

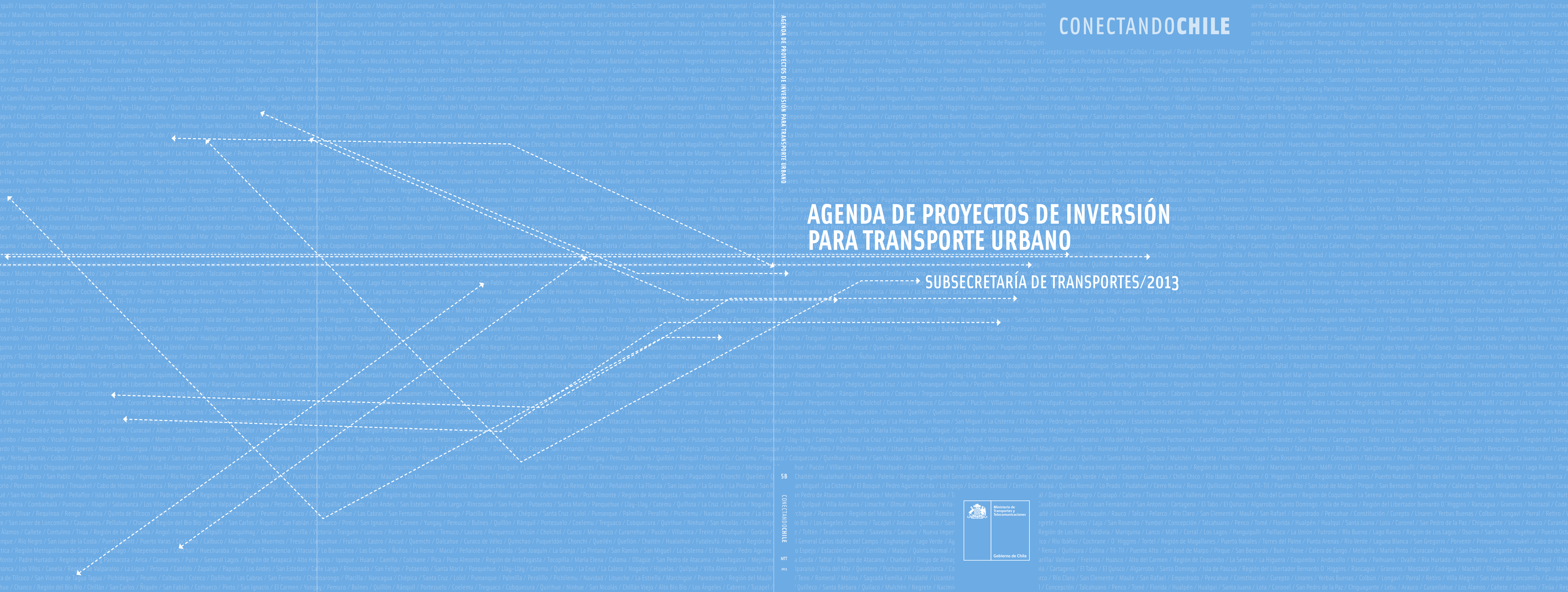
CONECTANDOCHILE

AGENDA DE PROYECTOS DE INVERSIÓN PARA TRANSPORTE URBANO

AGENDA DE PROYECTOS DE INVERSIÓN PARA TRANSPORTE URBANO

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES/2013

CONECTANDOCHILE





Agenda de Transporte Urbano

Carta del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

La incidencia del trabajo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones alcanza a diferentes áreas de acción cada vez más presentes en la cotidianidad de la sociedad. Partiendo por cómo transportarse hasta la velocidad o calidad de nuestra conectividad, pasan por el trabajo que la cartera realiza, o deja de hacer.

En ese sentido, el desarrollo de las ciudades es un aspecto clave que cada vez tiene mayor relevancia en detalles tan fundamentales como cuánto tiempo demora una persona en trasladarse de un lugar a otro, lo que al final del día incide en la cantidad de horas que esa persona puede dedicar para su vida personal o familiar.

Entonces, para que la experiencia de viaje sea una buena experiencia para quien se desplaza, desde la Coordinación de Planificación y Desarrollo, se han identificado los proyectos de Infraestructura para el Transporte más relevantes en cada ciudad capital del país.

Y es que sin duda, cada una de ellas ha vivido en los últimos 15 años una transformación incuestionable. Ciudades como Iquique o Antofagasta, son hoy prácticamente irreconocibles para quien las conoció en los 90. Otra cosa que llama la atención son aquellas conurbaciones que ya superan en algunos casos ampliamente el millón de habitantes, como el Gran Valparaíso o el Gran Concepción. Todo esto nos indica que ciudades tanto del norte como del sur, se han visto potenciadas en el tiempo, y que a futuro veremos cómo éste fenómeno hará que también las ciudades intermedias se vayan convirtiendo en grandes centros de servicio y abastecimiento.

Las realidades de cada región son disímiles. Lo entendemos como una virtud y no como un problema. Es por eso que cuando nos planteamos el análisis del sistema de transportes de un territorio, decidimos preguntarnos antes ¿cómo eran las tendencias urbanas?, ¿cuál es el contexto topográfico?, ¿qué características identitarias contiene cada lugar? Así es como hemos desarrollado una Visión Estratégica que busca plasmar en un concepto urbano, las necesidades prioritarias de movilidad en cada ciudad que aquí presentamos.



Presentación

También entendemos que el proceso de Planificación es largo y traspasa gobiernos. Nuestro trabajo apunta a entregar antecedentes ciertos a quien siga adelante con la responsabilidad de dotar de más y mejor infraestructura a los habitantes del país. En este sentido es que hemos desarrollado un documento que nos entrega la fotografía, el estado del arte en materia de inversión de las distintas capitales regionales representada en una cartera de proyectos. Esta cartera contiene información de financiamiento, etapa en la que se encuentra de desarrollo, duración de las mismas y ubicación para un total de 182 iniciativas, que significarán para el fisco una inversión aproximada de US\$2.900 millones.

Al documento compuesto por la Visión Estratégica y la cartera de proyectos hemos denominado "Agenda de Proyectos de Infraestructura para el Transporte Urbano". Su conformación ha requerido del trabajo conjunto con distintos actores del Estado cuyo rol es estratégico en materia de transportes. Los Servicios de Vivienda y Urbanización dependientes del Ministerio de Vivienda y Urbanismo; la Dirección de Vialidad, con sus plazas regionales dependientes del Ministerio de Obras Públicas; y por cierto, los Gobiernos Regionales, han sido socios estratégicos a la hora de plasmar esta mirada sobre la red de transporte de nuestras ciudades, sobre todo en el entendido de que son ellos los ejecutores de la red que nosotros planificamos y que mientras nuestra coordinación sea más potente, tendremos a un solo ganador: el país en su conjunto.

Los invito ahora a que todos seamos parte de este desafío y que revisemos en las siguientes páginas la red de transporte que estamos edificando y los desafíos de infraestructura que tenemos por delante.

Pedro Pablo Errázuriz

Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

Agenda de Transporte Urbano

Subsecretaría de Transportes

Planificar sistemas de transporte permite gestionar de mejor manera las inversiones en la Infraestructura requerida. Aumentar capacidad optimizando lo existente, contar con herramientas que nos permitan tener mejor Gestión de Tránsito, avanzar en materias tecnológicas y en comunicación efectiva a los usuarios, son materias que hoy aborda sistemáticamente la Subsecretaría de Transportes buscando anticiparse a los problemas y no ser sólo un ente reactivo a la congestión y otras dificultades que por efecto del desarrollo país y el aumento de viajes, se incrementan día a día en nuestras ciudades.

Mirar el territorio asume el desafío de entender en qué estamos y para dónde vamos. Para esto debemos primeramente, catastrar iniciativas y proyectos impulsados por los distintos actores que intervienen en el desarrollo de infraestructura vial y luego, identificar déficits y proponer una priorización de futuras inversiones en base a la rentabilidad social que encontramos detrás de cada obra y evidentemente, a la disponibilidad de recursos que las hagan factibles. Para esto, la División de Planificación y Desarrollo ha construido una herramienta que sirva de guía a la hora de conocer el estado del arte de los proyectos de infraestructura vial en las ciudades de Chile. Esta herramienta recibió el nombre de **Agenda de Transporte Urbano**, y se desarrolla en base a insumos que reportan los Planes de Transporte (STU, GT, Planes Maestros) y también, los Planes e iniciativas de otros sectores del Estado como son el Ministerio de Vivienda y Urbanismo y el Ministerio de Obras Públicas.

