

INFORME

Segunda Consulta Ciudadana Virtual Proyectos Urbanos en la Región de Arica y Parinacota.

“Movilidad Urbana y Transporte Sostenible”

Plan Regional de Formación, Diálogo y Participación

julio 2025 – julio 2026.

SERVIU Región de Arica y Parinacota



“Informe Segunda Consulta Ciudadana Virtual

Segunda Consulta Ciudadana sobre Proyectos Urbanos en la Región de Arica y Parinacota.

El presente informe aborda la percepción ciudadana sobre la movilidad urbana en la comuna de Arica, considerando el uso de medios de transporte, las principales problemáticas asociadas a los desplazamientos cotidianos y las necesidades de mejora del sistema de transporte público e infraestructura vial.

El análisis incorpora un enfoque de género, permitiendo identificar impactos diferenciados en mujeres y hombres, especialmente en términos de acceso, seguridad, cobertura y tiempos de traslado.

La aplicación de esta encuesta se justifica en la necesidad de contar con información levantada directamente desde la experiencia de la ciudadanía, respecto a sus condiciones reales de movilidad diaria, considerando que el transporte urbano es un factor determinante en la calidad de vida, el acceso a oportunidades y el ejercicio del derecho a la ciudad.

La movilidad no afecta de manera homogénea a todas las personas. Las mujeres, personas cuidadoras, personas mayores y habitantes de sectores periféricos suelen enfrentar mayores barreras, tales como dependencia del transporte público, trayectos múltiples, inseguridad y falta de cobertura horaria y territorial. En este contexto, la incorporación del enfoque de género permite visibilizar brechas estructurales que no siempre son captadas por los diagnósticos técnicos tradicionales.

Asimismo, la encuesta se enmarca en los principios de participación ciudadana, reconociendo a las personas como actoras clave en la identificación de problemáticas y prioridades territoriales, fortaleciendo la pertinencia y legitimidad de los procesos de planificación urbana y de movilidad.

METODOLOGÍA

Las Consultas Ciudadanas son parte de los mecanismos de la participación ciudadana y como un instrumento para conocer las distintas opiniones de la ciudadanía de la región de Arica y Parinacota. En esta ocasión se llegó a la ciudadanía de manera virtual. El enlace a la consulta estuvo disponible en el mes de marzo 2026 en nuestra página web del SERVIU AyP y wasap con el formulario virtual donde se realizaron consultas y recoger opiniones, inquietudes y sugerencias ciudadanas.

JUSTIFICACIÓN

La movilidad urbana es un aspecto clave para la calidad de vida y el desarrollo sostenible. Esta consulta busca conocer la percepción ciudadana sobre transporte público, ciclovías y movilidad peatonal.

OBJETIVO GENERAL

Conocer la percepción ciudadana sobre transporte público, ciclovías y movilidad peatonal.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar los medios de transporte más utilizados.
- Detectar dificultades en la movilidad urbana.
- Evaluar disposición para usar medios sostenibles como bicicleta o caminar.

Dentro del período 27 días del mes de marzo que estuvo activo el enlace al formulario y a través del wasap donde participaron 32 personas.

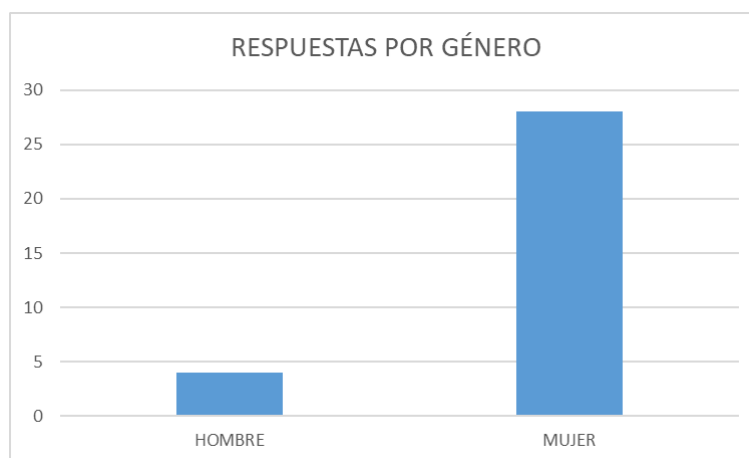
RESUMEN EJECUTIVO (32 respuestas)



Predomina la participación de personas mayores de 31 años, especialmente el grupo 51 años o más.

Baja participación de jóvenes entre 18 y 30 años.

