

“DIAGNÓSTICO ÁREA METROPOLITANA EN LA REGIÓN DE O’HIGGINS ”

PRESENTACIÓN DE RESULTADOS FINALES

4 de abril 2019



Gobierno Regional
Región del Libertador Bernardo O'Higgins



DESE

Pontificia Universidad Católica de Chile
Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos
Dirección de Extensión y Servicios Externos

CONTENIDOS

1

CONTEXTO: ÁREA DE ESTUDIO Y CONTENIDOS

2

RESULTADOS DEL DIAGNÓSTICO

3

ESCENARIOS Y DELIMITACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA

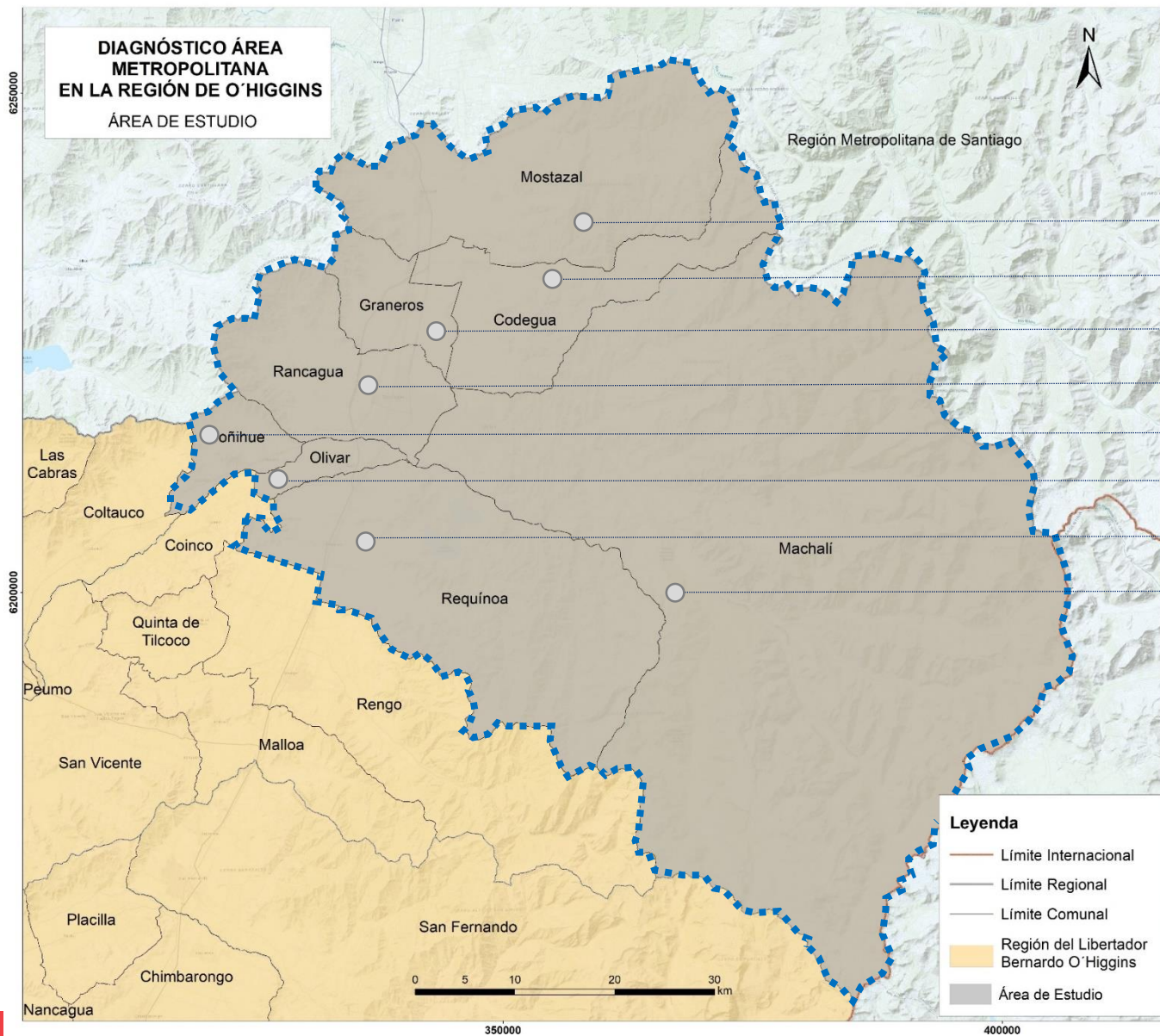
4

INICIATIVAS DE MOVILIDAD

5

GOBERNANZA METROPOLITANA

ÁREA DE ESTUDIO



MOSTAZAL

CODEGUA

GRANEROS

RANCAGUA

DOÑIHUE

OLIVAR

REQUÍNOA

MACHALÍ

CONTENIDOS DE DIAGNÓSTICO

DIAGNÓSTICO URBANO-TERRITORIAL

*Crecimiento
de la huella y
Modelo
Territorial
Actual*

¿cómo ha crecido el área urbana en el tiempo?

¿cuál es la configuración actual del sistema urbano?

*Escenarios y
delimitación
del área
metropolitana*

¿cuáles son el futuro tendencial y el futuro óptimo para el sistema urbano a 2030 y 2050?

¿Qué territorio comprende el área metropolitana?

*Iniciativas de
Movilidad
Metropolitana*

¿cuáles son las iniciativas que se deben priorizar para desarrollar una movilidad integrada en el área metropolitana?