Así como esta herramienta ha incorporado la mirada de las inversiones sobre el territorio, también ha querido incorporar una visión de largo plazo, una imagen general del desarrollo de las Ciudades ante la localización de nuevas demandas (inducidas o requeridas por los Sistemas de Transporte). A esta parte de la Agenda se le ha llamado Visión Estratégica, y en ella se ha buscado rescatar el carácter, la vocación de cada ciudad y sus tendencias de crecimiento.

Coordinación de Planificación y Desarrollo

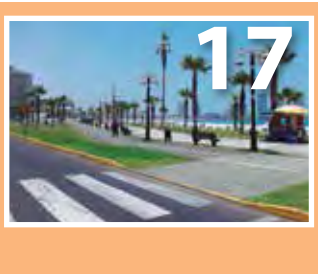
(Actualización Diciembre 2013)

XV Arica - Parinacota



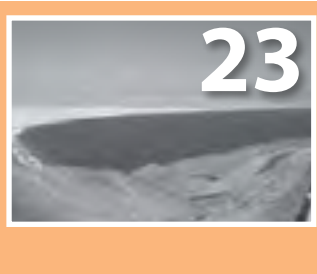
Arica

I Tarapacá



Iquique

II Antofagasta



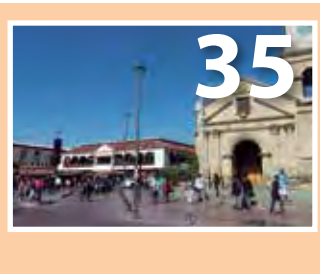
Antofagasta

III Atacama



Copiapó

IV Coquimbo

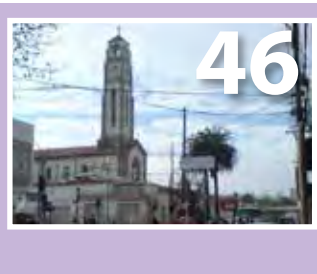


Coquimbo / La Serena

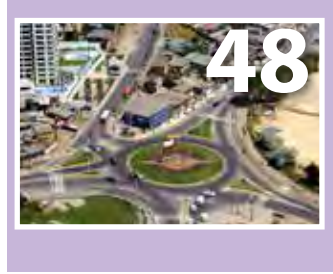
V Valparaíso



Valparaíso / Viña del Mar



Quilpué / Villa Alemana



Concón

VI Libertador
Bdo. O'Higgins



Rancagua

VII Maule



Talca

VIII BíoBío



Concepción

IX Araucanía



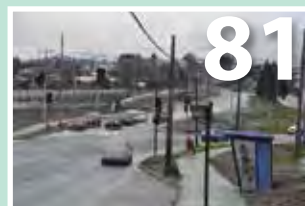
Temuco

XIV Los Ríos



Valdivia

X Los Lagos



Puerto Montt

XI Aysén del Gral. Carlos
Ibañez del Campo



Coyahique

XII Magallanes



Punta Arenas

Con el objeto de recoger información actualizada del estado del arte de los proyectos en cada ciudad capital, se divide la tarea en tres fases: Información, verificación y actualización.

En la fase de información se realiza un catastro de todos los proyectos en curso, recopilando información general de cada uno y definiendo su estado actual de acuerdo a la denominación utilizada en las fichas IDI: prefactibilidad, diseño y ejecución. Se incluyeron también las fechas de término de la etapa vigente y la fecha estimada de su ejecución completa. Se definieron además, montos totales de ejecución de obras, realizando estimaciones aproximadas para los casos en los que no existía información, indicando siempre si el proyecto cuenta con financiamiento y distinguiendo si este es sólo para su etapa actual o si abarca hasta la ejecución completa de la obra. Así, al finalizar esta fase de información, se cuenta con la recopilación de todos los datos disponibles de cada una de las iniciativas identificadas. Con todo lo anterior, se elaboran las tablas que complementan la cartera vigente de proyectos para cada ciudad.

Una vez recabada la información, es necesario verificarla. Para ello, se realizan principalmente visitas a terreno y reuniones con los servicios responsables de cada iniciativa, tanto del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, como de otros sectores del Estado. De esta forma, se pudo confirmar la situación actual de las iniciativas e incluir datos como su inclusión en convenios de programación, financiamiento, etc.

Finalmente, es necesario actualizar periódicamente las iniciativas, volviendo a revisar estados, montos y plazos. Para ello se implementa un seguimiento a cada una, contactando a los servicios y responsables de su desarrollo.

En cada estado de proyecto (Prefactibilidad, Diseño o Ejecución) se define si es que se encuentra "en postulación", "en desarrollo" o "terminada", sin perjuicio de que en la realidad los proyectos tienen una variabilidad mayor dependiendo de cada caso. Estas definiciones han servido para una mejor catalogación, respondiendo al objetivo del documento de obtener información clara y precisa para una mejor gestión e implementación de infraestructura para el transporte en nuestras ciudades.

Desarrollo de una iniciativa

Idea

→ Una primera aproximación a un problema, necesidad u objetivo estratégico.

Perfil

→ Se definen los aspectos básicos de la idea, desarrollando diferentes opciones.

Prefactibilidad

→ En esta etapa se evalúan con mayor profundidad las diferentes alternativas, para determinar la mejor.

Para efectos del presente documento se divide la etapa en las siguientes fases:

En postulación La etapa tiene ficha IDI, pero aún no tiene financiamiento.

En desarrollo Se está ejecutando, está financiada y tiene una fecha de término definida.

Terminada Etapa finalizada, lista para pasar a diseño.

Diseño

→ Se desarrolla la alternativa seleccionada, definiendo todo lo necesario para su ejecución.

Para efectos del presente documento se divide la etapa en las siguientes fases:

En postulación La etapa tiene ficha IDI, pero aún no tiene financiamiento.

En desarrollo Se está ejecutando, está financiada y tiene una fecha de término definida.

Terminada Etapa finalizada, lista para pasar a ejecución.

Ejecución

→ En esta etapa se construye el proyecto.

Para efectos del presente documento se divide la etapa en las siguientes fases:

En postulación La etapa tiene ficha IDI, pero aún no tiene financiamiento.