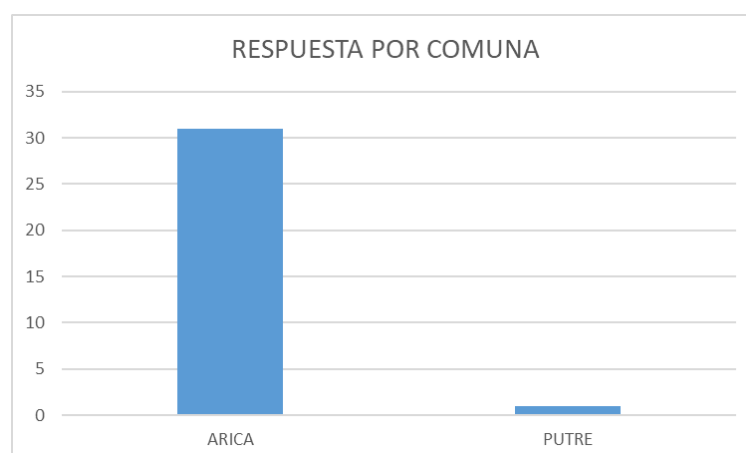
La percepción de la movilidad urbana está fuertemente influida por adultos y adultos mayores, lo que explica la alta preocupación por accesibilidad, frecuencia y seguridad.



En las respuestas a la consulta ciudadana se ve una alta participación femenina (alrededor del 85–90%).

Participación masculina minoritaria.

Entonces, la opinión recogida refleja principalmente la experiencia de las mujeres en la ciudad, especialmente en temas de transporte público, seguridad y cuidado.



Se observa que la comuna de Arica concentra prácticamente la totalidad de las respuestas.

Presencia muy limitada de otras comunas (ej. Putre).

Los resultados a la consulta representan principalmente la realidad urbana de Arica, por lo que las conclusiones deben entenderse en ese contexto territorial.

Resultados:

1.- ¿Qué medio de transporte utiliza habitualmente para desplazarse dentro de la ciudad?

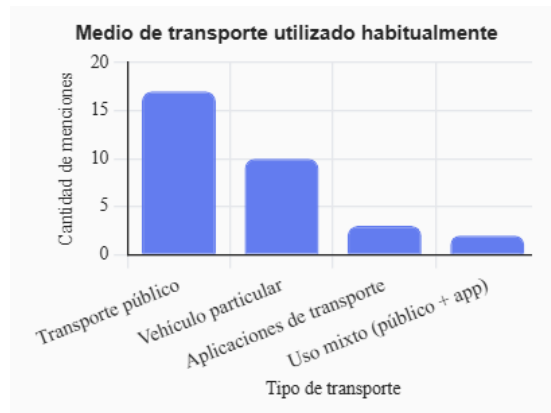


Figura 1. Medio de transporte utilizado habitualmente por las personas encuestadas.

El gráfico muestra un marcado predominio del transporte público, concentrando la mayor cantidad de las respuestas más frecuentes hacen referencia al uso de colectivos y micros, lo que indica una alta dependencia de este sistema para los desplazamientos diarios dentro de la ciudad.

Este resultado da cuenta de que, para una parte importante de la población, el transporte público no es una opción secundaria, sino el principal medio disponible para acceder al trabajo, estudios y servicios básicos.

La mayoría de las personas encuestadas utiliza transporte público (micros y colectivos), seguido por vehículo particular y, en menor medida, aplicaciones de transporte. Esto evidencia una alta dependencia del transporte público, incluso en contextos donde este presenta deficiencias.

1.1.- Principales dificultades en la movilidad urbana:

Las problemáticas más mencionadas corresponden a:

- Falta de transporte público.
- Mal estado de calles y vías.
- Congestión vehicular.
- Inseguridad vial y urbana.

Estas dificultades impactan directamente en los tiempos de traslado, costos económicos y sensación de seguridad.

1.2.- Mejoras necesarias en el transporte público.

Las principales mejoras demandadas son:

- Mayor frecuencia de micros y colectivos.
- Mayor cobertura territorial.
- Ampliación de horarios de funcionamiento, especialmente nocturno.
- Mejor accesibilidad e inclusión.

1.3.- Participación por género.

La pregunta registra una mayor participación de mujeres, lo cual permite identificar con claridad las problemáticas que afectan de manera diferenciada su movilidad cotidiana:

- Uso del transporte desde una perspectiva de género.
- Las mujeres presentan mayor dependencia del transporte público, debido a menores niveles de acceso a vehículo particular.
- Los hombres declaran con mayor frecuencia uso de vehículo propio, lo que les otorga mayor autonomía en los desplazamientos.

Esta diferencia evidencia una brecha estructural de acceso a medios de transporte.

1.4.- Impacto diferenciado de las problemáticas donde las mujeres manifiestan con mayor énfasis:

- Inseguridad en paraderos y recorridos.
- Falta de transporte en horarios nocturnos.
- Dificultades asociadas al mal estado de calles y veredas.
- Trayectos múltiples asociados a labores de cuidado.

La movilidad femenina resulta más compleja, fragmentada y demandante en tiempo.