*Gobernanza
Metropolitana*

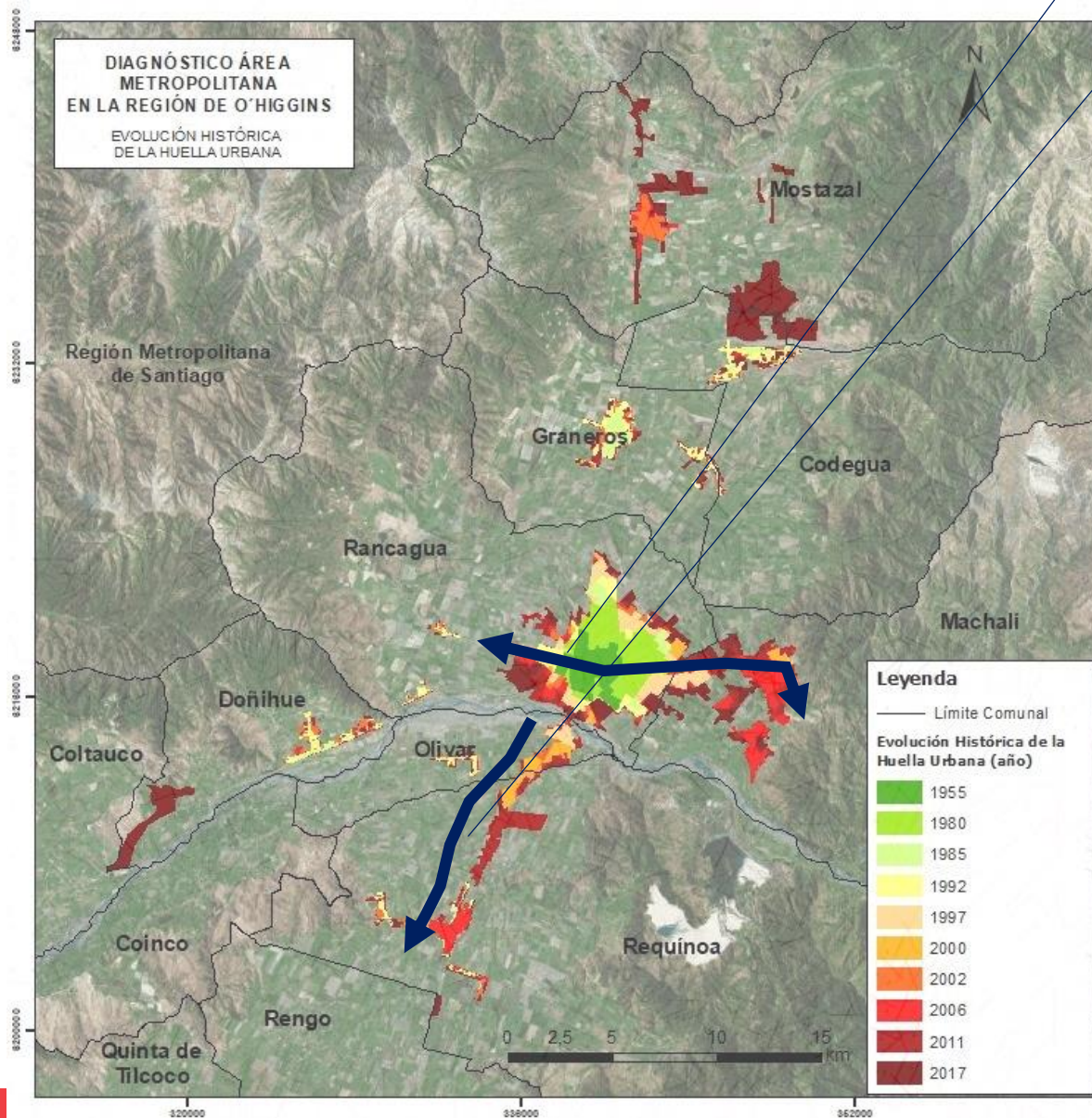
¿qué tipo de orientaciones y acciones deben guiar la implementación y gestión de una potencial área metropolitana en O'higgins?

RESULTADOS

CRECIMIENTO DE LA HUELLA URBANA

EJE EXPANSIÓN
ORIENTE-PONTIENTE

EJE EXPANSIÓN
AL SUR



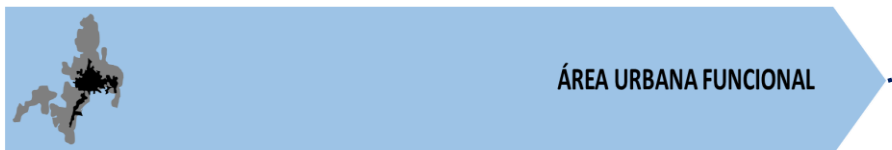
- *A principios de la década de los 90, el crecimiento de Rancagua se concentraba hacia el norte.*
- *A finales de los años 90 la tendencia cambia, focalizándose hacia el oriente, específicamente hacia Machalí.*
- *Entre los años 1997 y 2002, ocurre un suceso importante del crecimiento hacia el sur. Esta consolidación se da finalmente el 2006, como proceso de conurbación formal, abarcando las comunas de Olivar y Requínoa.*
- *Al año 2017 el área urbana consolidada ocupa más de 6.000 hectáreas que incluyen dentro de sus comunas a Rancagua, Machalí, Olivar y Requínoa.*
- *Las otras áreas urbanas también presentan un crecimiento sostenido de su huella, el que se acelera a partir del año 2000, aunque representan una superficie menor en comparación a la conurbación.*