En desarrollo Se está ejecutando, con fecha de término definida

Terminada Proyecto construido

XV Arica - Parinacota

XV Arica - Parinacota



Información de Transporte Urbano

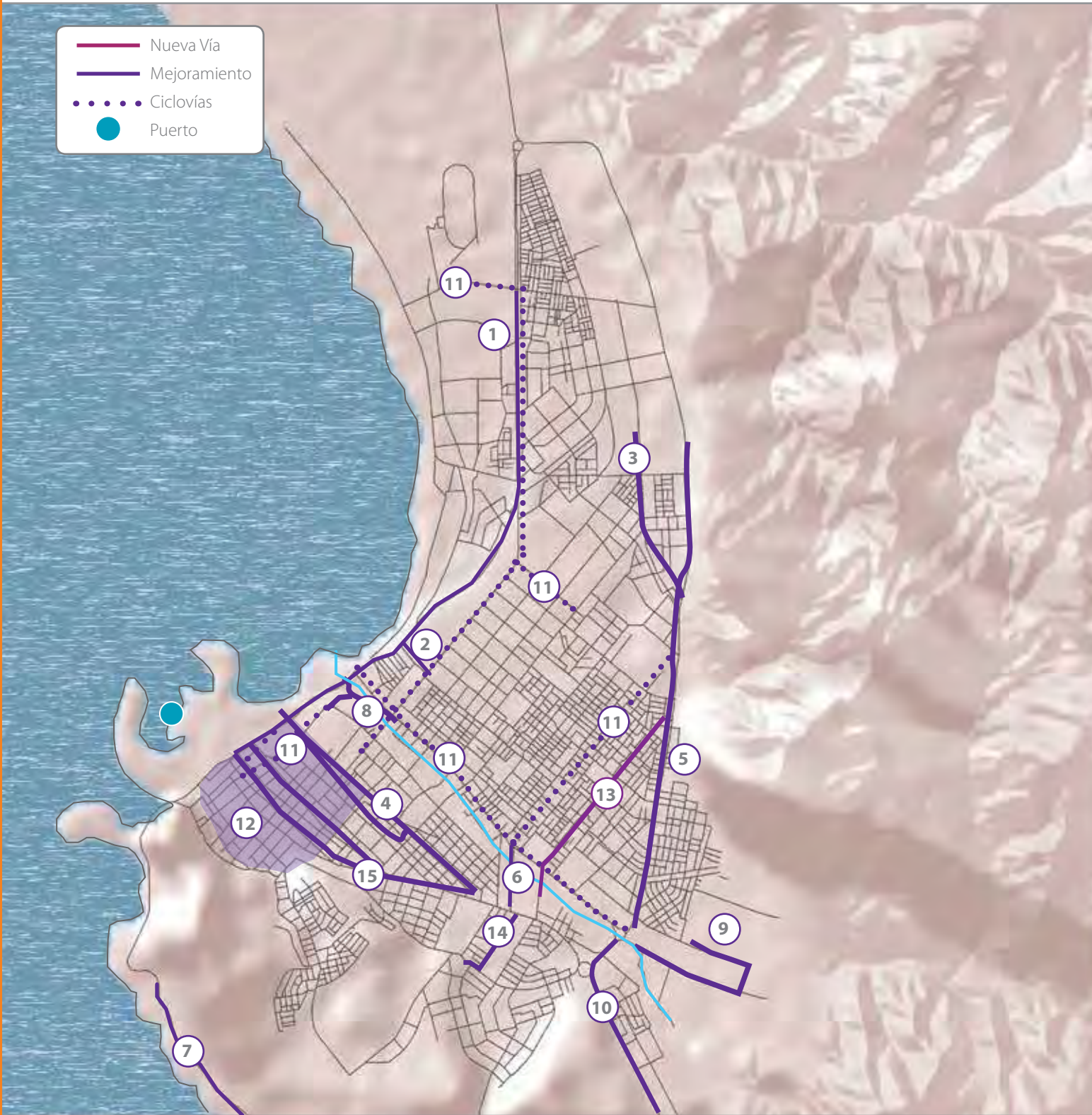
• Población (habitantes)	180.754
• Ingreso promedio Hogares [\$/hog]	554.736
• Superficie Urbana [há]	2.186
Vialidad	
Longitud total red [km]	326
Densidad: [km de red / km]	14,9
Vialidad Concesionada [km]	0
Parque Vehicular (año 2010)	
Total Vehículos Motorizados	45.273
Transporte Público	277
Transporte Privado	38.635
Taxicolectivos	2.232
Motocicletas	687
Viajes (Fuente Sectra, año 2010)	
Total viajes diarios en Transporte Público	138.064
Total viajes diarios en Transporte Privado	89.942
Total viajes diarios en modos no motorizados	126.927
Distancia promedio de viaje	3,76
Viajes por persona diario en Transporte Público	0,76
Viajes por persona diario en Transporte Privado	0,50

El crecimiento que se espera basado en la productividad minera e industrial futura de Arica, obliga a una planificación coordinada que a largo plazo soporte también la demanda inmobiliaria de pobladores atraídos por las nuevas oportunidades laborales. Su sostenido crecimiento económico y demográfico queda demostrado a través del Indicador Económico Regional, obteniendo el segundo lugar nacional, y la tendencia del incremento de un 13% en su población según los censos anteriores.

Para asegurar un buen funcionamiento vial para el futuro panorama es que se han planteado 3 líneas estratégicas referidas al sistema vial, que entreguen opciones de movilización para sus habitantes y un buen flujo de transporte de carga, favoreciendo un acceso expedito al puerto. La

primera está referida a la posición excéntrica que tiene el casco histórico de la ciudad que, gracias al Morro, está ubicado en una zona de difícil acceso desde las áreas que lo rodean. Se plantea entonces en primer término, el **Mejoramiento de la conectividad desde y hacia el centro** habilitando o mejorando vías que permitan un flujo limpio. En relación al anterior, la segunda línea estratégica procura **Mejorar la gestión de tránsito al interior del centro**, reparando espacialmente en aquellas zonas donde se ha priorizado al peatón. Finalmente, como tercera línea es importante considerar un **Expedito acceso al puerto** que permita aumentar los índices de seguridad y eficiencia para el transporte de carga, sin entorpecer las vías que dan continuidad a las diversas funciones propias de la ciudad.





N°	Nombre Proyecto	ETAPA			OBRA CIVIL		
		Etapa Actual	\$	Término (duración)	Monto Obra *	\$	Término (duración)
1	Mejoramiento Accesibilidad y Conectividad al Puerto Arica	Prefactibilidad en desarrollo	\$	enero 2014	**4500	\$	***2016 - 2017
2	Mejoramiento Ensanche Gonzalo Cerda, entre A. Azolas y L. Beretta	Prefactibilidad en desarrollo	\$	diciembre 2013	**770	\$	***2015 - 2016
3	Mejoramiento Av. Linderos (Antártica - Capitán Ávalos)	Prefactibilidad terminada	\$	terminada	2.425	\$	***2015 - 2016
4	Mejoramiento Par Vial Juan Noé - Chacabuco	Prefactibilidad terminada	\$	terminada	5.042	\$	***2016 - 2017
5	Mejoramiento de Conexiones Viales Av. C. Ávalos	Prefactibilidad terminada	\$	terminada	5.379	\$	***2016 - 2017
6	Mejoramiento Av. Tucapel (Diego Portales - 18 de Septiembre)	Prefactibilidad terminada	\$	terminada	3.616	\$	***2016 - 2017
7	Mejoramiento Av. Comandante San Martín (La Lisera - Ignacio de Loyola)	Prefactibilidad terminada	\$	terminada	2.252	\$	***2016 - 2017
8	Mejoramiento Eje Juan Antonio Ríos	Diseño en postulación	\$	terminada	1.779	\$	***2015 - 2016
9	Mejoramiento Pasada Urbana Ruta A-27, Sector Rotonda A. Arenas - Loteo Montalvo	Diseño en desarrollo	\$	octubre 2014	2.741	\$	***2016 - 2017
10	Mejoramiento Pasada Urbana Ruta 5	Diseño en desarrollo	\$	diciembre 2014	15.517	\$	***2017 - 2018
11	Diagnóstico Red Integral de Ciclovías	Diseño en desarrollo	\$	S/A	2.163	\$	***2016 - 2018
12	Mejoramientos Gestión de Tránsito Arica	Diseño en desarrollo	\$	diciembre 2016	2.526	\$	***2017 - 2018
13	Construcción Puente Las Acacias y Vías de empalme	Ejecución en postulación	\$	(27 m)	3.761	\$	***2016 - 2017
14	Mejoramientos Nudo Tucapel - Luis Valente y Empalme	Ejecución en desarrollo	\$	junio 2016	4.459	\$	junio 2016
15	Normalización y Mejoramiento Perfil Maipú - 18 de Septiembre y Conexiones	Ejecución en desarrollo	\$	enero 2016	3.207	\$	enero 2016

 Con Financiamiento
  Sin Financiamiento
 *MM\$
 **Estimado
 *** Se considera el avance de etapas continuo desde enero 2014
 m: meses

I Tarapacá

I Tarapacá



Información de Transporte Urbano

• Población (habitantes)	275.072
• Ingreso promedio Hogares [\$/hog]	509.217
• Superficie Urbana [há]	3.339
Vialidad	
Longitud total red [km]	623
Densidad: [km de red / km]	18,3
Vialidad Concesionada [km]	0
Facilidades Modos No Motorizados	
Longitud de Ciclovías [km]	1,0
Km de paseos peatonales	6,6
Parque Vehicular (año 2010)	
Total Vehículos Motorizados	80,664
Transporte Público	330
Transporte Privado	70.751
Taxicolectivos	280
Motocicletas	1.126
Viajes (Fuente Sectra, año 2010)	
Total viajes diarios en Transporte Público	182.213
Total viajes diarios en Transporte Privado	218.320
Total viajes diarios en modos no motorizados	206.313
Distancia promedio de viaje	3,24
Viajes por persona diario en Transporte Público	0,66
Viajes por persona diario en Transporte Privado	0,79

El puerto de Iquique se ha posicionado como una plataforma de servicios regional y un lugar estratégico en la zona Norte de Chile impulsado principalmente por su rol portuario y la Zona Franca (ZOFRI).

Su conformación urbana se desarrolla a lo largo de la costa, y se caracteriza por ser un crecimiento urbano lineal compuesto por el centro histórico, que concentra los servicios y el comercio, la zona norte, donde se emplaza la actividad industrial y el comercio mayor (ZOFRI), el sector del puerto y la zona residencial que se ha desarrollado hacia el sur.

