

El automóvil como forma de transporte ha tenido alta presencia

La ciudad es continua. Los límites de la ciudad ya no son tan claros como antes, los límites son más bien difusos. Las áreas metropolitanas son súper complejas, extensas y con una movilidad particular.

Hay distintos tipos de ciudades. Esas formas que han tomado las ciudades se transforman debido a las condiciones de transporte. Así mismo el transporte crea centralidades.

La profe muestra un gráfico donde da datos del promedio de tiempo de viaje en áreas metropolitanas.

El transporte cambia la forma y estructura de la ciudad. Cambia los patrones de movimiento en la ciudad.

Ya sabemos que las formas urbanas pueden ser compactas (si del transporte público) o dispersas (si dependen del transporte privado).

TRANSPORTE Y USO DE SUELO

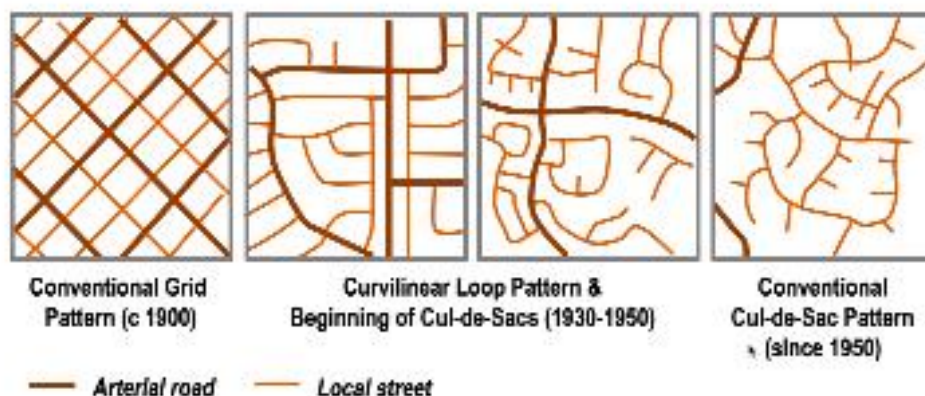
ver video

¿Qué son los usos de suelo?: actividades urbanas

Los usos de suelo son las actividades que se dan en el espacio según la localización espacial y estos usos de suelo están determinados por las estructuras de transporte.

Aclaración: Los PRC solo **norman** los usos de suelo que se deberían hacer en un sitio.

Tipos de redes urbanas



Si empiezan a construir condominios nuevos con ese tipo de grillas Cul-de-Sac es más difícil que llegue el transporte público. Cuando no tenemos transporte publico eficiente llegan los colectivos a suplir esta necesidad

Espacio requerido por pasajero en transporte por carretera

*ver video *

Si yo quiero hacer una ciudad más eficiente opto por sistema de transporte que optimizan el uso de espacio urbano como bicicleta, caminata, transporte público....

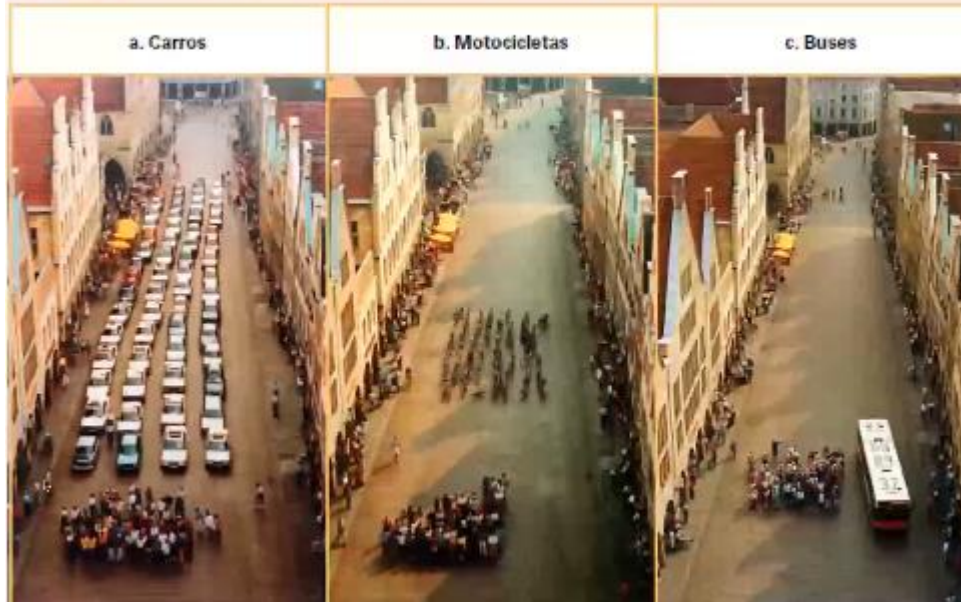
Cada medio de transporte lucha por un espacio en la ciudad