AUC Y AUF



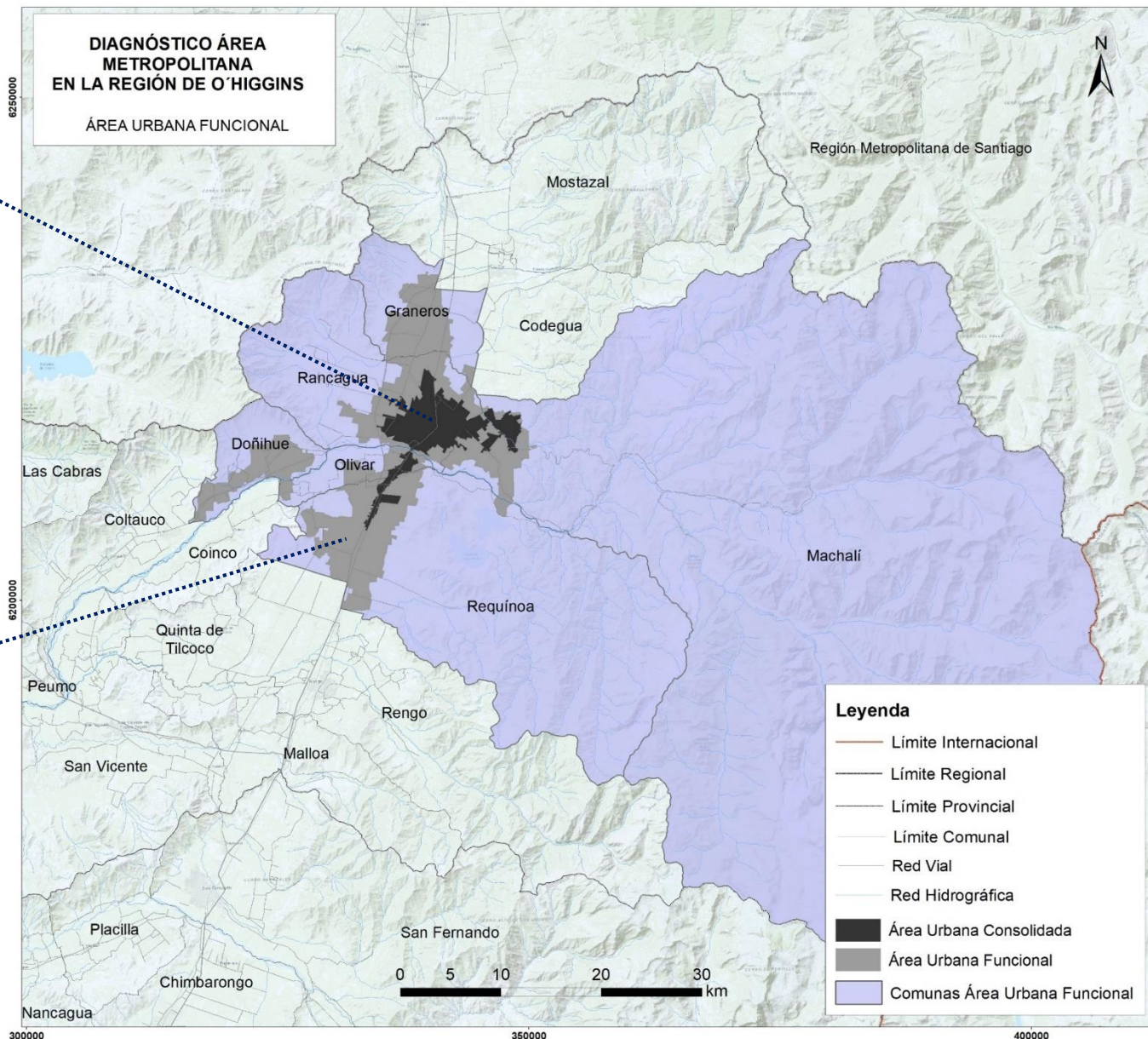
ÁREA URBANA CONSOLIDADA

CORRESPONDE A LA MANCHA URBANA COMPUESTA POR LAS ÁREAS URBANAS DE RANCAGUA, MACHALÍ, OLIVAR Y LA PARTE NORTE DE REQUÍNOA



ÁREA URBANA FUNCIONAL

CORRESPONDE AL CONJUNTO DE COMUNAS ENTRE LAS QUE EXISTEN RELACIONES FUNCIONALES ACTUALES: RANCAGUA, MACHALÍ, OLIVAR, REQUÍNOA, GRANEROS Y DOÑIHUE



PRINCIPALES RESULTADOS DE DIAGNÓSTICO

INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y URBANIZACIÓN:

Los instrumentos de planificación territorial han tenido capacidades desiguales para absorber la creciente demanda de usos industriales y residenciales. Estos instrumentos no se han desarrollado de acuerdo una visión metropolitana, ya que es un fenómeno que se ha ido generando en los últimos años. Parcelación del territorio rural generando procesos de urbanización fuera de los límites de los instrumentos.



PROTECCIÓN AMBIENTAL:

Existen sitios de alto valor ecológico sobre los cuales existen presiones de cambio de uso de suelo derivados de la dinámica metropolitana en curso y no tienen protección normativa. Pérdida de suelos de alto valor agrícola producto de la expansión y consolidación de centros urbanos, y altos niveles de contaminación atmosférica en la cuenca.

MOVILIDAD:

el transporte público mayor y menor, urbano y rural está segmentado, las infraestructuras de movilidad como terminales, paraderos, estaciones no funcionan como una red. La planificación se ha caracterizado por ser mayormente reactiva y compartimentada, enfocada mayoritariamente a vialidad y conectividad intra-urbana.



PRINCIPALES RESULTADOS DE DIAGNÓSTICO



DESARROLLO ECONÓMICO:

La actividad económica derivada del agro y la minería, localizadas mayoritariamente fuera de los límites de expansión de los principales núcleos urbanos, inciden de forma directa y determinante sobre sus procesos de urbanización y crecimiento, lo cual implica una gran dependencia entre los espacios rurales y urbanos.

VIVIENDA:

Las comunas del área de estudio presentan importantes disminuciones en los requerimientos nuevos de vivienda social (déficit cuantitativo). Rancagua sigue manteniendo la predominancia de requerimientos de vivienda nueva, con cifras muy superiores respecto a las demás comunas. La dinámica residencial, asociada a la normativa urbana predomina una expansión horizontal por sobre una expansión en altura.