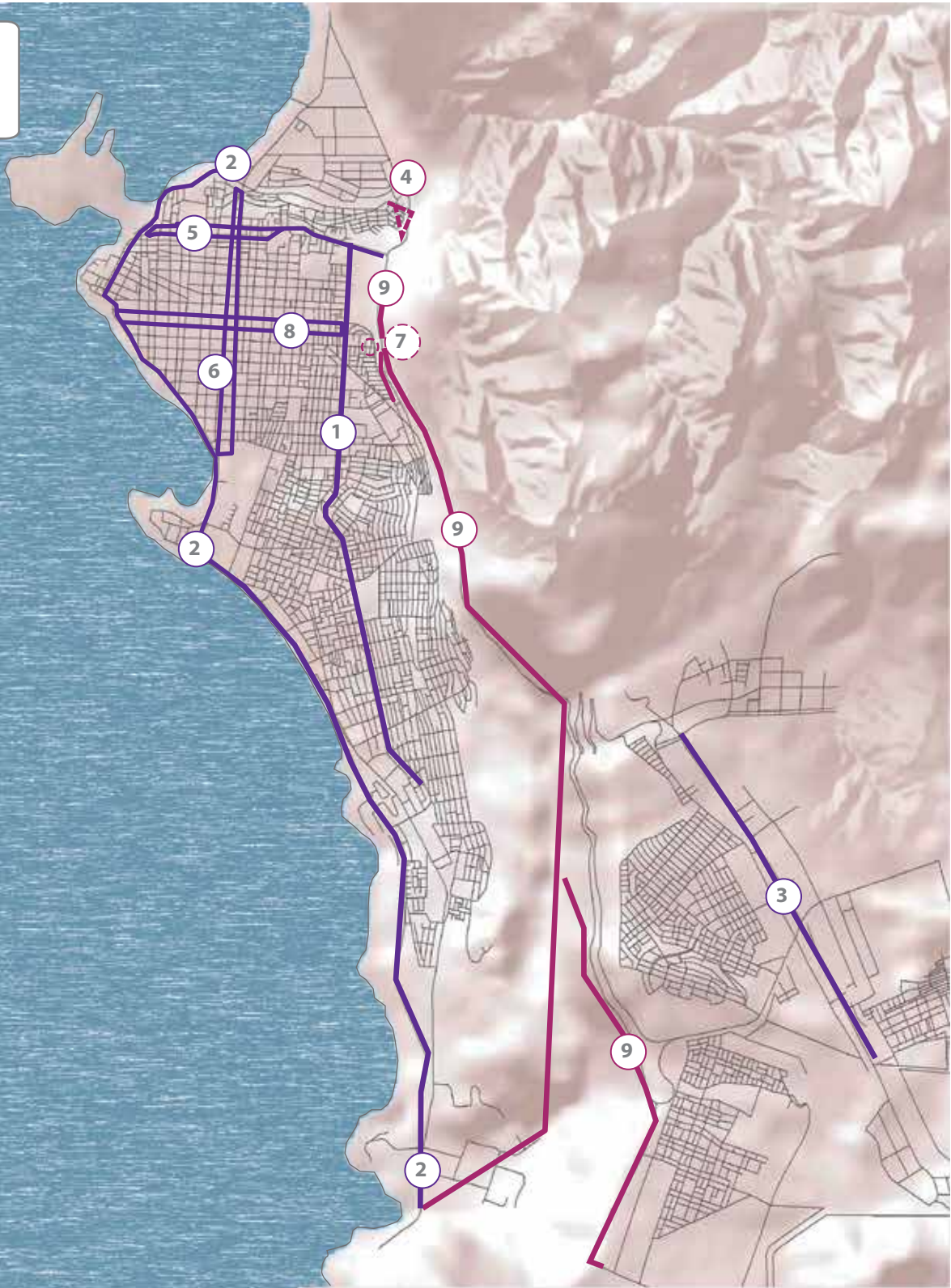
Sobre la planicie costera, límite natural oriente de la ciudad de Iquique, se ha desarrollado otro centro urbano a mayor altura. Se trata de la actual comuna de Alto Hospicio que surgió como una alternativa a la escasez de suelo urbano. Este sector tiene principalmente un uso residencial y a futuro se prevé un mayor desarrollo industrial.

La Visión Estratégica de transporte para Iquique, busca mejorar las actuales condiciones de movilidad internas de la ciudad y permitir una mejor conexión con el sector de Alto Hospicio. Para ello se proponen una serie de líneas estratégicas; la primera es habilitar **nuevos accesos**, mediante la implementación de nuevas conexiones en diferentes puntos en la ruta que baja desde Alto Hospicio y el mejoramiento de la actual rotonda El Pampino. La segunda es **mejorar la accesibilidad en la zona centro** mediante la definición y mejora de pares viales en sentido norte sur y oriente poniente. En tercer lugar se busca **mejorar la entrada al puerto**, definiendo una alternativa para el elevado tránsito de vehículos de carga que hacen uso de la infraestructura vial de la ciudad. Por último **la creación de nuevos ejes de conexión longitudinal** (circunvalación sur), y la mejora de los existentes, como el caso de la costanera, para permitir una mejor distribución de los viajes a lo largo de la ciudad, y facilitar la conexión entre Iquique y la comuna de Alto Hospicio.



Proyectos Iquique

- Nueva Vía
- Mejoramiento
- - - Enlace - Conexiones



N°	Nombre Proyecto	ETAPA			OBRA CIVIL		
		Etapa Actual	\$	Término (duración)	Monto Obra *	\$	Término (duración)
1	Normalización Av. Salvador Allende	Prefactibilidad en desarrollo	\$	octubre 2014	**4.661	\$	***2017
2	Mejoramiento Infraestructura Vial Costanera de Iquique Tramo 2 3 4 Y 5	Diseño en desarrollo	\$	enero 2016	34.343	\$	***2016
3	Mejoramiento Av. Las Parcelas, Alto Hospicio	Diseño en desarrollo	\$	marzo 2014	**5264	\$	***2017
4	Mejoramiento Conexión puerto de Iquique, Av. Circunvalación	Ejecución en desarrollo	\$	febrero 2015	3.963	\$	febrero 2015
5	Mejoramiento Par Vial Sotomayor – Esmeralda	Ejecución en desarrollo	\$	mayo 2016	9.380	\$	mayo 2016
6	Mej. Par Vial Arturo Fernández – Juan Martínez (último tramo, Etapa IV)	Ejecución en desarrollo	\$	octubre 2015	15.485	\$	octubre 2015
7	Mejoramiento Rotonda El Pampino	Ejecución en desarrollo	\$	julio 2017	10.501	\$	julio 2017
8	Mejoramiento Par Vial O'Higgins – Bulnes	Ejecución en desarrollo	\$	febrero 2016	11.512	\$	febrero 2016
9	Mejoramiento Accesibilidad y Conectividad de la Ciudad de Iquique (Acceso Sur)	Ejecución en desarrollo	\$	diciembre 2017	67.430	\$	diciembre 2017

II Antofagasta

II Antofagasta



Información de Transporte Urbano

• Población (habitantes)	367.019
• Ingreso promedio Hogares [\$/hog]	689.103
• Superficie Urbana [há]	4.526
Vialidad	
Longitud total red [km]	805
Densidad: [km de red / km]	17,7
Vialidad Concesionada [km]	0
Facilidades Modos No Motorizados	
Longitud de Ciclovías [km]	10,3
Km de paseos peatonales	0,7
Parque Vehicular (año 2010)	
Total Vehículos Motorizados	68.693
Transporte Público	723
Transporte Privado	59.284
Taxicolectivos	2.408
Motocicletas	1.132
Viajes (Fuente Sectra, año 2010)	
Total viajes diarios en Transporte Público	282.895
Total viajes diarios en Transporte Privado	292.094
Total viajes diarios en modos no motorizados	238.063
Distancia promedio de viaje	5,24
Viajes por persona diario en Transporte Público	0,77
Viajes por persona diario en Transporte Privado	0,80

La ciudad de Antofagasta tiene una extensión de 24 kilómetros sobre el borde costero, este crecimiento urbano lineal supeditado con las condiciones topográficas, tiene como efecto diversos conflictos en el patrón de movilidad, como son la fricción de los diferentes modos en vías cuya capacidad es insuficiente, la coexistencia de ejes de transporte de carga ferroviaria o logística -con destino al puerto- con transporte privado y transporte público mayor, la falta de alternativas de corredores de interconexión vial longitudinal, el déficit de vías distribuidoras y/o transeptos que permitan disminuir el impacto vial sobre la red vial central, sumado a las limitantes de una trama urbana que tiene numerosos puntos de discontinuidad configuran un escenario que requiere el desarrollo de proyectos en varias líneas estratégicas.

