

Link: <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2018/12/06/929755/expertos-debaten-sobre-si-la-Linea-3-amortiguara-las-fallas-en-el-Metro.html>

La nueva vía, que conectará Quilicura con La Reina, abrirá sus puertas a los usuarios la última semana de diciembre o la primera de enero, según confirmaron desde el Ministerio de Transportes.

SANTIAGO. - Tras el inicio de la marcha blanca de la Línea 3 del Metro de Santiago, el experto en transporte urbano de la Usach Rodrigo Martín, postuló una teoría: uno de los principales aportes que entregará esta nueva ruta será minimizar los impactos negativos de cualquier falla que tenga el tren subterráneo, ya que descongestionará la Línea 1 al ofrecer más alternativas.
 La red de Metro tiene una estructura que hasta ahora, en cierta medida, tenía una dependencia excesivamente alta de la Línea 1.

Lo que ocurre con eso es que en general, cuando teníamos un problema o algún conflicto como cortes de electricidad, generaban colapso, explica el académico en conversación con Emol.
 La nueva vía, que abrirá sus puertas a los pasajeros entre la última semana de diciembre y la primera de enero, tiene una virtud que ya se empezó a ver con la Línea 6.

Ésta generó un cambio que me parece fundamental, pero que se ha discutido poco: tiene varios puntos de contacto importantes con otros ejes, pero también con otros puntos como con el tren a Nos (estación Lo Valledor).
 Esto, según comenta, ha generado cambios de comportamiento en las personas porque estaba entregando una carga importante de pasajeros en Estación Central y al conectarse con Lo Valledor, en vez de llegar a Estación Central, toman la Línea 6 y pueden conectar hasta Los Leones.
 Pero la Línea 3 tiene más combinaciones: Cal y Canto (2); Plaza de Armas (5); Universidad de Chile (1); Irrazával (5); Ñuñoa (6); y Plaza Egaña (4). Pasamos de una estructura de embudo que dependía de la línea 1 a un sistema de trama, que donde se cruzan todas las redes y eso genera una resiliencia automática del sistema porque tenemos alternativas (. . .) porque es capaz de separarse en unidades funcionales menores.
 {CITA Real Academia Española: Resiliencia es la capacidad de un sistema para recuperar su estado inicial cuando ha cesado la perturbación a la que había estado sometido. }No obstante, añade que también tiene un impacto bastante interesante en los hábitos de movilidad de las personas porque la gente sabe las cargas que tiene el Metro y los momentos en que está más saturado, entonces esto permite que exista la gestión de esa movilidad, de que las personas puedan decidir tomar un camino u otro.
 Sebastián Raveau, investigador del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (Cedeus) concuerda con esa hipótesis: cada línea de Metro que se construye le entrega más resiliencia a la red ante posibles fallas o problemas, pues entregan más opciones de viaje.

Estos beneficios no solo se observan con Línea 3 ante disrupciones, sino que también durante la operación regular de Metro, pues permitirá descongestionar tramos que actualmente están muy cargados.
 Al respecto, dice que no debemos olvidar que las nuevas líneas tienen muchos más beneficios que simplemente dar resiliencia ante problemas (que son hechos aislados y poco frecuentes): conectividad, accesibilidad, reducción de tiempos de viaje, seguridad.
 {SUB Suma usuarios, no redistribuye}Una visión diferente tiene el director del Observatorio de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la UTEM, Álvaro Miranda. A mí entender no es una línea que vaya a descongestionar fuertemente ni a tener un gran impacto en la Línea 1 por el trazado que tiene. No es que sea paralela a la Línea 1 en una extensión considerable de kilómetros.