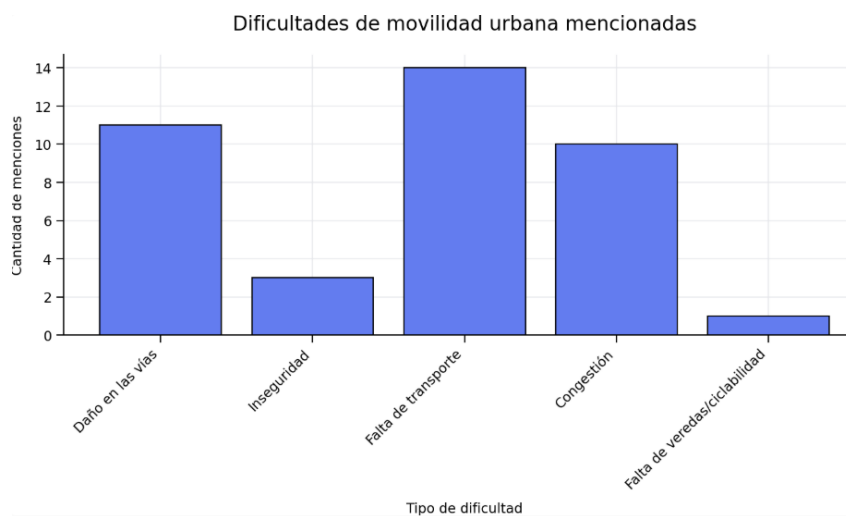
1.5.- Transporte alternativo y seguridad. Si bien existe interés en caminar o usar bicicleta, las mujeres identifican mayores barreras asociadas a:

- Falta de ciclovías seguras y continuas.
- Escaso respeto vial.
- Iluminación deficiente.

Esto limita el acceso equitativo a una movilidad sustentable.

2.- ¿Qué dificultades encuentra en la movilidad urbana (congestión, falta de transporte, inseguridad, daño en las vías, falta de veredas, falta de ciclovías)?

Respuesta:



A partir de 32 respuestas abiertas, se identificaron las siguientes categorías principales (una respuesta puede mencionar más de una):

Dificultad
Falta de transporte público
Daño en las vías (hoyos, mal estado)
Congestión vehicular
Inseguridad vial y ciudadana
Falta de veredas / accesibilidad/ciclos

2.1.- Se observa la falta de transporte público (principal problema), Es la dificultad más mencionada, asociada a:

- Ausencia de recorridos en ciertos sectores.
- Baja frecuencia en horarios punta.
- Falta de locomoción después de las 22:00 horas.
- Mala conectividad entre extremos de la ciudad.
- Impacto directo en adultos mayores, estudiantes y personas con discapacidad.

2.2- Daño en las vías, la ciudadanía señala reiteradamente el mal estado vial que agrava la congestión vehicular, deteriora el transporte público y aumenta la sensación de inseguridad:

- Hoyos.
- Calles sin pavimentar.
- Avenidas deterioradas (ej.: Robinson Rojas, Amador Neghme, Santiago Arata).
- Dificultades mayores para personas con movilidad reducida.

2.3- La congestión vehicular se concentra principalmente y según opiniones de los participantes:

- En horarios punta.
- En vías principales sin rutas alternativas.
- Por exceso de vehículos circulando al mismo tiempo.

2.4.- Algunas respuestas proponen soluciones concretas:

- Nuevas rutas.
- Restricciones vehiculares.
- Más semáforos en dobles vías.
- Mejores cruces peatonales con temporizadores.

La congestión aparece como un **problema estructural**, no solo de comportamiento individual.

2.5.- La inseguridad, aunque menos mencionada, se relaciona con:

- Mal estado del entorno urbano.
- Falta de señalética e iluminación.
- Cruces peatonales inseguros.
- Imprudencias tanto de peatones como conductores.

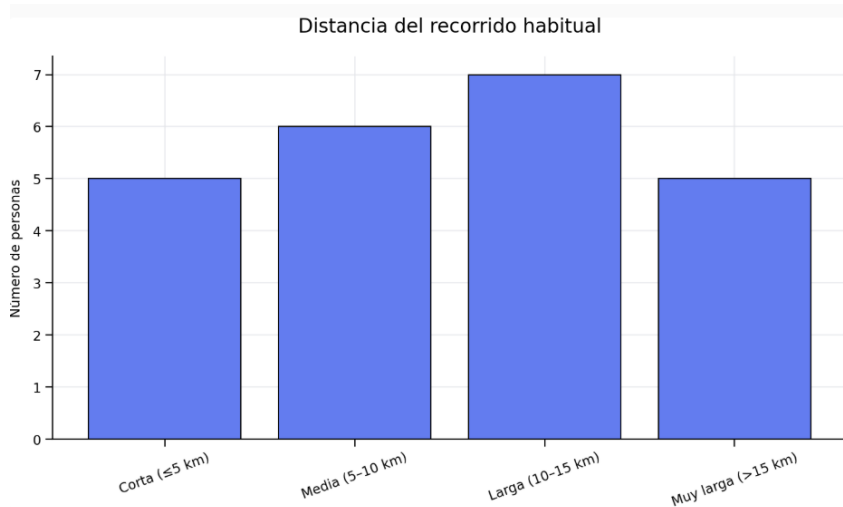
Es una problemática transversal que se intensifica cuando fallan la infraestructura y la planificación vial, como la falta de veredas y accesibilidad.

