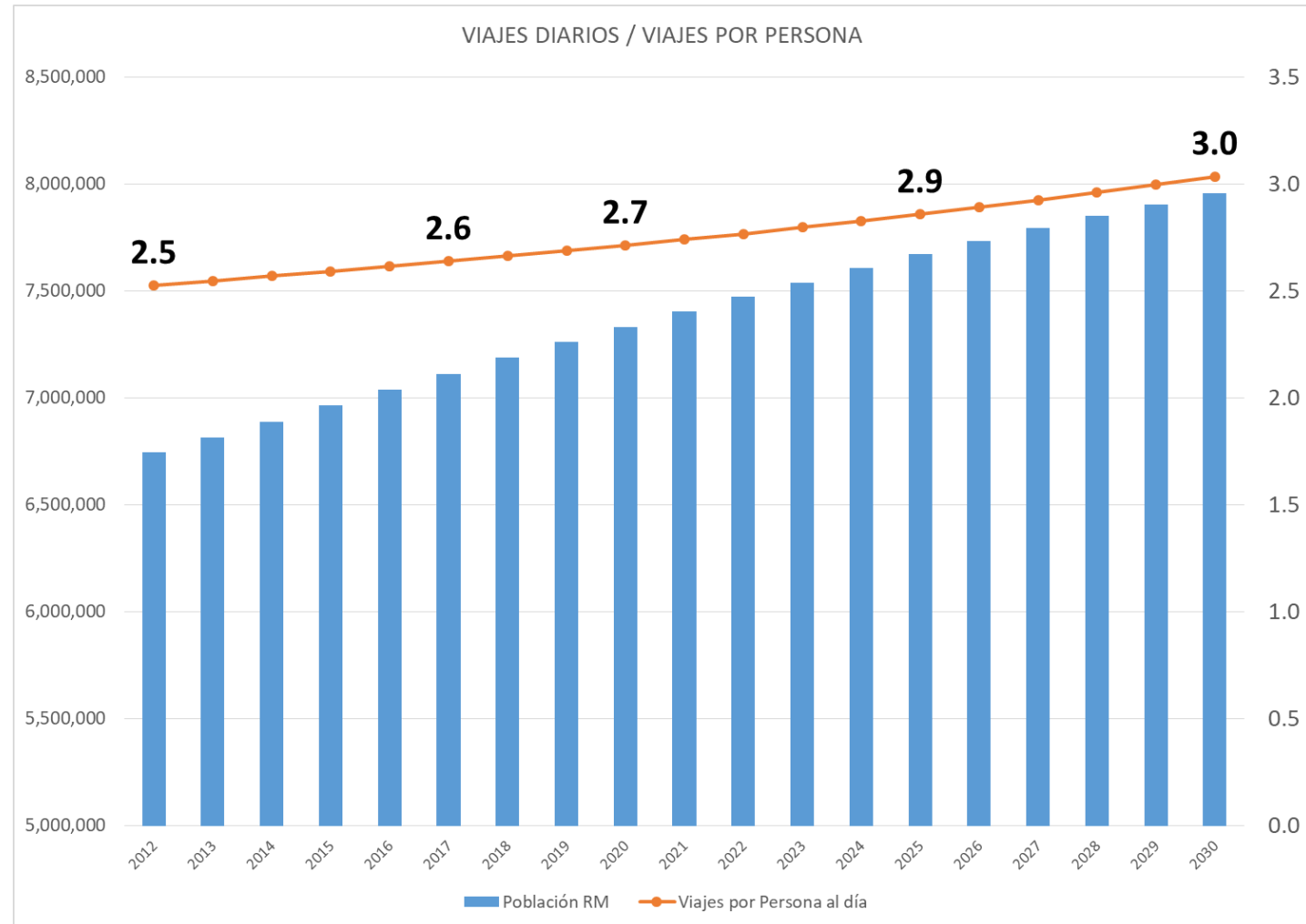


# PRONÓSTICO TENDENCIAL

# AUMENTO DE POBLACIÓN Y VIAJES

Con el desarrollo económico no sólo crece el tamaño de la ciudad y su población, sino también el número de viajes por persona.