La Visión Estratégica de transporte para la ciudad de Antofagasta, se centra en tres líneas estratégicas. La primera es **fortalecimiento del centro de la ciudad**, considerando mejoras a la accesibilidad, el desarrollo de ejes de transporte público y el desarrollo de un plan integral de gestión del centro, que considere para el futuro de la ciudad, desarrollo de pares viales con vías exclusivas de transporte público, facilidades para

modos no motorizados, el soterramiento de redes de servicios y un modelo de gestión de estacionamientos en superficie y subterráneos orientado a ampliar la capacidad vial existente.

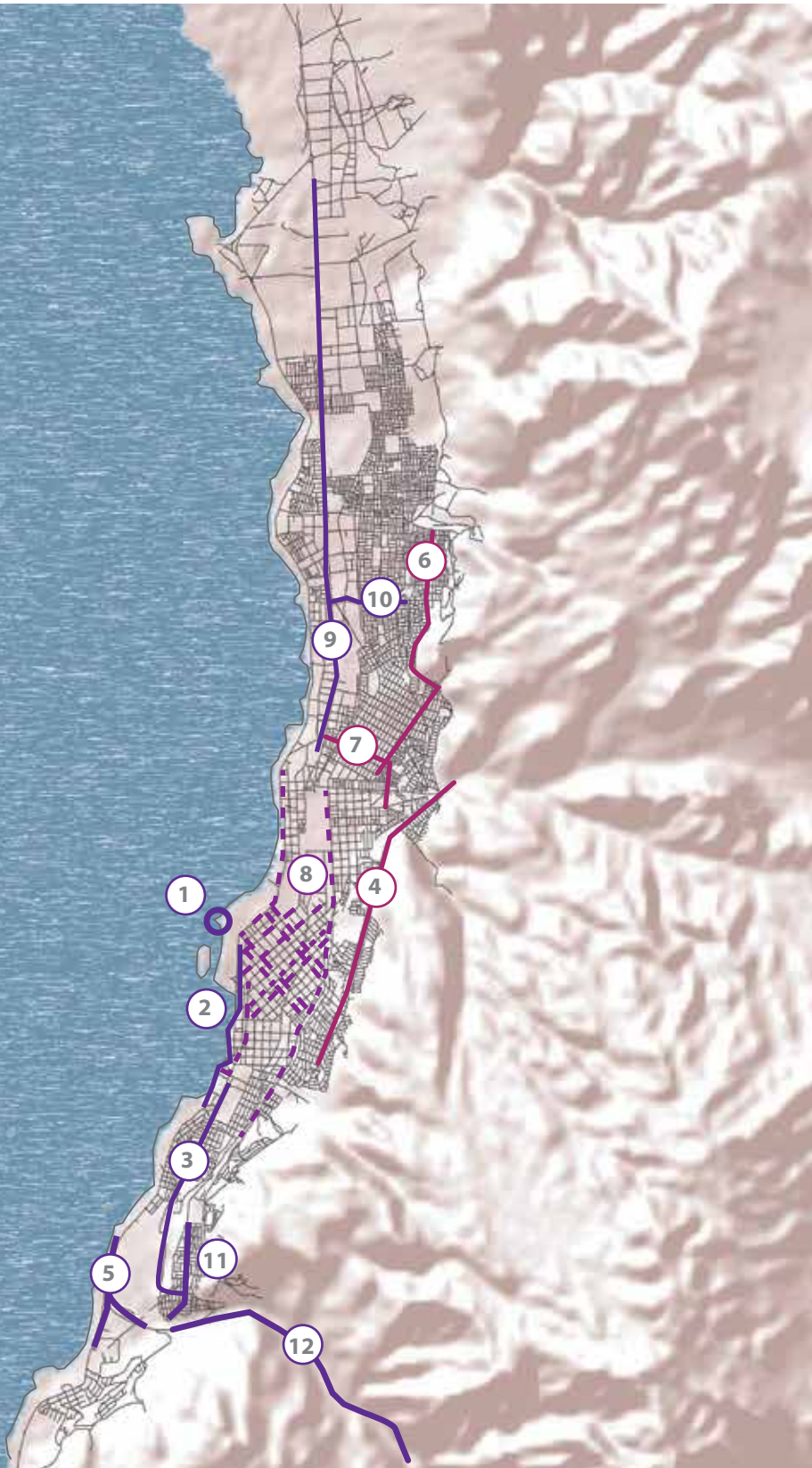
La segunda línea de acción propone **mejorar el patrón de movilidad de la ciudad** mediante la conformación de un Sistema de Transporte Público Masivo longitudinal, complementario al rediseño de los ejes trasversales que conforman la vialidad secundaria y la consolidación de un anillo de circunvalación de la ciudad.

Finalmente, dada las características de su condición portuaria, **mejorar la vialidad requerida por el transporte de carga incluido las ferrovías**, para lo cual se propone el desarrollo de soluciones desniveladas que permitan una mejor accesibilidad a la zona portuaria, aumentando los estándares de seguridad y disminuyendo la congestión generada por el desplazamiento de camiones por el centro de la ciudad.

Esta visión estratégica se desarrolla con mayor detalle en el marco del proyecto de Ciudad Modelo, la cual se adjunta en un anexo al final del presente documento.



- Nueva Vía
- Mejoramiento
- - - Plan - Gestión Vial



N°	Nombre Proyecto	ETAPA			OBRA CIVIL		
		Etapa Actual	\$	Término (duración)	Monto Obra *	\$	Término (duración)
1	Mejoramiento y Construcción Vial Acceso Puerto	Prefactibilidad en desarrollo	\$	abril 2015	**6.000	\$	S/A
2	Mejoramiento Av. Grecia entre 21 de Mayo y Home-ro Ávila	Prefactibilidad en desarrollo	\$	abril 2014	8.925	\$	S/A
3	Mejoramiento y Prolongación Av. Angamos	Prefactibilidad en desarrollo	\$	diciembre 2014	**6.000	\$	***2016-2017
4	Construcción Av. Circunvalación	Diseño en desarrollo	\$	febrero 2015	**33.800	\$	***2015-2016
5	Mejoramiento Nudo Vial Ruta 1 (Av. República de Croacia) - Ruta 28	Diseño en desarrollo	\$	septiembre 2014	**3.500	\$	***2015-2016
6	Construcción Ejes Luis Cruz Martínez - Puerto Natales	Ejecución en postulación	\$	(15 m)	3.741	\$	S/A
7	Mejoramiento Ejes Pisagua - Sarmiento	Ejecución en postulación	\$	(15 m)	1.761	\$	S/A
8	Plan Maestro de Gestión de Tránsito de Antofagasta (componente GT + Ciclovías)	Ejecución en postulación	\$	(300 días)	173	\$	S/A
9	Mejoramiento Construcción Segunda Calzada Av. Pedro Aguirre Cerda	Ejecución en postulación 2° etapa y en desarrollo 1° etapa	\$	S/A- marzo 2014	16.246	\$	agosto 2015
10	Mejoramiento Eje Irrazábal entre P.A.C. y Av. Bonilla	Ejecución en desarrollo	\$	enero 2014	1.701	\$	enero 2014
11	Mejoramiento Av. Argentina – Ruta 28	Ejecución en desarrollo	\$	septiembre 2014	11.023	\$	septiembre 2014
12	Ampliación Ruta 28 cruce Ruta 5 (La Negra)	Ejecución en desarrollo	\$	junio 2014	22.607	\$	junio 2014

 Con Financiamiento
  Sin Financiamiento
 *MM\$
 **Estimado
 *** Se considera el avance de etapas continuo desde enero 2014
 m: meses

III Atacama

III Atacama



Información de Transporte Urbano

• Población (habitantes)	160.994
• Ingreso promedio Hogares [\$/hog]	715.519
• Superficie Urbana [há]	1.664
Vialidad	
Longitud total red [km]	363
Densidad: [km de red / km]	21.8
Vialidad Concesionada [km]	0
Facilidades Modos No Motorizados	
Longitud de Ciclovías [km]	0,2
Km de paseos peatonales	0,1
Parque Vehicular (año 2010)	
Total Vehículos Motorizados	31.686
Transporte Público	143
Transporte Privado	26.938
Taxicolectivos	1.505
Motocicletas	729
Viajes (Fuente Sectra, año 2010)	
Total viajes diarios en Transporte Público	35.449
Total viajes diarios en Transporte Privado	66.370
Total viajes diarios en modos no motorizados	110.430
Distancia promedio de viaje	2,99
Viajes por persona diario en Transporte Público	0,22
Viajes por persona diario en Transporte Privado	0,41

El crecimiento urbano de Copiapó ha experimentado un aumento considerable, tanto en densidad como en extensión, superando sus límites naturales para avanzar hacia cotas más altas con desarrollos residenciales.