2.6.- Menos frecuente en menciones de opiniones, pero crítica en impacto, siendo clave desde un enfoque de movilidad universal especialmente para:

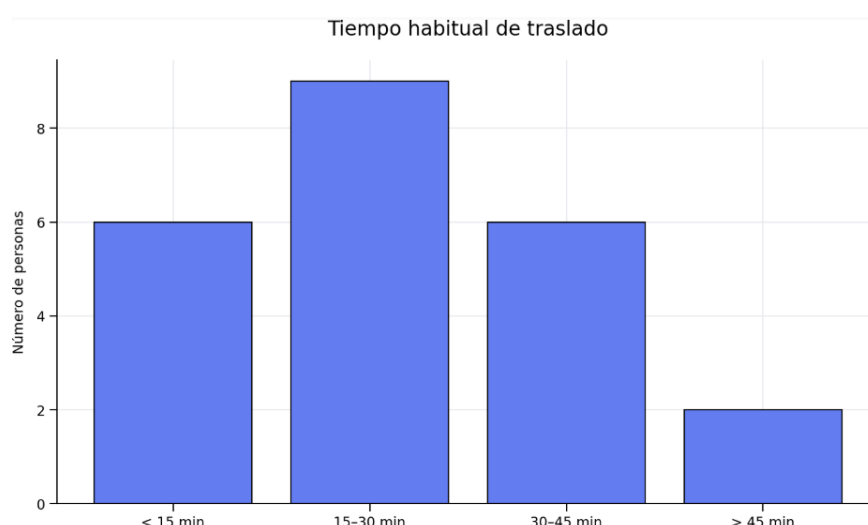
- Personas con discapacidad.
- Desplazamientos cotidianos casa–trabajo.

Entonces la movilidad urbana presenta un **problema sistémico**, donde transporte público, infraestructura vial y planificación están fuertemente interrelacionados. La **falta de transporte** no es solo cantidad de buses, sino conectividad, frecuencia, horarios y estado del servicio. Existen demandas ciudadanas claras por **soluciones concretas**, no solo diagnóstico.

3.- ¿Qué distancia considera que tiene su recorrido habitual (casa – trabajo, casa – lugar de estudio, entre otros)



La mayoría de las personas encuestadas presenta recorridos largos o muy largos hacia sus lugares de trabajo y estudio, con tiempos de traslado superiores a 30 minutos, en muchos casos agravados por la inexistencia de locomoción colectiva directa y altos costos de desplazamiento, especialmente en sectores fuera del radio urbano.



La mayoría de las personas que respondieron la encuesta indica que tarda entre 15 y 45 minutos por viaje, siendo un grupo significativo que supera los 30 minutos diarios, llegando incluso a más de 45 minutos. Los tiempos se incrementan por congestión y por la falta de locomoción colectiva directa.

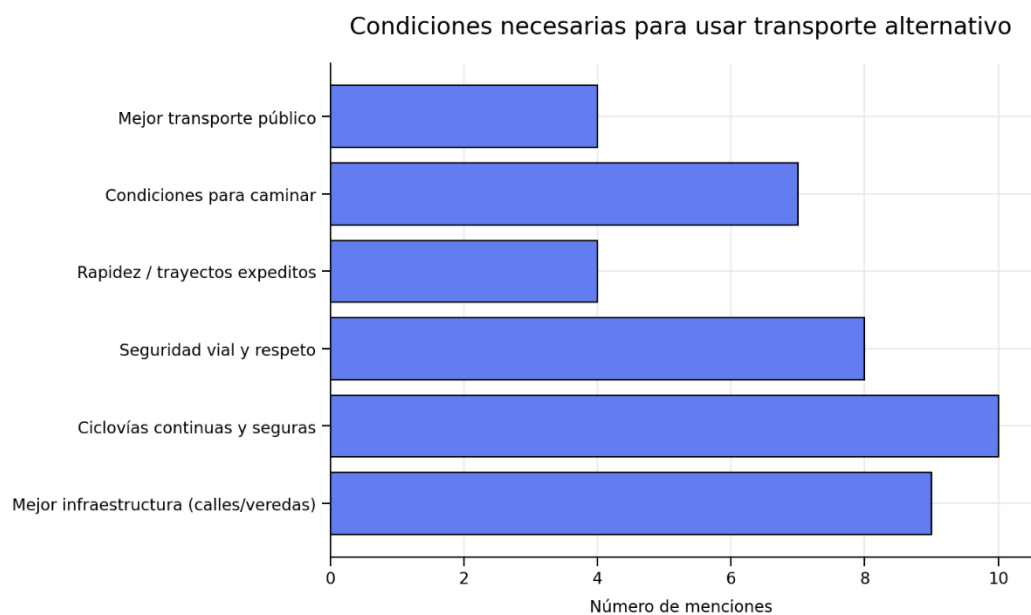
Los resultados evidencian que una parte mayoritaria de las personas encuestadas realiza recorridos largos o muy largos entre su vivienda y lugar de trabajo o estudio, superando en muchos casos los 10 km de distancia. Esta condición se traduce en tiempos de traslado elevados, concentrados principalmente entre

15 y 45 minutos, los cuales aumentan considerablemente en horario punta o ante eventos de congestión vial. La percepción de lejanía no se explica únicamente por la distancia física, sino también por la baja accesibilidad al transporte público, especialmente en sectores fuera del radio urbano, lo que obliga al uso de múltiples locomociones o transporte pagado, incrementando los costos y la sensación de aislamiento territorial.