Además, está llegando a comunas donde no había Metro, por lo tanto no es que los usuarios se bajen de una para subirse a otra, sino que se bajan de los buses para subirse al Metro.
 La Línea 3 es básicamente para darle conectividad a comunas que no estaban conectadas con la red de Metro (. . .) le va a sumar usuarios no es que se van a redistribuir, lo que va a hacer es que gente que hoy no tiene Metro va a tener Metro, enfatiza.
 Y añade: Los impactos que se podrían intentar minimizar se van a dar mucho más potentemente con la Línea 7 (. . .) porque dentro de su estructura es un trazado que busca como objetivo descongestionar la Línea 1 porque es paralelo.
 Sobre las fallas, indica que la alta demanda de pasajeros no es la principal variable para que ellas ocurran.
 {CIFRA 15_mil personas por sentido usan la Línea 1 en una hora} No obstante, cuando uno compara las tasas de fallas del Metro de Santiago con los metros del mundo, es uno de los que menos falla.

Este es uno de los sistemas más fiables, no existe ningún metro en el mundo que no tenga fallas.
 Lo que pasa es que a diferencia de otros lugares, el sistema de Metro es tan preponderante y tan importante, y tiene un compañero de ruta, los buses del Transantiago, que es malo y tiene una capacidad tan limitada que basta con que falle 10 minutos una estación para que el sistema de transporte público y la ciudad colapsen, concluye. ,



Inminente apertura de la Línea 3: ¿Podrá la nueva vía minimizar la ocurrencia de fallas en la red?

Santiago, 06 de diciembre de 2018, Fuente: EMOL



La nueva vía, que conectará Quilicura con La Reina, abrirá sus puertas a los usuarios la última semana de diciembre o la primera de enero, según confirmaron desde el Ministerio de Transportes.
 Tras el inicio de la marcha blanca de la Línea 3 del Metro de Santiago, el experto en transporte urbano de la Usach Rodrigo Martín, postuló una teoría: uno de los principales aportes que entregará esta nueva ruta será minimizar los impactos negativos de cualquier falla que tenga el tren subterráneo, ya que descongestionará la Línea 1 al ofrecer más alternativas.

La red de Metro tiene una estructura que hasta ahora, en cierta medida, tenía una dependencia excesivamente alta de la Línea 1. Lo que ocurre con eso es que en general, cuando teníamos un problema o algún conflicto como cortes de electricidad, generaban colapso, explica el académico en conversación con Emol.

La nueva vía, que abrirá sus puertas a los pasajeros entre la última semana de diciembre y la primera de enero, tiene una virtud que ya se empezó a ver con la Línea 6. Ésta generó un cambio que me parece fundamental, pero que se ha discutido poco: tiene varios puntos de contacto importantes con otros ejes, pero también con otros puntos como con el tren a Nos (estación Lo Valledor).

Esto, según comenta, ha generado cambios de comportamiento en las personas porque estaba entregando una carga importante de pasajeros en Estación Central y al conectarse con Lo Valledor, en vez de llegar a Estación Central, toman la Línea 6 y pueden conectar hasta Los Leones.
 Pero la Línea 3 tiene más combinaciones: Cal y Canto (2); Plaza de Armas (5); Universidad de Chile (1); Irrazával (5); Ñuñoa (6); y Plaza Egaña (4). Pasamos de una estructura de embudo que dependía de la línea 1 a un sistema de trama, que donde se cruzan todas las redes y eso genera una resiliencia automática del sistema porque tenemos alternativas (. . .) porque es capaz de separarse en unidades funcionales menores.

{CITA Real Academia Española: Resiliencia es la capacidad de un sistema para recuperar su estado inicial cuando ha cesado la perturbación a la que había estado sometido. }No obstante, añade que también tiene un impacto bastante interesante en los hábitos de movilidad de las personas porque la gente sabe las cargas que tiene el Metro y los momentos en que está más saturado, entonces esto permite que exista la gestión de esa movilidad, de que las personas puedan decidir tomar un camino u otro.