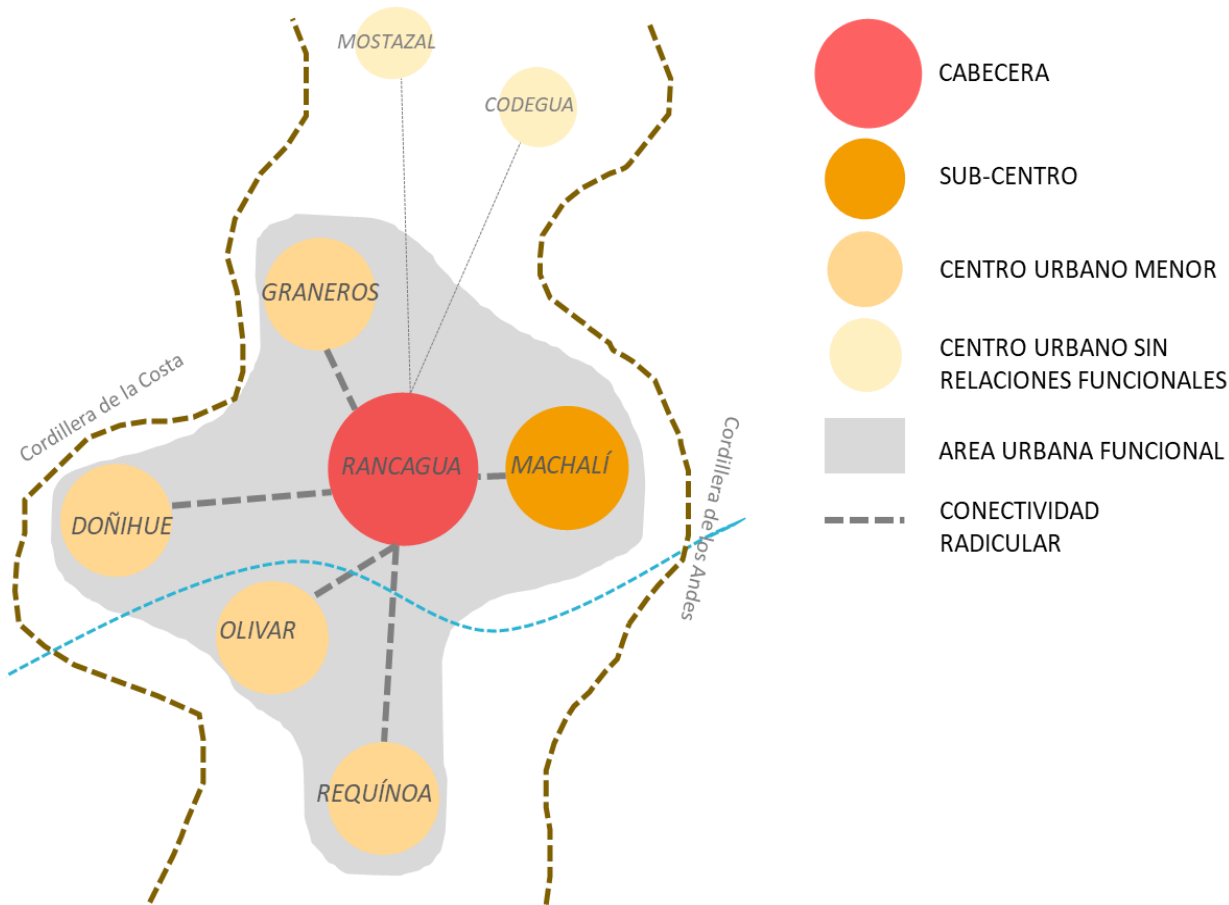


INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS:

Rancagua ejerce una centralidad muy marcada dada la concentración de servicios y equipamientos que sirven a todas las comunas, en ámbitos como salud, educación y áreas verdes.

MODELO TERRITORIAL ACTUAL

El actual proceso de expansión y configuración urbana, de acuerdo a las tendencias reflejadas en los análisis, expresa un modelo de ordenamiento territorial que se puede sintetizar en un “SISTEMA URBANO MONONUCLEAR Y RADICULAR DE ESCALA INTERMEDIA”

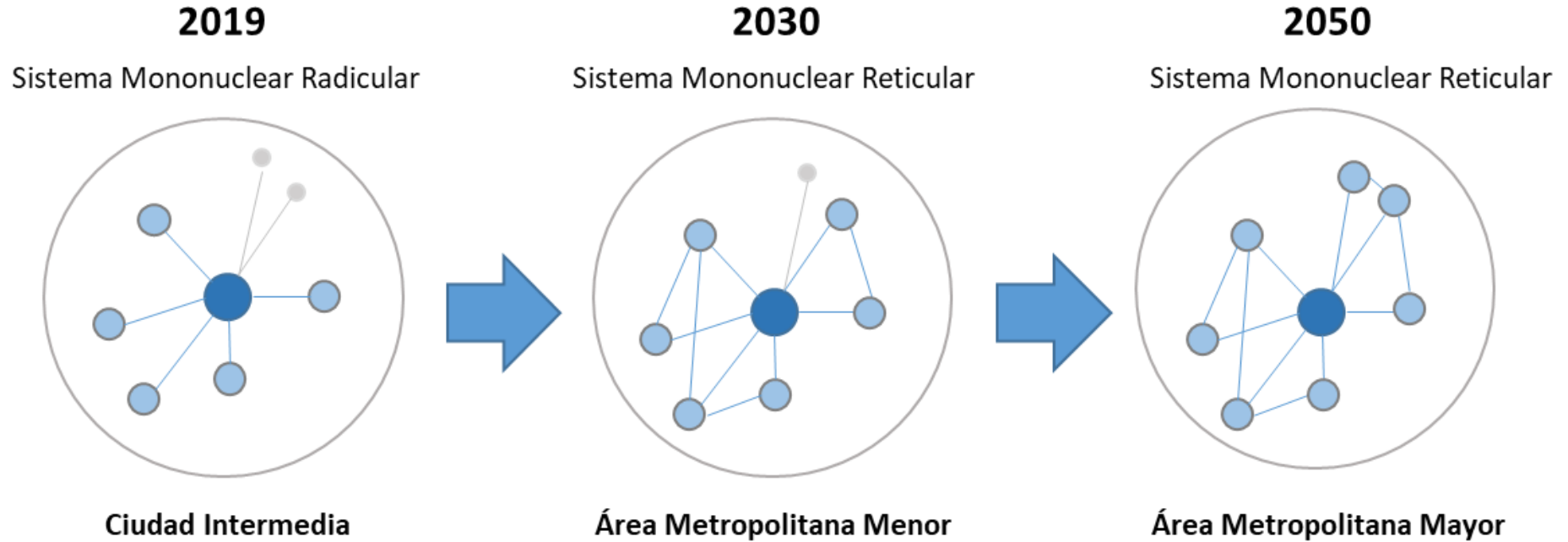


- Se han experimentando transformaciones importantes en la ocupación de suelo, tanto por expansión como por densificación, debido al cambio en la base económica-productiva agroindustrial, minera y terciaria.
- Las condiciones ambientales han incidido en el crecimiento y expansión urbana marcado por una primera etapa sobre el eje Rancagua-Machalí, y posteriormente en el sentido norte-sur.
- Los instrumentos de planificación no están suficientemente ajustados para normar y regular los procesos de metropolización.
- La movilidad ha sido impactada por la metropolización, donde la infraestructura vial se ha visto sobrepasada, particularmente por una predominancia del uso del automóvil y preferencia por vivienda horizontal.