4.- ¿Qué condiciones debería tener su recorrido habitual para considerar el uso de medios de transporte alternativos como bicicleta o caminar?

Las respuestas abiertas fueron analizadas mediante análisis de contenido, agrupando frases similares en categorías temáticas.

Cada respuesta pudo aportar a más de una categoría, lo que es habitual en estudios de percepción;

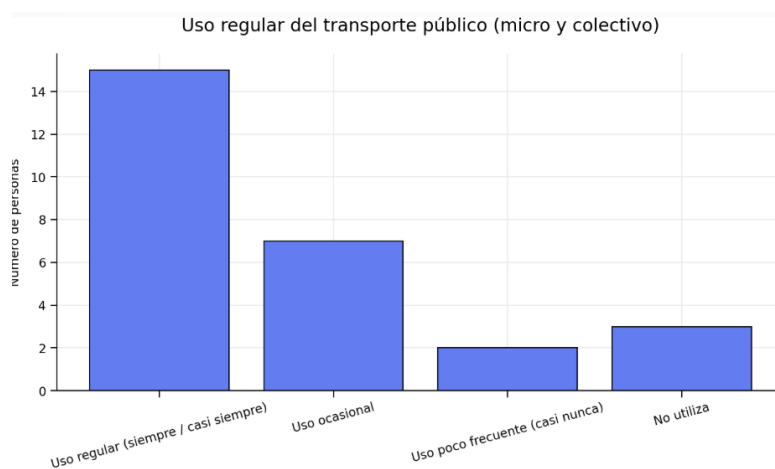


Las personas encuestadas señalan que, para considerar el uso de medios de transporte alternativos como la bicicleta o el desplazamiento a pie, se requiere principalmente contar con ciclovías continuas y seguras, calles y veredas en buen estado y mayores niveles de seguridad vial. La falta de respeto de los conductores y la inseguridad percibida constituyen una de las principales barreras, especialmente para el uso de la bicicleta. En el caso de caminar, se valoran trayectos cortos, con sombra y condiciones adecuadas, considerando además factores etarios.

Finalmente, se destaca la ausencia de transporte público en algunos sectores, lo que evidencia la necesidad de integrar la movilidad activa con una red de transporte colectivo más amplia.

5.- ¿Utiliza el transporte público regularmente (micro, colectivo)?

Las respuestas abiertas fueron clasificadas según frecuencia de uso, considerando tanto la regularidad como las condiciones de accesibilidad declaradas:



El análisis evidencia que, si bien el transporte público es utilizado de manera regular por la mayoría de las personas encuestadas, su uso se encuentra fuertemente condicionado por la accesibilidad territorial y la cobertura de los recorridos. En sectores que quedan fuera del radio urbano o con baja conectividad, el uso se vuelve ocasional o derechamente inexistente, obligando a recurrir a transporte informal o aplicaciones pagadas, con un alto impacto económico. Esta situación da cuenta de brechas de equidad en el acceso al transporte público, afectando particularmente a trabajadores y trabajadoras que se desempeñan en zonas industriales o periféricas.

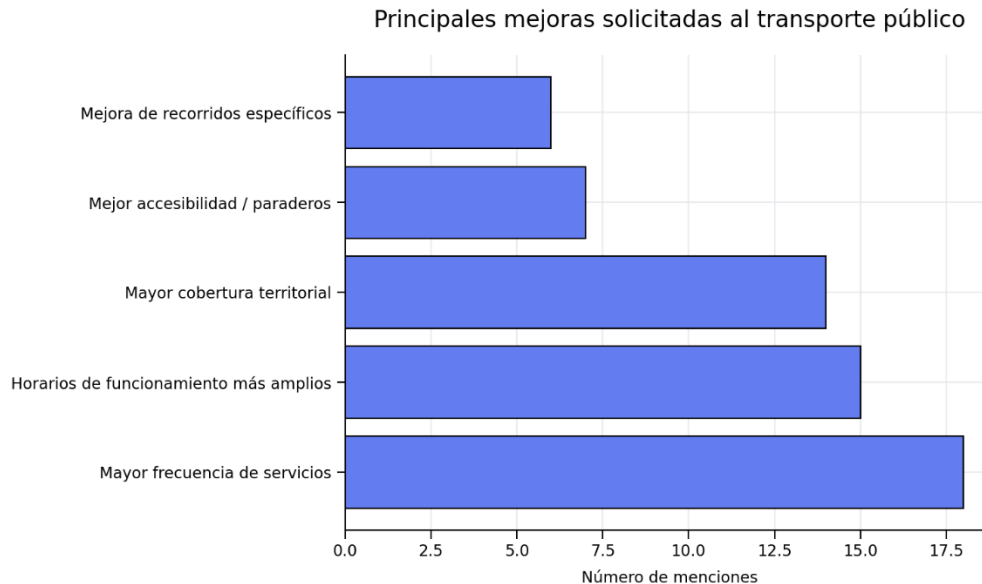
Entonces y según consulta respecto si utiliza el transporte público regularmente (micro, colectivo), la mayor parte de las personas encuestadas señala utilizar regularmente el transporte público, principalmente micro y colectivo, destacando el uso combinado de ambos servicios. No obstante, un número significativo indica que su uso es solo ocasional o limitado, debido a la falta de cobertura de recorridos y horarios en determinados sectores de la ciudad, especialmente fuera del radio urbano. En estos casos, la inexistencia de locomoción colectiva obliga a asumir altos costos de transporte mediante aplicaciones privadas, lo que evidencia una brecha de accesibilidad y equidad en el sistema de movilidad local.