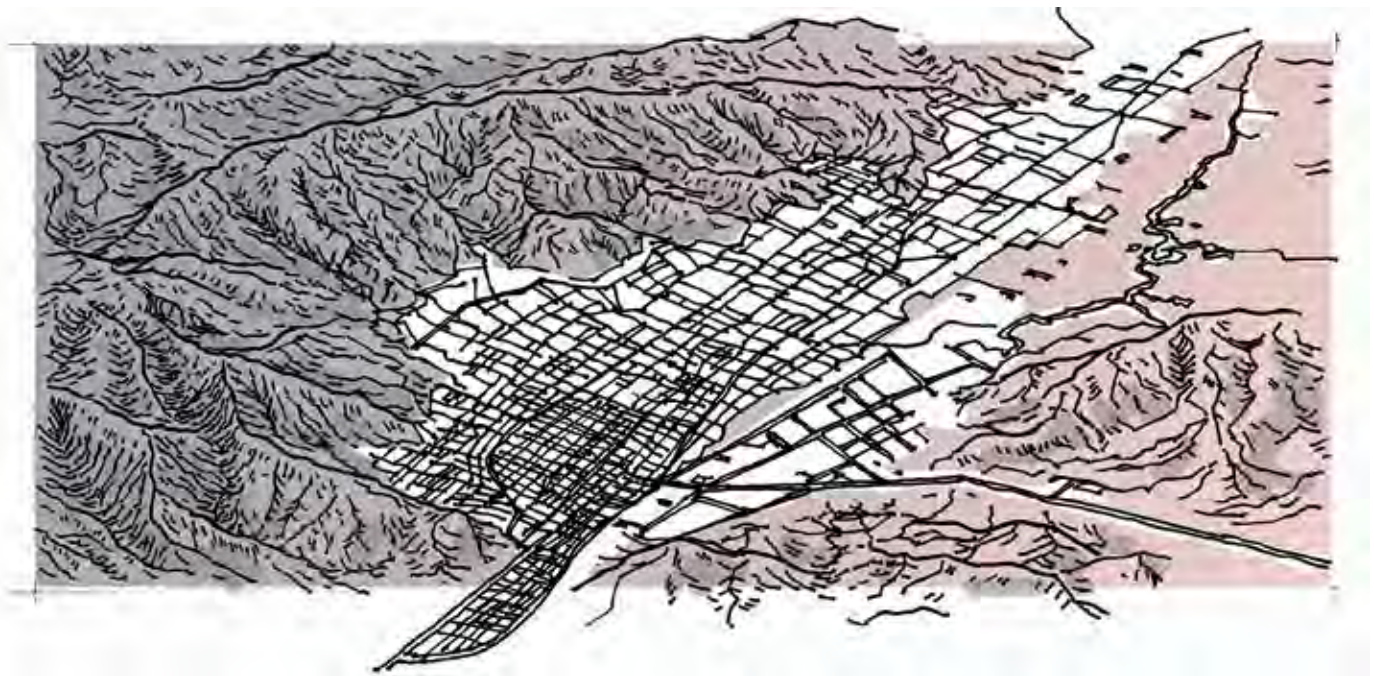
En ese sentido, la formulación de la Visión Estratégica de transporte de Copiapó, asumiendo dicha tendencia de crecimiento, plantea que se hará indispensable la ejecución de obras que permitan mejorar sustancialmente la accesibilidad del centro urbano.

Para enfrentar esta tarea, se han propuesto tres líneas estratégicas de trabajo; la primera considera el **desarrollo de un eje oriente - poniente con facilidades para el transporte público**, medida que debe ser complementaria a la incorporación de flota u otra alternativa que permita absorber la demanda creciente, principalmente hacia el oriente de la ciudad. Una segunda línea, destaca el **mejoramiento integral del centro de la ciudad**, que contempla el desarrollo de mejoras de los

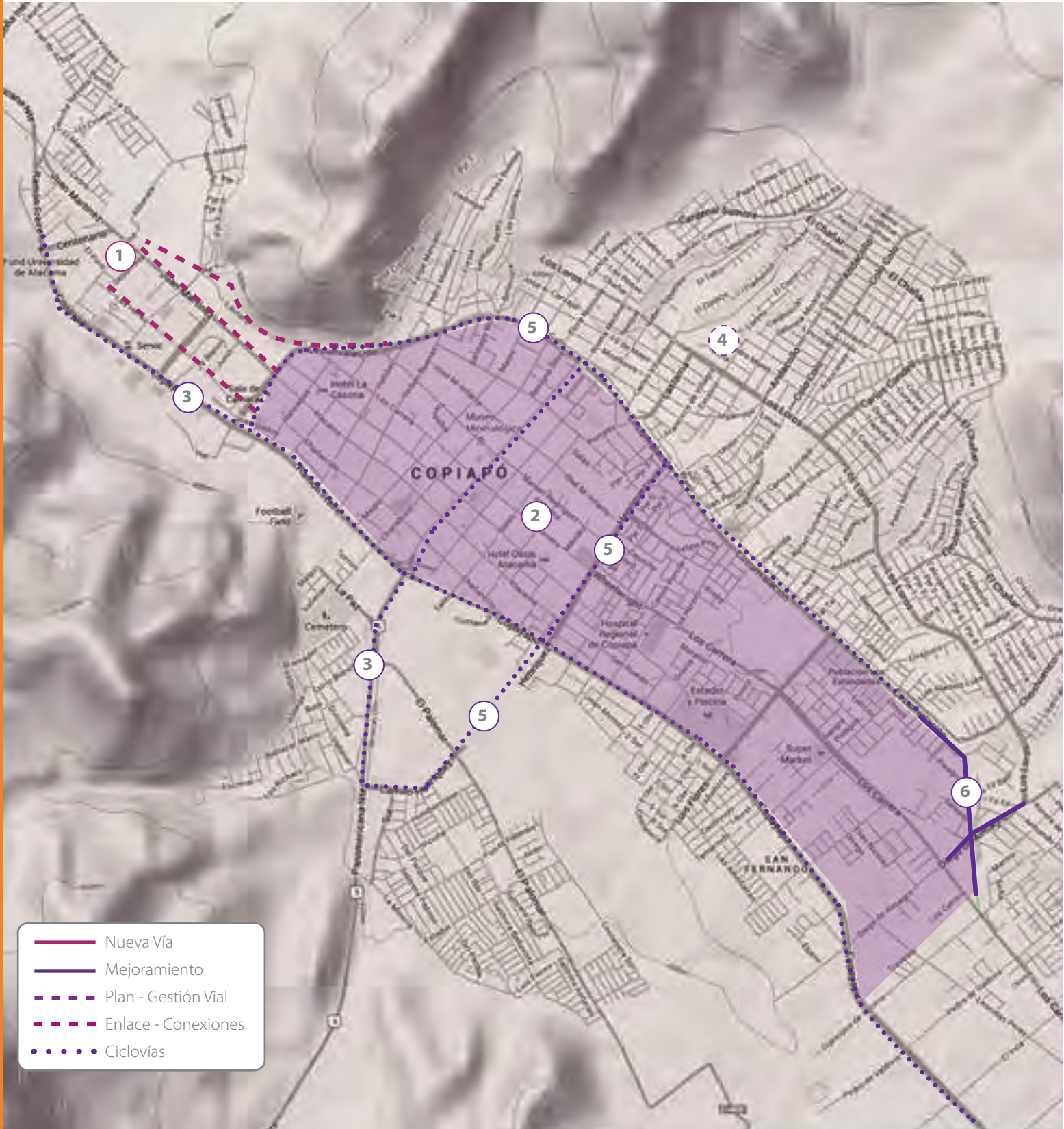
espacios destinados al uso peatonal incluida la incorporación de soluciones peatonales, el ordenamiento del tránsito del casco histórico y el desarrollo de vías prioritarias para el transporte público mayor. Como tercera línea de trabajo, se propone **consolidar infraestructura vial destinada a logística**, lo que permitirá disminuir la influencia e impacto de los traslados de carga en la vialidad urbana.