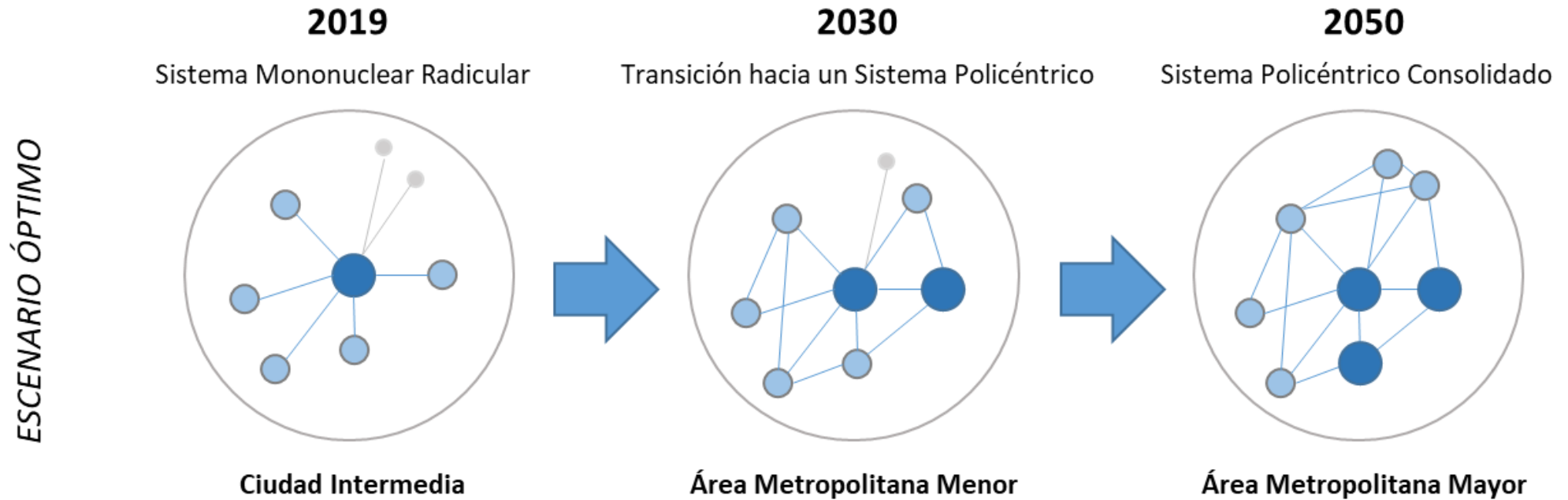


ANÁLISIS Y PROYECCIÓN DE ESCENARIOS

ESCENARIO TENDENCIAL



EL ESCENARIO TENDENCIAL PLANTEA EL FUTURO MÁS PLAUSIBLE SI NO SE TOMAN ACCIONES ADICIONALES A LAS EXISTENTES.



EL ESCENARIO ÓPTIMO PLANTEA UN FUTURO DESEABLE Y POSIBLE QUE SE HACE CARGO DE LAS BRECHAS ACTUALES EN RELACIÓN A LOS TEMAS CRÍTICOS IDENTIFICADOS.

ANÁLISIS Y PROYECCIÓN DE ESCENARIOS

Trayectoria tendencial y óptima de las principales problemáticas metropolitanas

- En un escenario tendencial, el AM se consolida como un sistema mononuclear aunque mejora considerablemente la interconexión entre los centros urbanos que la componen.
- En un escenario óptimo, el AM transita hacia un sistema polinuclear, desconcentrando la hegemonía de Rancagua y generando una red reticular de conexiones entre los centros urbanos.

	Adaptación a escasez hídrica		Conservación de la naturaleza		Distribución de Servicios y equipamientos		Integración del Transporte Público		Interconexión Entre Núcleos urbanos		Actualización De IPT		Capacidad de Infraestructura Logística		Desigualdades Municipales	
	2030	2050	2030	2050	2030	2050	2030	2050	2030	2050	2030	2050	2030	2050	2030	2050
ESCENARIO TENDENCIAL	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
ESCENARIO ÓPTIMO	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Simbología

● Mejora

● Se mantiene

● Empeora



ATRIBUTOS DEL AM O'HIGGINS (ESCENARIO ÓPTIMO)

2030

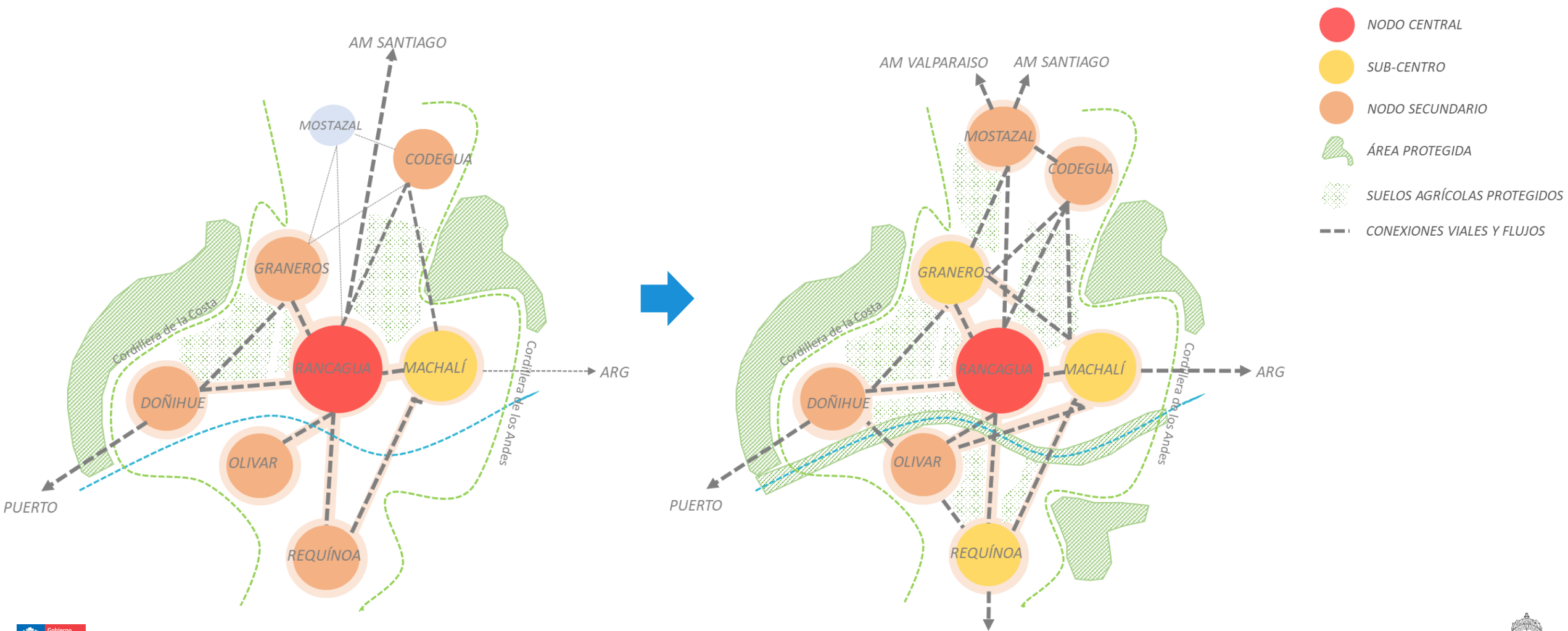
- Planificación territorial de escala metropolitana e integral
- Consolidación de sub-centros metropolitanos y equilibrio en la dotación de servicios y equipamiento.
- Mayor articulación urbano-rural.
- Emergencia de un sistema metropolitano de movilidad sustentable.
- Disminución sostenida de brechas sociales y de la segregación residencial.
- Innovación económica y emergencia de un nodo logístico de escala nacional
- Consolidación de un sistema de protección ambiental
- Fortalecimiento de la identidad metropolitana.