6.- ¿Qué mejoras considera necesarias en el transporte público (frecuencia, cobertura, accesibilidad, horario de funcionamiento)?

Las respuestas abiertas fueron analizadas mediante análisis de contenido, agrupando los conceptos reiterados en cinco categorías clave, permitiendo cuantificar tendencias sin perder el enfoque cualitativo.

Cada respuesta pudo ser clasificada en más de una categoría, dado que muchas personas mencionaron problemas estructurales simultáneos (frecuencia + horario + cobertura).

El siguiente gráfico sintetiza qué condiciones consideran prioritarias las personas en relación con la accesibilidad, frecuencia, cobertura y horarios del transporte público;



6.1.- Mayor frecuencia de servicios (categoría más mencionada):

- Es la demanda **más reiterada**.
- Se identifica:
 - Larga espera en horas punta, especialmente en horario AM.
 - Desigualdad entre líneas (algunas saturadas, otras escasas).
- Sectores como **11 de septiembre, Punta Norte y sectores altos** presentan déficit histórico de frecuencia.

La baja frecuencia genera **pérdida de tiempo, retrasos laborales y estrés cotidiano**.

6.2.- Horarios de funcionamiento más amplios:

- Se solicita:
 - Extensión de horarios nocturnos (después de 19:00 hrs).
 - Transporte temprano en la mañana.
- La inseguridad y la restricción de funcionamiento afectan especialmente a:
 - Trabajadores
 - Estudiantes
 - Sectores periféricos

La percepción de los encuestados menciona que el sistema actual **no cubre las dinámicas reales de la jornada laboral y educativa.**

6.3.- Mayor cobertura territorial:

- Fuerte demanda de:
 - Llegada a sectores alejados (Punta Norte, Punta Sur, zonas industriales).
 - Conexión directa entre áreas residenciales y polos laborales/educativos.
- Se menciona la inexistencia de recorridos longitudinales eficientes (ej.: norte – sur, norte – pesqueras).

La cobertura desigual refuerza la **segregación territorial** y la dependencia de transporte informal.

6.4.- Mejor accesibilidad y paraderos:

- Se identifica como problema la falta de paraderos adecuados, la mala localización o inexistencia en ciertos ejes (ej.: San Ignacio de Loyola).
- Se solicita un sistema con más accesibilidad, más inclusivo y mejor conexión a equipamientos relevantes (hospital regional, universidades).

6.5.- Mejora de recorridos específicos:

Se mencionan líneas concretas y autoridades consultadas sin respuesta efectiva.

- Se demanda:
 - Ajuste de recorridos existentes.
 - Nuevas propuestas de ruta.
 - Eliminación de la necesidad de tomar **dos locomociones** para un solo destino.

Esto muestra una **demanda ciudadana informada y localizada**, no genérica.

Las respuestas evidencian una percepción generalizada de insuficiencia estructural del sistema de transporte público, particularmente en términos de frecuencia, horarios y cobertura territorial. Si bien el transporte público es utilizado por gran parte de la población, su funcionamiento no responde adecuadamente a las necesidades reales de desplazamiento diario, especialmente en sectores periféricos y en horarios no convencionales. La baja frecuencia, los horarios restringidos y la falta de cobertura obligan a las personas a asumir largos tiempos de espera, realizar transbordos innecesarios o recurrir a transporte pagado, profundizando brechas de accesibilidad y equidad territorial.

Las personas señalan como principales necesidades del sistema de transporte público el aumento de la frecuencia de servicios, la ampliación de los horarios de funcionamiento y una mayor cobertura territorial, especialmente hacia sectores periféricos y zonas actualmente desatendidas. Asimismo, se releva la necesidad de mejorar la accesibilidad, los paraderos y los recorridos específicos, de modo de reducir tiempos de espera, evitar transbordos múltiples y garantizar un acceso equitativo al transporte público, particularmente para trabajadores y estudiantes.

Conclusiones y Respuesta Institucional.

El proceso de levantamiento de información ciudadana a través de una consulta, permite concluir que el transporte público constituye el principal medio de desplazamiento cotidiano para la mayoría de las personas encuestadas, particularmente micros y colectivos, lo que evidencia una alta dependencia del sistema de transporte público como eje de la movilidad urbana y territorial de la región. Esta dependencia se mantiene incluso en contextos donde la oferta presenta deficiencias relevantes, lo que refuerza su carácter estratégico para el acceso equitativo a trabajo, educación, salud y servicios.