Como consideración, cabe destacar además que los proyectos de infraestructura en general, deben hacerse cargo de la puesta en valor de la riqueza patrimonial del casco histórico de la ciudad, además de recuperar y revitalizar el espacio público urbano y natural, como son el río y los cerros.

Esta visión estratégica se desarrolla con mayor detalle en el marco del proyecto de Ciudad Modelo, la cual se adjunta en un anexo al final del presente documento.



Proyectos Copiapó



N°	Nombre Proyecto	ETAPA			OBRA CIVIL		
		Etapa Actual	 Término (duración)	Monto Obra *	 Término (duración)		
1	Construcción par Lautaro Norte - J. Martínez y Empalme Ruta 5	Diseño en desarrollo	 abril 2014	6.127	 ***2016-2017		
2	Habilitación Sistema Central SCAT	Diseño en desarrollo	 agosto 2014	**800	 ***2016-2017		
3	Construcción Red de Ciclovías	Ejecución en Desarrollo	 junio 2015	2.909	 ***2016-2017		
4	Normalización de semáforos y hab. Red de Sincronismo.	Ejecución en desarrollo	 diciembre 2013	1.580	 diciembre 2013		
5	Construcción Red de Ciclovías Urbanas	Ejecución en desarrollo	 marzo 2014	1.417	 marzo 2015		
6	Construcción Av. Circunvalación Sur y Diego de Almagro	Ejecución en desarrollo	 abril 2014	2.229	 junio 2015		

IV Coquimbo

IV Coquimbo



Información de Transporte Urbano

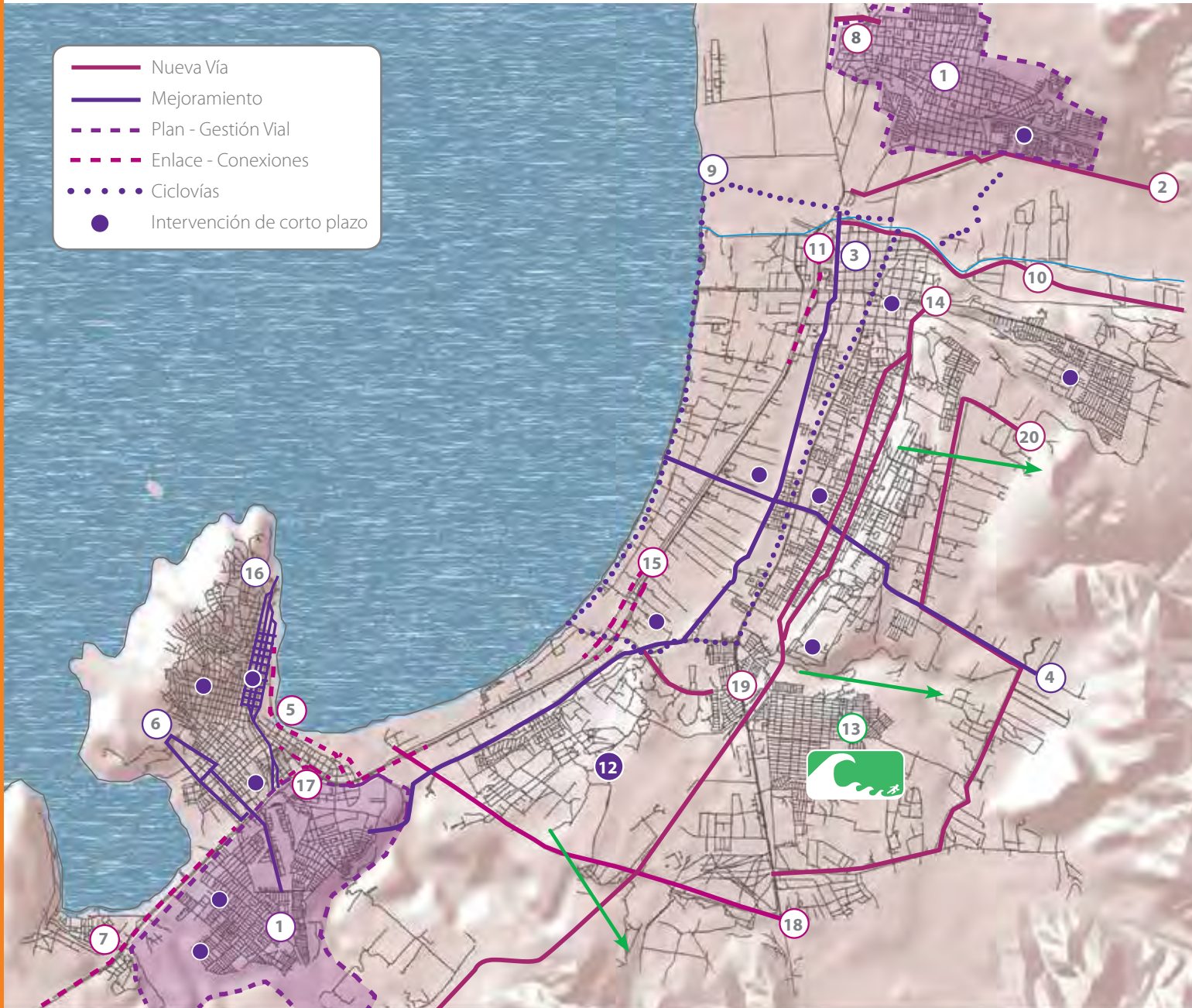
• Población (habitantes)	420.351
• Ingreso promedio Hogares [\$/hog]	565.701
• Superficie Urbana [há]	10.853
Vialidad	
Longitud total red [km]	1.360
Densidad: [km de red / km]	12,5
Vialidad Concesionada [km]	0
Facilidades Modos No Motorizados	
Longitud de Ciclovías [km]	6,0
Km de paseos peatonales	s/i
Parque Vehicular (año 2010)	
Total Vehículos Motorizados	78.084
Transporte Público	599
Transporte Privado	66.850
Taxicolectivos	3.465
Motocicletas	2.082
Viajes (Fuente Sectra, año 2010)	
Total viajes diarios en Transporte Público	375.618
Total viajes diarios en Transporte Privado	106.979
Total viajes diarios en modos no motorizados	299.745
Distancia promedio de viaje	6,63
Viajes por persona diario en Transporte Público	0,89
Viajes por persona diario en Transporte Privado	0,25

Las ciudades de Coquimbo y La Serena constituyen una conurbación, que si bien forman parte de un único sistema, conservan características identitarias y de funcionamiento que obliga por una parte a una visión conjunta de dos ciudades que comparten infraestructura, servicios y economía, y a su vez, a focalizarse en las especificidades de cada una de ellas. La Ruta 5 se constituye como un eje estructurante que conecta ambas ciudades, pero que también reparte el flujo entre las diversas zonas densificadas del entorno.

En respuesta de lo anterior, se elaboran 3 líneas estratégicas que propician una mejor interconexión. En primera instancia se considera *mejorar los accesos y gestión de tránsito de sectores*

como Las Compañías y Juan Sindempart, que son sectores que han aumentado su oferta inmobiliaria y que servirán cada vez más, como áreas residenciales para habitantes que trabajan en los centros de servicios. Como segunda línea estratégica se hace necesario el *fortalecimiento de los ejes de acceso y circunvalación al centro*, para entregar alternativas de ingreso a los espacios laborales y de servicio. La Panamericana, como eje principal que atraviesa la conurbación, se plantea en si misma como una tercera línea estratégica, mejorando *conexiones y rutas paralelas a la Ruta 5*, que sirvan como alternativas que descongestionen la vía y mantengan una mejor velocidad.