2050

- Se consolida la Integración urbano-rural y nuevos sub-centros metropolitanos.
- Equilibrio en los estándares de calidad de vida y desarrollo urbano.
- Articulación con la macrozona central en un sistema metropolitano amplio
- Sistema logístico integrado y con mínimas externalidades
- Matriz económica diversa y consolidación de un destino turístico de escala nacional
- Preferencia por una movilidad urbana sustentable
- Planificación y gestión territorial vinculada al transporte
- Adaptación y resiliencia ante el cambio climático
- Identidad metropolitana reconocida nacional e internacionalmente

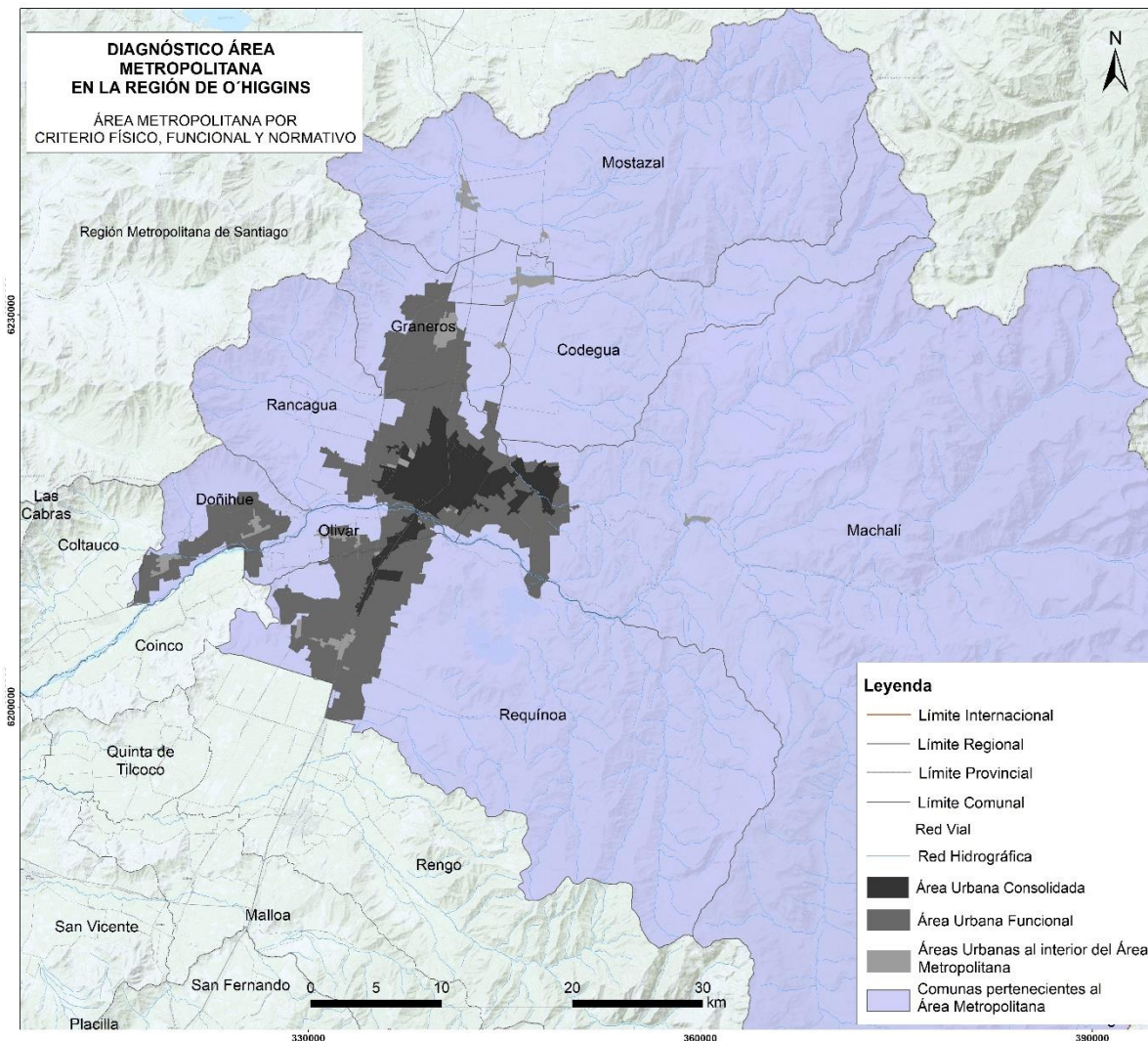
ATRIBUTOS DEL AM O'HIGGINS

MODELO TERRITORIAL 2030-2050: TRANSICIÓN HACIA UN SISTEMA RETICULAR Y POLINUCLEAR



PERÍMETRO DEL AREA METROPOLITANA – PROPUESTAS

Criterio	Descripción	Comunas Involucradas
Físico	Corresponde al sistema urbano continuo que conforma un área urbana consolidada o conurbación. En el caso del AE, la metodología aplicada por MINVU e INE en 2018 , identificó un área consolidada entre las comunas de Rancagua, Machalí, el sector norte de Requínoa, y Olivar como núcleo consolidado secundario.	<ul style="list-style-type: none"> • Rancagua • Machalí • Olivar • Requínoa
Funcional	El criterio funcional incorpora a todas aquellas comunas entre las que existen relaciones funcionales relevantes, expresadas en los viajes laborales entre éstas, especialmente hacia la comuna de Rancagua.	<ul style="list-style-type: none"> • Rancagua • Machalí • Olivar • Requínoa • Graneros • Doñihue
Normativo	El criterio normativo se relaciona con el panorama de instrumentos de planificación territorial del AE. En ese sentido, el Plan Regulador Intercomunal de Rancagua, que contiene a las comunas del área consolidada (exceptuando Requínoa, que pertenece al PRI de Río Claro), así como a algunas de las comunas del área funcional (Graneros), incluye, además, a las comunas de Codegua y Mostazal, lo que sugiere un territorio de planificación común entre estas comunas.	<ul style="list-style-type: none"> • Rancagua • Machalí • Olivar • Graneros • Mostazal • Codegua



INICIATIVAS DE MOVILIDAD METROPOLITANA



1. PLAN DE ACCIÓN DE CICLOMOVILIDAD METROPOLITANA



2. PLAN DE ACCIÓN DE INTERMODALIDAD METROPOLITANA



3. PLAN DE LOGÍSTICA DE CARGA METROPOLITANA



4. PLAN DE INVERSIONES DE INFRAESTRUCTURA, MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO



5. PLATAFORMA DE INFORMACIÓN DE SERVICIOS Y CONDICIONES DEL TRANSPORTE PÚBLICO

INICIATIVAS DE MOVILIDAD METROPOLITANA



PLAN DE ACCIÓN DE CICLOMOVILIDAD METROPOLITANA

Estructurar y fomentar la implementación de la ciclovivilidad en el Área Metropolitana, rescatando los avances actuales y planteando un plan de acción para lograrlo.