Sin embargo, el análisis de las respuestas da cuenta de brechas estructurales en el funcionamiento del sistema, las cuales impactan de manera directa en los tiempos de traslado, los costos económicos asociados y la percepción de seguridad de la población.

Entre las principales dificultades identificadas se encuentra la insuficiente frecuencia de micros y colectivos, especialmente en horarios punta de la mañana y la tarde, lo que genera largos tiempos de espera y una distribución desigual de los servicios entre distintos sectores de la ciudad. Esta situación se ve agravada en zonas periféricas y sectores altos, donde la oferta es escasa o derechamente inexistente.

Asimismo, se evidencia una limitada cobertura territorial del transporte público, particularmente en sectores alejados del radio urbano, áreas industriales y zonas residenciales consolidadas que no cuentan con recorridos directos hacia polos laborales, educacionales o de servicios. Esta falta de cobertura obliga en muchos casos a realizar trasbordos múltiples, incrementando los tiempos de viaje, los costos y la carga cotidiana de los desplazamientos.

En relación con los horarios de funcionamiento, las personas manifiestan que estos no responden adecuadamente a las dinámicas laborales, educativas y sociales actuales. Se identifica una baja disponibilidad de transporte público en horarios nocturnos y en las primeras horas de la mañana, lo que afecta de manera especial a trabajadores, estudiantes y personas que dependen exclusivamente de la locomoción colectiva. La reducción de servicios a partir de ciertos horarios profundiza la sensación de inseguridad y limita las oportunidades de desplazamiento.

Complementariamente, se señala la necesidad de mejorar la accesibilidad al sistema, incorporando paraderos adecuados, recorridos más directos y condiciones de infraestructura vial que permitan un tránsito seguro y eficiente. El mal estado de calles y veredas es identificado como un factor que deteriora el funcionamiento del transporte público y afecta particularmente a peatones, personas mayores y usuarios con movilidad reducida.

Desde una perspectiva de género, el diagnóstico permite constatar que las mujeres presentan una mayor dependencia del transporte público, asociada a un menor acceso a vehículo particular y a patrones de movilidad más complejos, fragmentados y demandantes en tiempo, vinculados a labores de cuidado y responsabilidades múltiples. Las mujeres manifiestan con mayor énfasis problemas de seguridad en paraderos y recorridos, así como mayores dificultades frente a la falta de transporte en horarios nocturnos, lo que evidencia un impacto diferenciado de las brechas de movilidad existentes.

En cuanto a los modos de transporte alternativos, si bien existe interés por caminar o utilizar la bicicleta, se identifican barreras significativas para su adopción, especialmente en el caso de las mujeres. Estas barreras se relacionan con la falta de ciclovías seguras y continuas, el escaso respeto vial y la deficiente iluminación del espacio público, lo que limita el acceso equitativo a una movilidad activa y sustentable.

En síntesis, la movilidad urbana en Arica presenta brechas estructurales que afectan de manera diferenciada a mujeres y hombres. Las mujeres enfrentan mayores barreras en términos de seguridad, cobertura y frecuencia del transporte público. Incorporar el enfoque de género en la planificación de la movilidad resulta clave para avanzar hacia una ciudad más equitativa, segura e inclusiva, las personas demandan un sistema de transporte público más frecuente, con mayor cobertura territorial, horarios de funcionamiento ampliados y mejores condiciones de accesibilidad e inclusión, que permita responder de manera efectiva a las necesidades reales de desplazamiento de la población.

Los resultados constituyen un insumo relevante para la formulación de políticas públicas, proyectos urbanos y decisiones sectoriales. Desde una mirada institucional, estos antecedentes refuerzan la importancia de avanzar hacia una planificación integrada del transporte y el desarrollo urbano, incorporando criterios de equidad territorial, enfoque de género, seguridad y calidad de vida, con el objetivo de promover una movilidad más eficiente, accesible y sostenible en la Región de Arica y Parinacota.

RESPUESTAS DE 32 PERSONAS.