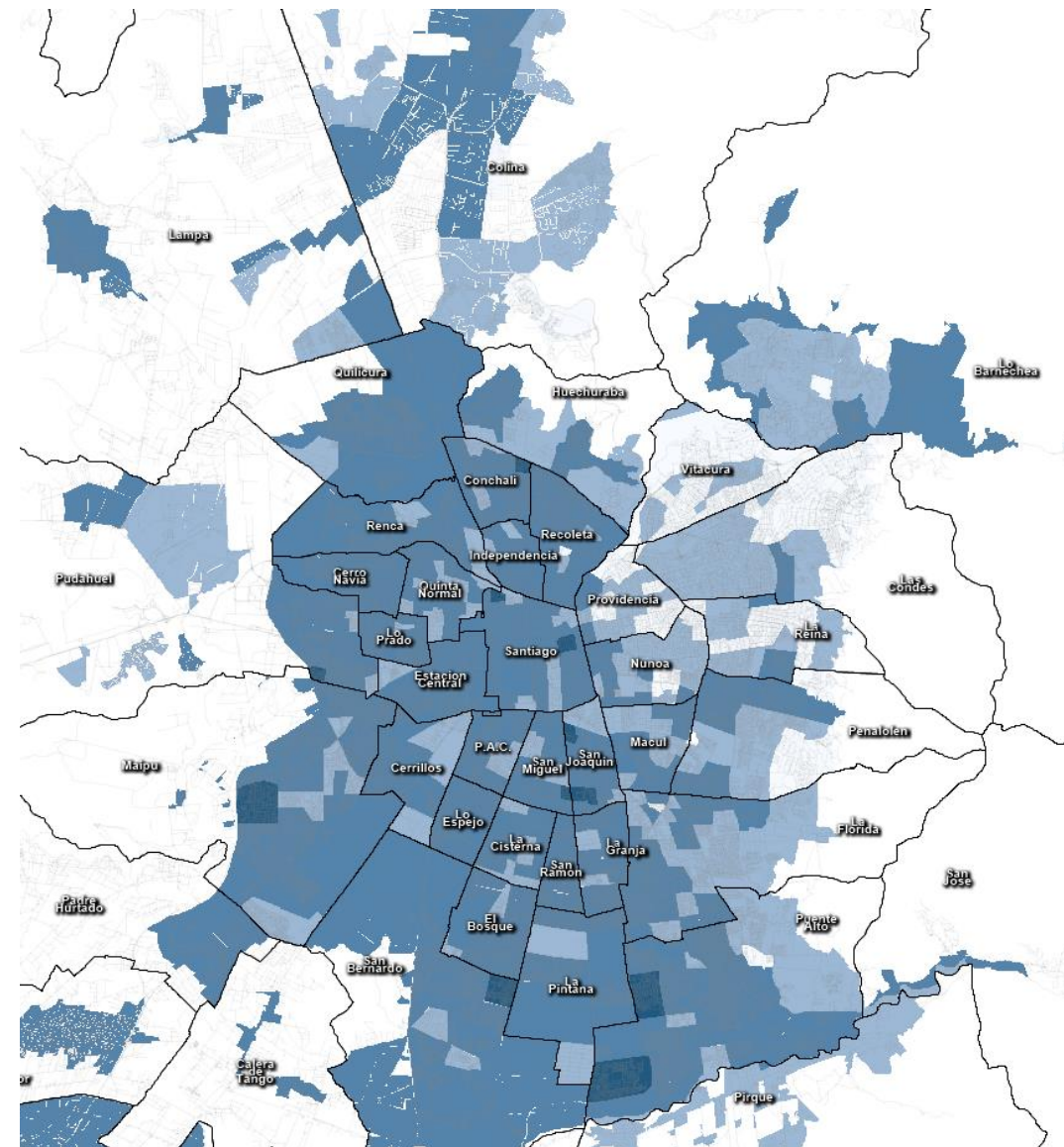
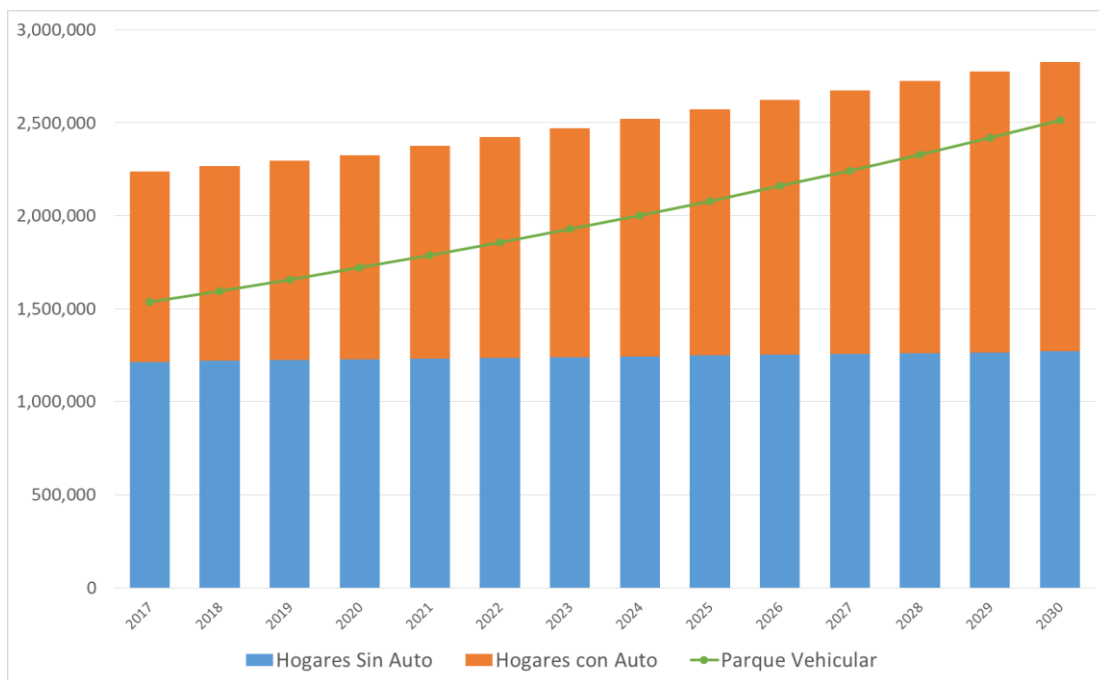
- En la EOD 2012 se registraron 17 millones de viajes al día.
- Para el año 2030 se estiman **24 millones de viajes diarios**.