Sebastián Raveau, investigador del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (Cedeus) concuerda con esa hipótesis: cada línea de Metro que se construye le entrega más resiliencia a la red ante posibles fallas o problemas, pues entregan más opciones de viaje.
 Estos beneficios no solo se observan con Línea 3 ante disrupciones, sino que también durante la operación regular de Metro, pues permitirá descongestionar tramos que actualmente están muy cargados.
 Al respecto, dice que no debemos olvidar que las nuevas líneas tienen muchos más beneficios que simplemente dar resiliencia ante problemas (que son hechos aislados y poco frecuentes): conectividad, accesibilidad, reducción de tiempos de viaje, seguridad.
 {SUB Suma usuarios, no redistribuye}Una visión diferente tiene el director del Observatorio de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la UTEM, Álvaro Miranda. A mí entender no es una línea que vaya a descongestionar fuertemente ni a tener un gran impacto en la Línea 1 por el trazado que tiene. No es que sea paralela a la Línea 1 en una extensión considerable de kilómetros.

Además, está llegando a comunas donde no había Metro, por lo tanto no es que los usuarios se bajen de una para subirse a otra, sino que se bajan de los buses para subirse al Metro.
 La Línea 3 es básicamente para darle conectividad a comunas que no estaban conectadas con la red de Metro (. . .) le va a sumar usuarios no es que se van a redistribuir, lo que va a hacer es que gente que hoy no tiene Metro va a tener Metro, enfatiza.
 Y añade: Los impactos que se podrían intentar minimizar se van a dar mucho más potentemente con la Línea 7 (. . .) porque dentro de su estructura es un trazado que busca como objetivo descongestionar la Línea 1 porque es paralelo.
 Sobre las fallas, indica que la alta demanda de pasajeros no es la principal variable para que ellas ocurran.
 {CIFRA 15_mil personas por sentido usan la Línea 1 en una hora} No obstante, cuando uno compara las tasas de fallas del Metro de Santiago con los metros del mundo, es uno de los que menos falla.

Este es uno de los sistemas más fiables, no existe ningún metro en el mundo que no tenga fallas.
 Lo que pasa es que a diferencia de otros lugares, el sistema de Metro es tan preponderante y tan importante, y tiene un compañero de ruta, los buses del Transantiago, que es malo y tiene una capacidad tan limitada que basta con que falle 10 minutos una estación para que el sistema de transporte público y la ciudad colapsen, concluye. ,

Emos son los verdaderos beneficios que se observarán diariamente.
 {SUB Suma usuarios, no redistribuye}Una visión diferente tiene el director del Observatorio de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la UTEM, Álvaro Miranda. A mí entender no es una línea que vaya a descongestionar fuertemente ni a tener un gran impacto en la Línea 1 por el trazado que tiene. No es que sea paralela a la Línea 1 en una extensión considerable de kilómetros.
 Además, está llegando a comunas donde no había Metro, por lo tanto no es que los usuarios se bajen de una para subirse a otra, sino que se bajan de los buses para subirse al Metro.
 La Línea 3 es básicamente para darle conectividad a comunas que no estaban conectadas con la red de Metro (. . .) le va a sumar usuarios no es que se van a redistribuir, lo que va a hacer es que gente que hoy no tiene Metro va a tener Metro, enfatiza.
 Y añade: Los impactos que se podrían intentar minimizar se van a dar mucho más potentemente con la Línea 7 (. . .) porque dentro de su estructura es un trazado que busca como objetivo descongestionar la Línea 1 porque es paralelo.
 Sobre las fallas, indica que la alta demanda de pasajeros no es la principal variable para que ellas ocurran.
 {CIFRA 15_mil personas por sentido usan la Línea 1 en una hora} No obstante, cuando uno compara las tasas de fallas del Metro de Santiago con los metros del mundo, es uno de los que menos falla.
 Este es uno de los sistemas más fiables, no existe ningún metro en el mundo que no tenga fallas.
 Lo que pasa es que a diferencia de otros lugares, el sistema de Metro es tan preponderante y tan importante, y tiene un compañero de ruta, los buses del Transantiago, que es malo y tiene una capacidad tan limitada que basta con que falle 10 minutos una estación para que el sistema de transporte público y la ciudad colapsen, concluye. ,