Correo electrónico	Edad	Sexo	Comuna	¿Qué medio de transporte utiliza?	¿Qué dificultades enfrenta?	¿Qué distancia considera?	¿Qué condiciones de transporte prefiere?	¿Utiliza el transporte público?	¿Qué mejoras considera?
1 anonymous	31 a 50	Mujer	Arica	Colectivo y micro	Inseguridad daños en	Casa trabajo entre otr	Caminar	Si	Accesibilidad y horario
2 anonymous	51 o más	Mujer	Putre	Colectivo y micro	Falta de transporte	Casa centro	Tener más vías de trán	Micro	Horario funcionamiento
3 anonymous	31 a 50	Mujer	Arica	Vehículo de transporte	El atochamiento (taco: Yo vivo en pasaje Soco	Bicicleta es complicada	A veces de regreso cu	Horario de funcionamier	
4 anonymous	51 o más	Mujer	Arica	Colectivos	No tenemos micros en	Más de 20 cuadras	No depende del recorri	Colectivo no tenemos	Mejorar el recorrido y q
5 anonymous	51 o más	Mujer	Arica	Auto	Daños en las via	Largo	Buenas condiciones ca	Ambas	Accesibilidad
6 anonymous	51 o más	Mujer	Arica	Colectivo o micro	Congestión daños en l.	20 a30minutos	Mejor vías	Si	Frecuencia horarios de f
7 anonymous	51 o más	Mujer	Arica	Colectivo y Micro.cong	Falta de transporte..	Depende hacia donde	generalmente l camin	Micro y colectivo .	Frecuencia de colectivo:
8 anonymous	31 a 50	Mujer	Arica	Transporte público y p	Micros y colectivo en r	7km aprox. Tiempo 10	Bicicleta tener una cicl	Si, ambas	Frecuencia- horarios que
9 anonymous	31 a 50	Mujer	Arica	colectivo	falta de transporte públ	tiene una distancia ad	caminar	siempre	más frecuencia y un hor
10 anonymous	18 a 30	Mujer	Arica	Micro y colectivo	Falta de líneas que lle	Casa- lugar de estudio	Rapidez	Si	Frecuencia y cobertura
11 anonymous	31 a 50	Mujer	Arica	Auto	Calles malas y congest	Cerca	Cicloviás adecuadas	Casi nunca	Nolose
12 anonymous	18 a 30	Mujer	Arica	Micro y colectivo	Falta de transporte	Casa trabajo	Rapidez	Si	Frecuencia y cobertura
13 anonymous	31 a 50	Mujer	Arica	Colectivo	Falta de transporte	Casa - trabajo	Caminar	Si	Más micro y colectivo pc
14 anonymous	31 a 50	Mujer	Arica	Colectivo y micro, indr	Congestión vehicular	Larga	Las calles en optimas c	Si	Que las micros y colecti
15 anonymous	51 o más	Mujer	Arica	Transporte público; co	Falta de transporte y c	Casa-trabajo	Ciclovia y veredas en l	Si	Cobertura de distintos tr
16 anonymous	31 a 50	Hombre	Arica	Colectivo, microbuses	Falta de transporte en	Una distancia larga	Mejorar el camino	Si	Frecuencia, cobertura y ;
17 anonymous	51 o más	Mujer	Arica	Micro y colectivo	Falta de transporte	30 minutos	Comodidad y rspudez	Si	As linead de taxibused v
18 anonymous	31 a 50	Mujer	Arica	Auto particular	Daño en las vías,falta c	Es muy lejos	Las vías en buen estad	Si , se utiliza la micro y	Horario de funcionamier
19 anonymous	31 a 50	Mujer	Arica	Locomoción colectiva	Falta de locomoción di	30 min en auto particu	Cicloviás en toda la cal	Colectivo	Accesibilidad en locomo
20 anonymous	51 o más	Mujer	Arica	Colectivo	Falta de. Transporte y	20 a 30 minutos	Con mas colectivos	Colectivo	Frecuencia
21 anonymous	31 a 50	Mujer	Arica	colectivo	calles malas tengo dis	lejos	lugares mas expeditos	colectivo	frecuencia
22 anonymous	51 o más	Mujer	Arica	A veces particular a ve	Falta de veredas casa t	Casa trabajo casa	Caminar	Colectivo	Frecuencia
23 anonymous	51 o más	Mujer	Arica	Indriver	Inseguridad	15 minutos	Mas seguridad	No	Frecuencia
24 anonymous	18 a 30	Hombre	Arica	Colectivo y Transporte	Congestión, falta de tr	Casa-trabajo.Casa-cetr	Cicloviás en excelente	Si	Frecuencia de cobertura
25 anonymous	31 a 50	Hombre	Arica	auto particular	Las vías están llenas de	Casa - trabajo y colegic	caminar	si	Todas las anteriores.
26 anonymous	51 o más	Mujer	Arica	Movilización propia	Inseguridad, daño en l	En otros	Bicicleta	No	Horario de funcionamier
27 anonymous	51 o más	Hombre	Arica	Auto	Muchos vehículos misi	5 kilómetros solo de ic	En mi caso no llegan l	No.	Restricción por patentes
28 anonymous	51 o más	Mujer	Arica	Micro y colectivo	Vías mal estado	10 minutos	Seguridad en las vías p	Casi siempre micro	Más frecuencia y horaric
29 anonymous	51 o más	Mujer	Arica	Taxi colectivo Buses	Falta de transporte Bu	Depende donde me di	A mí edad difícil andar	Si i micro y colectivo	Más frecuencia se retir
30 anonymous	31 a 50	Mujer	Arica	Vehículo particular	En horas puntas conge	En 30 minuto en ida y	(Bicicleta, pero lo que	€ Ambas micro y colecti	Más frecuencia- cobertu
31 anonymous	51 o más	Mujer	Arica	Autobús	Falta de transporte de	De 10 minutos	Mejorar las condicione	Si las dos	Frecuencia y horarios de
32 anonymous	18 a 30	Mujer	Arica	Indrive (trabajo en la	Daño en las vías,falta c	De 11- 15 kilómetros a	Para caminar debería	Si lo utilizo cuando ,pu	Horario ,frecuencia , apo