Fuente: Elaboración propia

# AUMENTO DE AUTOMÓVILES

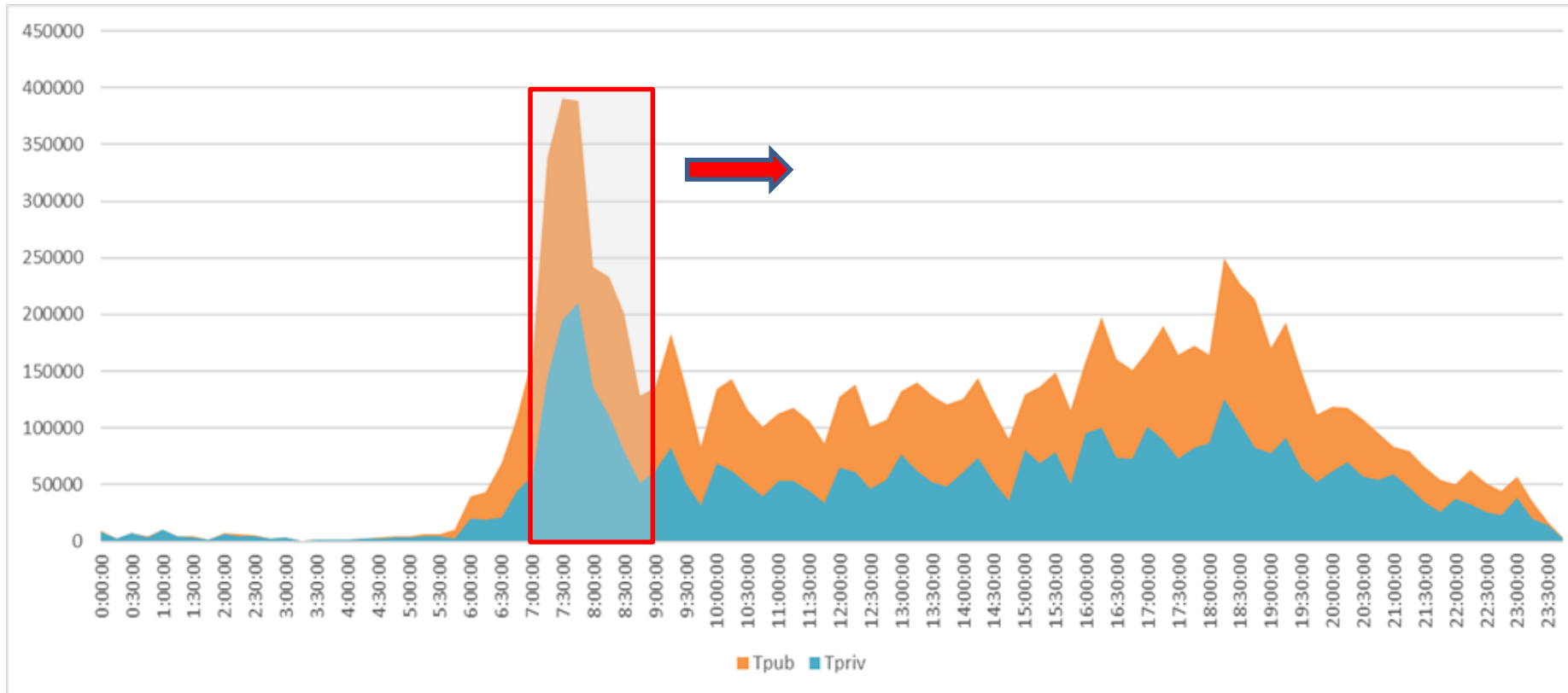
- El desarrollo económico implica un aumento del ingreso promedio de los hogares y la **tasa de motorización**, factores que sumados tienden a incrementar el uso del auto.
- Pero este aumento del parque vehicular **no implica disponibilidad de automóvil** en todos los hogares. Para el año 2030 el 48% de los hogares seguirán siendo cautivos del transporte público.