ACTIVIDADES

ETAPA 1	RECOPIACIÓN DE ANTECEDENTES LEVANTAMIENTO EN TERRENO Y ENCUESTAS DESCRIPCIÓN COMPLETA DE LA SITUACIÓN ACTUAL
ETAPA 2	ANÁLISIS DEL CONTEXTO Y MARCO NORMATIVO-LEGAL LISTA DE ACCIONES TALLERES DE EVALUACIÓN
ETAPA 3	FORMULACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN SISTEMA DE INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y LÍNEA DE BASE
ETAPA 4	DESARROLLO DE CINCO PROYECTOS DETONANTES

INICIATIVAS DE MOVILIDAD METROPOLITANA



PLAN DE ACCIÓN DE INTERMODALIDAD METROPOLITANA

Elaboración de un Plan gradual de Intermodalidad que integre todos los modos de transporte en una misma red, facilitando las conexiones entre los modos y que favorezca las prácticas multimodales o intermodales.

ACTIVIDADES

ETAPA 1	RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE ANTECEDENTES LEVANTAMIENTO DE CONTEOS Y ENCUESTAS COMPLEMENTARIAS SÍNTESIS DE DIAGNÓSTICO
ETAPA 2	LISTA AMPLIA DE ACCIONES DE INTERMODALIDAD TALLERES DE EVALUACIÓN DE ACCIONES DE INTERMODALIDAD
ETAPA 3	FORMULACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN TALLER DE VALIDACIÓN E INDUCCIÓN
ETAPA 4	DESARROLLO DE TRES ACCIONES DETONANTES

INICIATIVAS DE MOVILIDAD METROPOLITANA



PLAN DE LOGÍSTICA DE CARGA METROPOLITANA

Elaboración de un documento guía que establezca la situación base y proyectada de las actividades y flujos logísticos en el AM, instale una mesa de coordinación y seguimiento y formule recomendaciones específicas sobre plataformas logísticas.

ACTIVIDADES

ETAPA 1	RECOPIACIÓN DE ANTECEDENTES Y CONSULTA A ACTORES CLAVE DIAGNÓSTICO Y PROCESAMIENTO SEGÚN LOS ANTECEDENTES RECOPIADOS
ETAPA 2	IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMÁTICAS ACTUALES Y FUTURAS PRESENTACIÓN DE DIAGNÓSTICO Y VALIDACIÓN DE LAS PROBLEMÁTICAS
ETAPA 3	PROPUESTA DE MODELO DE CONCERTACIÓN Y GOBERNANZA PRESENTACIÓN DEL MODELO DE GOBERNANZA Y DEFINICIÓN DE LA VISIÓN COMPARTIDA DE LA LOGÍSTICA IDENTIFICACIÓN Y VALIDACIÓN DE BRECHAS ENTRE LA SITUACIÓN ACTUAL Y LA VISIÓN COMPARTIDA, Y METAS PARA ALCANZAR LA VISIÓN IDENTIFICACIÓN Y VALIDACIÓN DE ACCIONES PARA CUMPLIR LAS METAS Y FORMULACIÓN DE UNA HOJA DE RUTA
ETAPA 4	PLAN Y MAPA ESTRATÉGICO DE LA LOGÍSTICA DEL AM

INICIATIVAS DE MOVILIDAD METROPOLITANA



PLAN DE INVERSIONES DE INFRAESTRUCTURA, MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

Elaboración de un Plan de Inversiones con énfasis en la ejecución de proyectos de movilidad y espacios públicos a escala metropolitana, en el marco de la ‘Ley 20.958 de Aportes al Espacio Público’.

ACTIVIDADES

ETAPA 1	RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE ANTECEDENTES ENTREVISTAS CON ACTORES CLAVE ELABORACIÓN Y DIFUSIÓN DOCUMENTO DIDÁCTICO Y METODOLÓGICO
ETAPA 2	TALLER 1: ANÁLISIS FODA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS TALLER 2: LISTA DE INICIATIVAS DE INVERSIÓN EN IM Y EP, LLUVIA DE IDEAS COMPLEMENTARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LAS INICIATIVAS. TALLER 3: ORDENAMIENTO Y PRIORIZACIÓN DE INVERSIONES
ETAPA 3	FORMULACIÓN DE INVERSIONES DEL PLAN Y DESARROLLO DE FICHAS DE IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE CADA INVERSIÓN. TALLER DE VALIDACIÓN E INDUCCIÓN GUÍA METODOLÓGICA DEL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PIIMEP SEMINARIO DE CIERRE Y SOCIALIZACIÓN DEL PLAN