REFLEXIÓN: ¿Cómo transformar el diseño de la ciudad para tener una ciudad más amigable y se pueda transportar la mayor cantidad de personas?, ¿Cómo hacemos más eficiente el transporte público?

Por otro lado, los que andan en bicicletas tienen que usar estrategias que no son las más óptimas por ejemplo usar las veredas, o ir por lugares que no tienen tanto flujo vehicular

Figura 1.4 Espacio urbano ocupado por carros, motocicletas y buses



Es esta imagen se ve la cantidad de espacio que necesitan desplazarse la misma cantidad de personas

Antiguamente, las ciudades no eran tan grandes, no había tanta competencia de autos. Ahora son muchas más personas, son más los que nos desplazamos, pero sigue siendo el mismo espacio entonces.... ¿cómo hacemos más sostenibles la infraestructura de la ciudad?

Entonces así es donde entra la necesidad de planificar el transporte....

RENTA Y USOS DE SUELOS

A las zonas comerciales, las zonas de retail, les interesa tener una alta renta de suelo, por lo tanto, van a localizarse en áreas donde tengan hartos sistemas de transporte. También depende del público. Si les interesa comercio de alta renta van a escoger un lugar donde solo se pueda llegar en auto.

Interacciones transporte público y usos de suelo

Todo está interrelacionado, infraestructura flujos, redes modos, tiene una relación directa con la accesibilidad y un impacto con los tiempos de viajes y estos van a estar determinados por cómo se organizan los usos de suelo, y eso tiene un impacto en los comportamientos de actividades que tenemos

Si lo tengo todo cerca voy a caminar o usar bicicleta y usar transporte público. Si yo vivo en lugar donde no tengo mezcla de usos de suelos, mis patrones van a ser

distintos y voy a tener que ir a ciertos lugares donde tengan esas actividades lejos de donde vivo, y por lo tanto voy a tener que usar auto. Si exageramos eso vamos a tener ciudades segregadas, mal planificadas, donde puede haber baja accesibilidad, no tengo acceso a salud, educación o a compras.

O llego a ciudades integradas, si planificaron bien la ciudad competitiva con hartas actividades y accesibilidad

En Chile, se da que hay instrumento para planificar el transporte y el suelo se planifica por otro lado, que son los PRC. El desafío es cómo hacerlos trabajar juntos, como trabajar con el transporte y la planificación de una manera integradas Por eso hay que ver como son los viajes, y por qué viajamos. Por ejemplo, ahora el cambio se trasladó a la casa entonces nuestros patrones de actividadham cambiado.

El primer motivo para desplazarnos en el trabajo. El segundo gran motivo para desplazarnos son las razones sociales, es decir, el contacto con otras personas, comunicarse con amigos, ir a ver a familiares. Tercero las compras: feria supermercado, ir a comprar ropa. Y, por último, los movimientos para llegar al trabajo que no son el trabajo en sí.