Fuente: Elaboración propia

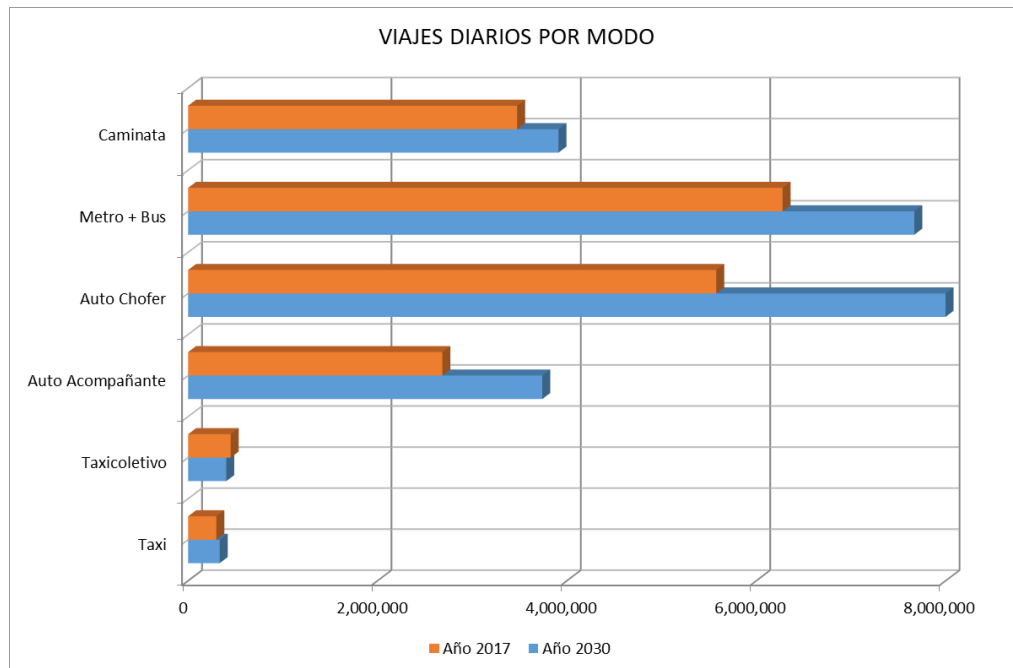
# VIAJES EN UN DÍA LABORAL PROMEDIO

En un día laboral promedio, el sistema de transporte de Santiago actúa a su plena capacidad durante el período punta mañana, en sólo 2 horas se realizan el 13% de los viajes diarios (aproximadamente 2 millones).



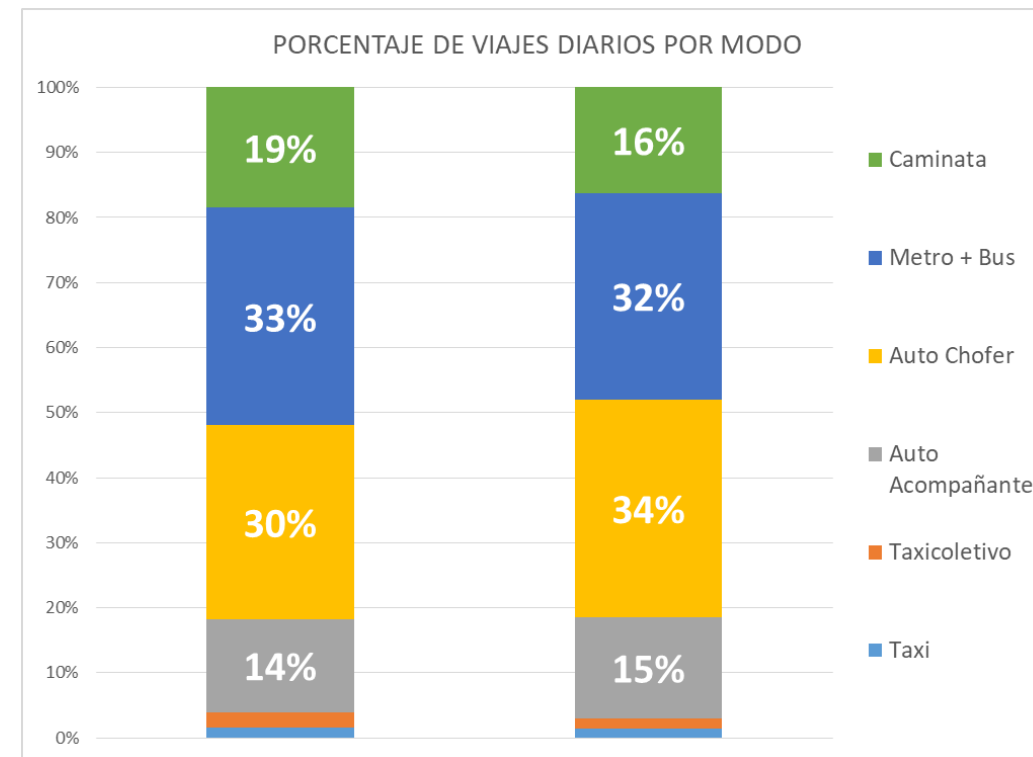
- Para el año 2030, durante las 7:00 y las 9:00 hrs. se estima que se realizarán **3.200.000 viajes**, extendiéndose sus efectos de congestión a lo largo del día.