INICIATIVAS DE MOVILIDAD METROPOLITANA



PLATAFORMA DE INFORMACIÓN DE SERVICIOS Y CONDICIONES DEL TRANSPORTE PÚBLICO

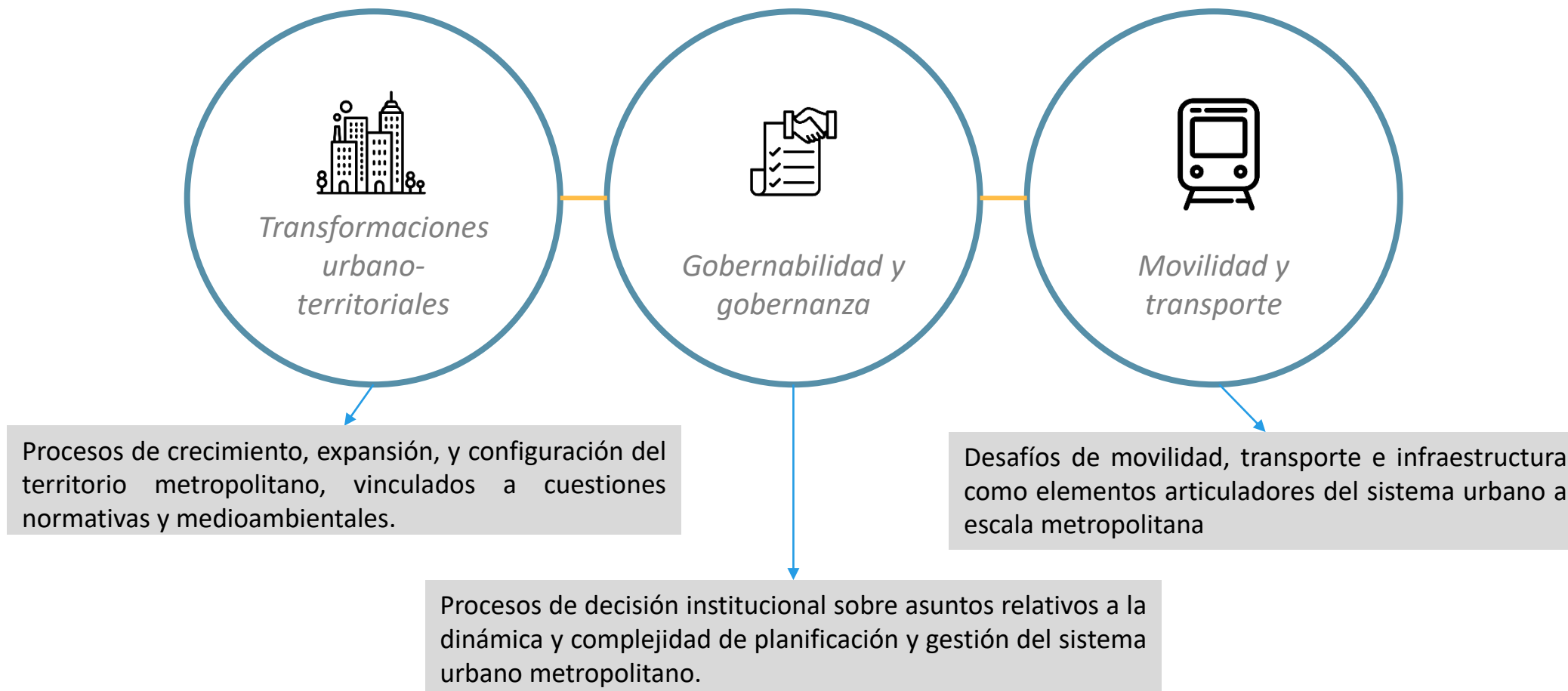
Implementar una plataforma de información integrada sobre los servicios de transporte público metropolitanos y definir el desarrollo gradual de sus futuras funcionalidades, complementando a las otras iniciativas.

ACTIVIDADES

ETAPA 1	COMPLEMENTO DE DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL (RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE ANTECEDENTES) ENTREVISTAS CON ACTORES CLAVE TALLER DE VALIDACIÓN CON ACTORES CLAVE
ETAPA 2	DISEÑO Y CONTENIDOS DE LA PÁGINA PRINCIPAL, FRONT OFFICE Y BACK OFFICE
ETAPA 3	DEFINICIÓN DE FUTURAS FUNCIONALIDADES ORIENTACIONES PARA LA GESTIÓN DE LA PLATAFORMA SISTEMA DE INDICADORES DE DESEMPEÑO LANZAMIENTO Y PLAN DE DIFUSIÓN DE LA PLATAFORMA

GOBERNANZA METROPOLITANA

Se plantearon orientaciones y acciones que proveen un marco consensuado para la futura implementación del AM, y se presentan como una agenda y hoja de ruta que implica acciones concretas tanto previas como posteriores al reconocimiento formal del Área Metropolitana.



TRANSFORMACIONES URBANO-TERRITORIALES

- 1 **Dotar a las comunas del AM de una distribución equilibrada de áreas verdes de acuerdo a sus jerarquías urbanas**
- 2 **Fortalecer la integración y sostenibilidad de las economías locales**
- 3 **Promover una oferta turística de escala metropolitana que ponga en valor identidades y paisajes locales**
- 4 **Fomentar una mayor articulación entre la inversión pública y privada en infraestructura**
- 5 **Orientar un proceso de urbanización metropolitana orgánica y sistémica**
- 6 **Incentivar la ocupación y densificación de zonas urbanas reguladas**
- 7 **Promover la resiliencia territorial frente al cambio climático**



- 8 **Cubrir la demanda local de bienes y servicios públicos, especialmente en materia de salud y educación**
- 9 **Implementar instancias intersectoriales de coordinación en temáticas de alcance metropolitano**
- 10 **Concertar agendas urbanas municipales de acuerdo a una visión común**
- 11 **Fortalecer las identidades locales que agrupan a todas las comunas del área metropolitana**
- 12 **Promover la protección del patrimonio cultural tangible e intangible**
- 13 **Reconocimiento e implementación del área metropolitana**



MOVILIDAD Y TRANSPORTE

- 14 **Optimizar la movilidad intercomunal por motivos de salud y educación**
- 15 **Mejorar la conectividad inter-urbana e intra-urbana del área metropolitana**
- 16 **Racionalizar el uso del automóvil privado y promover el uso del transporte público**
- 17 **Racionalizar la ocupación del suelo para optimizar la movilidad**
- 18 **Implementar una visión global de la logística metropolitana**
- 19 **Incentivar el desarrollo del transporte ferroviario de pasajeros**
- 20 **Integrar de manera armónica la conectividad internacional**



CONCLUSIONES

- La agenda de descentralización regional impulsada en los últimos años en Chile, es una oportunidad para fortalecer el papel de los gobiernos regionales en el proceso de desarrollo urbano y territorial de los sistemas urbanos de mayor desarrollo, como el sistema urbano en torno a Rancagua.
- El diagnóstico permitió establecer que las proyecciones de este sistema no sólo superan la conurbación Rancagua-Machalí sino también las fronteras propias de un área urbana consolidada.
- El desafío mayor en términos de gobernabilidad, es vaciar las definiciones derivadas de la puesta en marcha del AM a los distintos instrumentos existentes y que aplican a la escala metropolitana, ya sea a través de una actualización o reformulación de estos.
- La elaboración de las iniciativas de movilidad, junto con una agenda metropolitana a partir de este estudio, aportará de manera importante a definir la hoja de ruta que finalmente el GORE y sus autoridades definan para lograr el reconocimiento, validación e implementación de la futura Área Metropolitana de O'Higgins.



Gobierno Regional
Región del Libertador Bernardo O'Higgins



D E S E

Pontificia Universidad Católica de Chile
Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos
Dirección de Extensión y Servicios Externos