Ahora en que nos vamos a mover, cada ciudad decide a donde va a apostar decidir qué sistema de transporte va a usar para planificar la ciudad

ATRIBUTOS DE MODOS DE TRANSPORTE

Si me voy en

- Tren urbano....
- Si me voy en bus* revisar voy a tener bastante capacidad y rapidez
- Si me voy en bus que va con un corredor de transporte publico voy a tener una buena velocidad y optima capacidad
- Y si voy en un bus tradicional que compite con el automóvil, voy a tener una regular velocidad y capacidad.

Muestra la graficas

Una gráfica que muestra la relación entre velocidad de espacio y quien tiene mejor índice es el metro, puede desplazar a más personas en una mayor velocidad por eso las ciudades metropolitanas donde es más complejo van a aportar por un sistema como el metro

LO QUE TENEMOS QUE HACER PARA DIVERSIFICAR LA ACCESIBILIDAD

Desarrollo orientado al transporte o DOT

Se caracteriza por estos dos rangos principales,

El primero, es que existe una proximidad y relación funcional con las...

Revisar ppt del video

Que se den usos mixtos, que estas mixturas de uso se hagan con el diseño. Que sea más bien dinámica

Incluye elementos estratégicos macro que tiene con la planificación y micro que son los que tienen que ver con el diseño. Si vamos a hacer un DOT tenemos que proporcionar un acceso fácil para los peatones: Tiene que haber una accesibilidad significativa a los centros de trabajo Las conexiones tienen que ser cortas y directas, las conexiones muy largas desmotivan a usar el sistema de transporte. Deben ser atractivas que se integren con el entorno. Tiene que tener seguridad. Manejo efectivo y tienen que haber uso de energías que sean respetuosas con el medio ambiente.

A eso tienen que ir las ciudades, a hacer la planificación del transporte en conjunto con los usos de suelo. Tiene que mejorar la accesibilidad, la infraestructura de transporte, etc., y eso va a generar un impacto.

Se pueden hacer corredores de buses, se están haciendo las calles de manera que sean caminable Si queremos hacer un transporte más accesible y asequible.... Ver video

Buses de tránsito rápido, que son estaciones de buses que van en corredores exclusivo casi emulando al sistema de metro, pero con buses. Estos sistemas utilizan estaciones en vez de paraderos

Existe un modelo: Las estaciones cuentan con una plataforma elevada de abordaje, una zona de espera y una zona de pago, también tiene información o electrónica, información de viaje, es una forma de replicar la eficiencia del metro,

Muchas ciudades han elegido este sistema porque no tuvieron los recursos para hacer un metro o las ciudades se expandieron tanto que el metro ya no era una solución eficiente

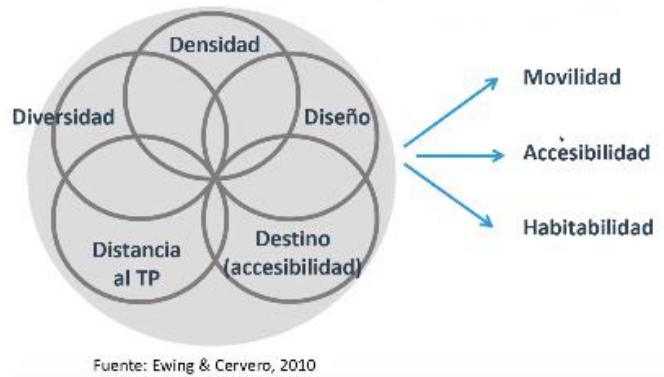
EJEMPLO DE CURITIVA

Se crearon carriles especiales para buses. Se diseñaron los buses de una forma que la puerta quedara con la estación y se definieron redes nuevas

Como la idea era potenciar el uso de tras público se definieron las densidades más altas alrededor de los corredores

Hay que estar atentos a las 5 d

- Densidad
- Diseño
- Diversidad
- Distancia al TP
- Destino



Densidad urbana y velocidad de conducción

Cuando la velocidad de viaje es menor tiene a aumentarse la densidad

Por ejempló en Curitiba se han hecho súper competitivas las zonas cerca de los corredores y se ha hecho gentrificación