# PARTICIÓN MODAL VIAJES DIARIOS



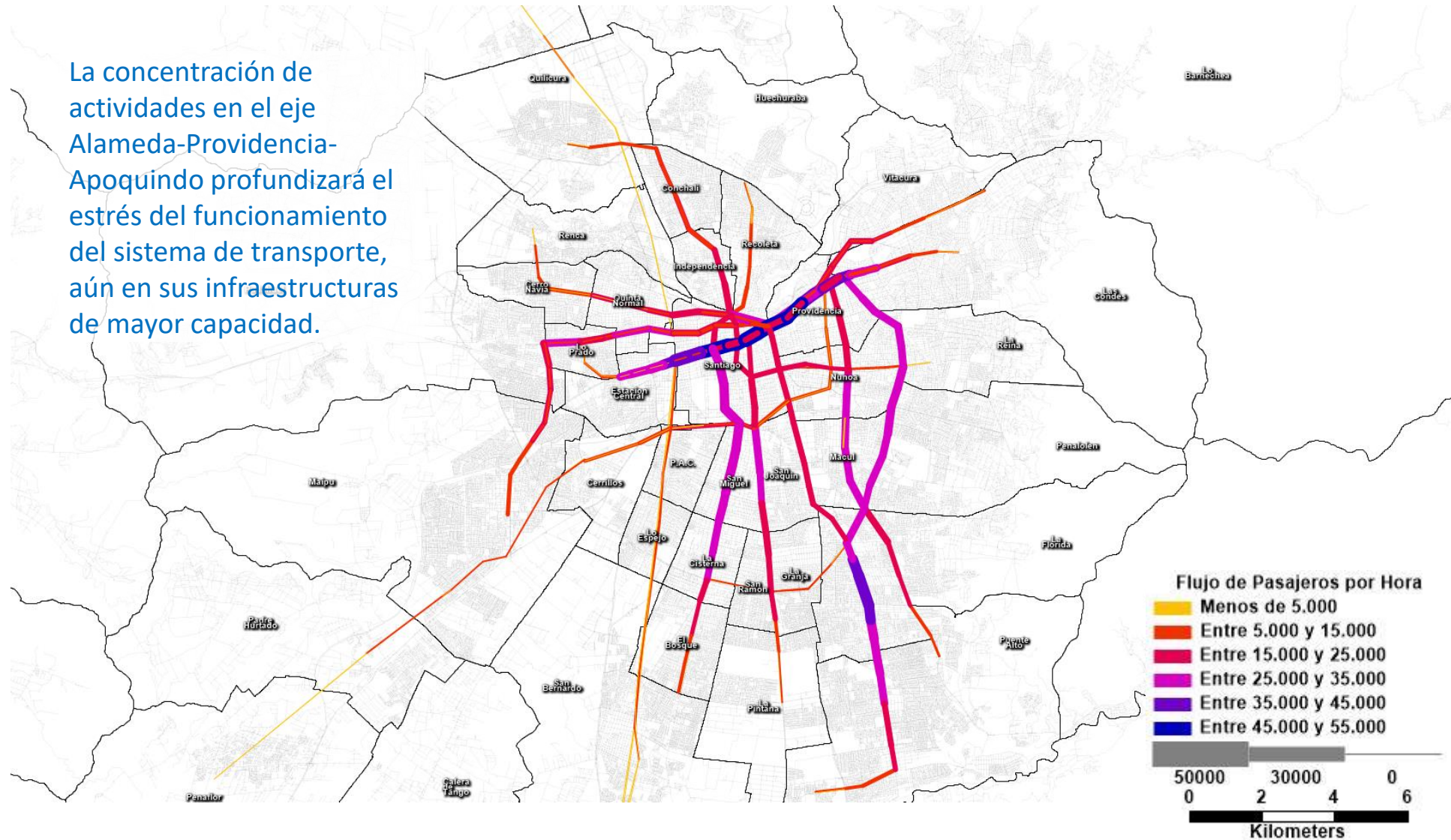
Para el **año 2030** el número de viajes en **automóvil** superarán a los realizados en **transporte público**, aún con la fuerte inversión que se realizará en el sistema de Metro y Trenes

El aumento de viajes en automóvil se produce **en desmedro de modos más eficientes** en el uso del espacio público como el transporte público o modos no motorizados.



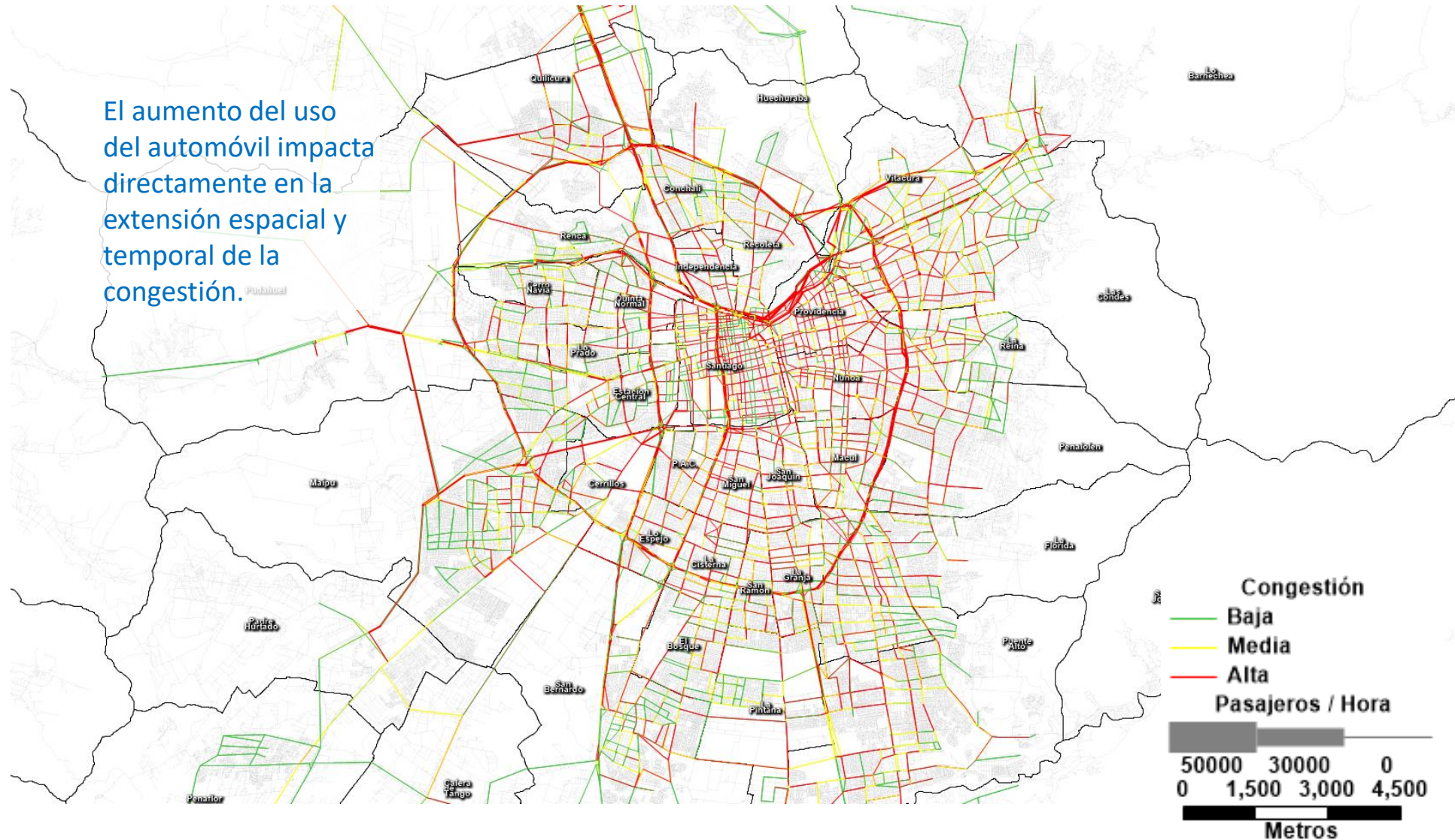
# FLUJO PASAJEROS METRO Y TRENES HORA PUNTA MAÑANA 2030

La concentración de actividades en el eje Alameda-Providencia-Apoquindo profundizará el estrés del funcionamiento del sistema de transporte, aún en sus infraestructuras de mayor capacidad.

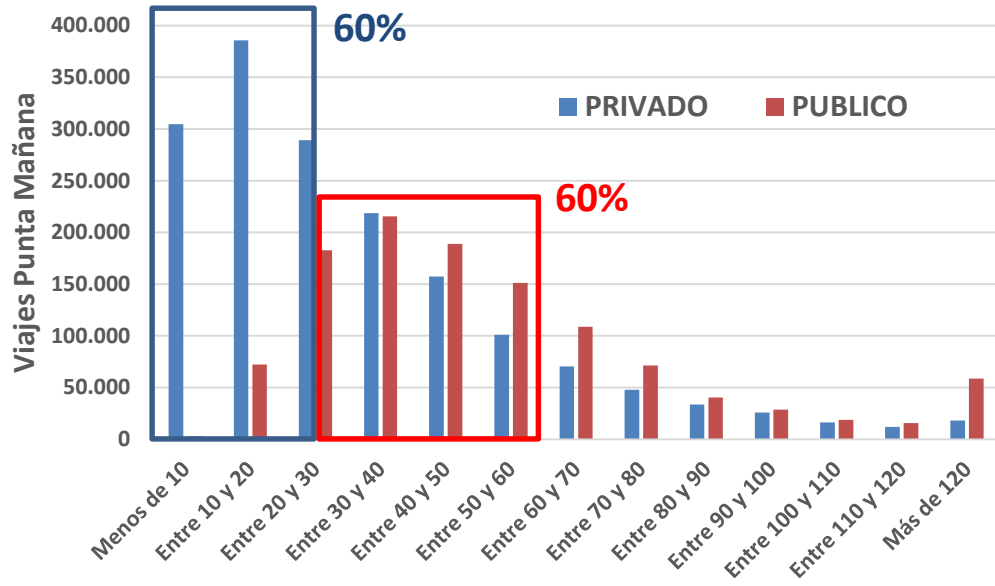


# FLUJO PASAJEROS EN SUPERFICIE-CONGESTIÓN HORA PUNTA 2030

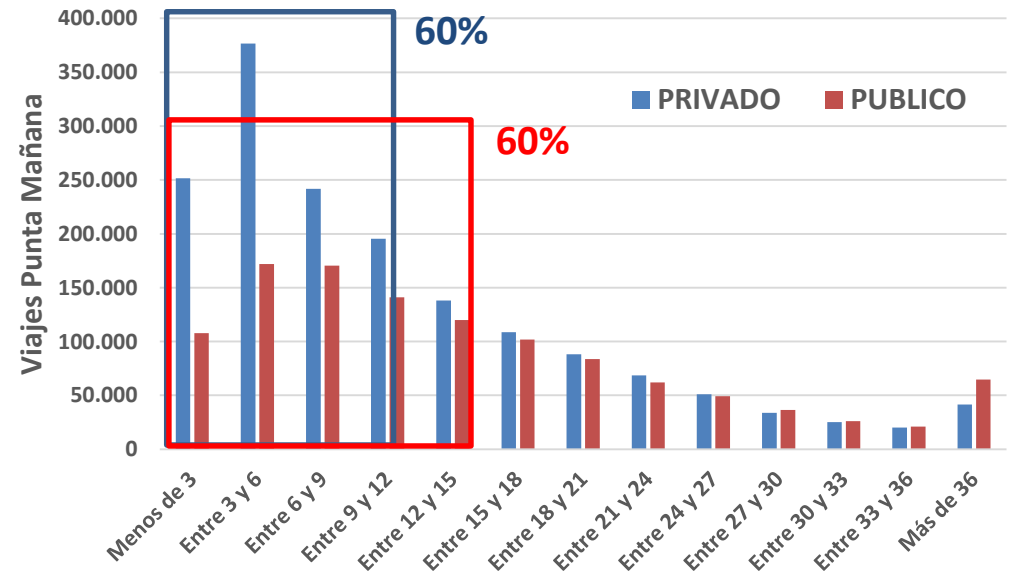
El aumento del uso del automóvil impacta directamente en la extensión espacial y temporal de la congestión.



# VIAJES EN PERÍODO PUNTA 2030



Tiempo de Viaje [Minutos]



Distancia de Viaje [Km]





[www.sectra.gob.cl](http://www.sectra.gob.cl)

**GRACIAS**