N°	Nombre Proyecto	ETAPA			OBRA CIVIL		
		Etapa Actual	\$	Término (duración)	Monto Obra *	\$	Término (duración)
1	Análisis y Desarrollo Planes Maestros de G.T. Las Compañías y S. Juan-Sindempart	Prefactibilidad desarrollo	\$	diciembre 2014	**3.000	\$	***abril 2016 (26 m)
2	Construcción Interconexión Vial Ruta 41-CH Puerto	Prefactibilidad en desarrollo	\$	mayo 2014	21.863	\$	***2019
3	Mejoramiento Av. P. Pablo Muñoz - El Santo - Las Garzas	Prefactibilidad en desarrollo	\$	diciembre 2013	**10.500	\$	***2020
4	Mejoramiento Av. Cuatro Esquinas	Prefactibilidad en desarrollo	\$	diciembre 2013	**15.414	\$	***2018
5	Mejoramiento Acceso Puerto de Coquimbo desde Ruta 5 Norte	Prefactibilidad terminada	\$	terminada	11.422	\$	***2019
6	Mejoramiento Avda. Alessandri-Guacolda Conexión Oriente y Poniente de Coquimbo	Diseño en postulación	\$	(17 m)	8.325	\$	***2018
7	Mejoramiento Pasada Ruta 5, Sector La Herradura (KM 457 al 462)	Diseño en postulación	\$	(22 m)	34.860	\$	***2019
8	Construcción Prolongación Calle Viña del Mar Las Compañías	Diseño en postulación	\$	(12 m)	**780	\$	***2017
9	Construcción Red de Ciclovías	Diseño terminado, Ejecución en postulación por tramo	\$	S/A	**2.000	\$	***2017
10	Construcción de Costanera Sur del Río Elqui	Diseño en desarrollo	\$	diciembre 2014	2.100	\$	***2017
11	Mejoramiento Enlace Ruta 5 - Amunategui, La Serena	Diseño en desarrollo	\$	mayo 2014	**40.000	\$	***2017
12	Análisis y desarrollo de proyectos en zonas congestionadas de Coquimbo	Ejecución en desarrollo	\$	enero 2014	7.500	\$	***2017
13	Construcción Vías de evacuación zona costera	Diseño en desarrollo	\$	mayo 2014	**1.000	\$	***2018
14	Construcción Av. Juan Cisternas-Las Torres-Acceso Norte Coquimbo	Ejecución en desarrollo	\$	enero 2018 (55 m)	28.064	\$	enero 2018 (55 m)
15	Construcción enlace Peñuelas en Ruta 5	Ejecución en desarrollo	\$	julio 2015 (37 m)	11.354	\$	julio 2015 (37 m)
16	Mejoramiento Interconexión Sectores Altos y Centro de Coquimbo	Ejecución en desarrollo	\$	junio 2016 (90 m)	23.738	\$	junio 2016 (90 m)
17	Construcción enlace Juan Antonio Ríos en Ruta 5	Ejecución en desarrollo	\$	feb. 2017 (49 m)	12.191	\$	feb. 2017 (49 m)
18	Mejoramiento Ruta D-35 Camino La Cantera	Ejecución en desarrollo	\$	sept. 2014 (35 m)	16.205	\$	sept. 2014 (35 m)
19	Mejoramiento pavimentación Av. Los Lagos	Ejecución en desarrollo	\$	enero 2014 (9 m)	723	\$	enero 2014 (9 m)
20	Preinversión Construcción Conexión Vial San Ramón Britran Ulriksen	Ejecución en desarrollo	\$	S/A	16.849	S/A	S/A

V Valparaíso

V Valparaíso



Información de Transporte Urbano

• Población (habitantes)	952.477
• Ingreso promedio Hogares [\$/hog]	555.762
• Superficie Urbana [há]	3.102
Vialidad	
Longitud total red [km]	2.684
Densidad: [km de red / km]	20,4
Vialidad Concesionada [km]	0
Facilidades Modos No Motorizados	
Longitud de Ciclovías [km]	0,9
Parque Vehicular (año 2010)	
Total Vehículos Motorizados	164.975
Transporte Público	2.005
Transporte Privado	153.037
Taxicolectivos	5.231
Motocicletas	3.775
Viajes (Fuente Sectra, año 2010)	
Total viajes diarios en Transporte Público	713.282
Total viajes diarios en Transporte Privado	382.593
Total viajes diarios en modos no motorizados	290.773
Distancia promedio de viaje	9,09
Viajes por persona diario en Transporte Público	0,75
Viajes por persona diario en Transporte Privado	0,40

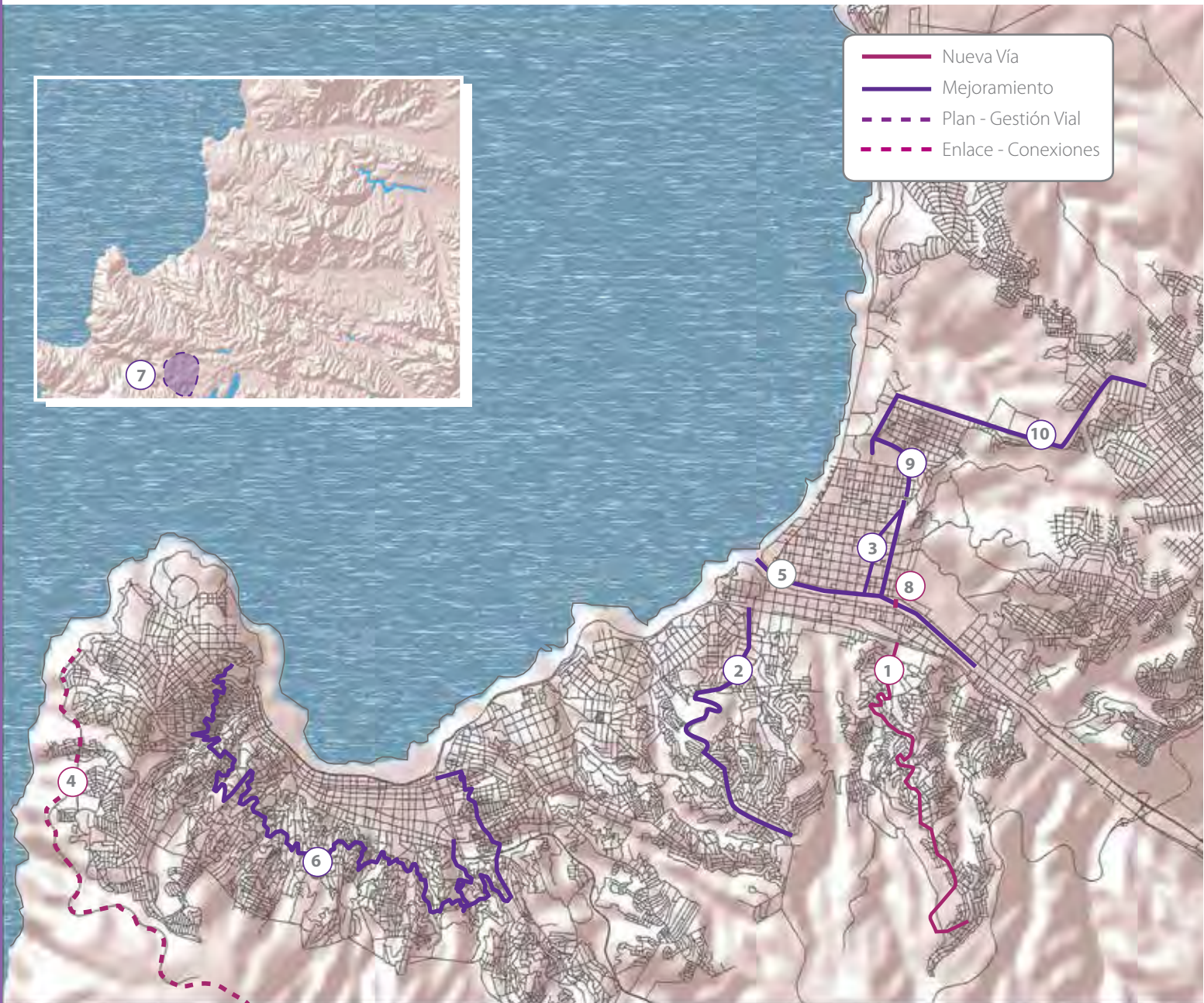
Valparaíso es uno de los puertos más importantes a nivel nacional, también sede del poder legislativo y Patrimonio de la Humanidad. Su trazado urbano está fuertemente condicionado por su topografía, dividiendo la ciudad en dos: el plano, donde se concentran principalmente los servicios y el comercio ligado a la actividad portuaria, y los cerros con sus laderas y planicies, donde se concentran las zonas residenciales características. Su topografía también condiciona el trazado de su estructura vial y las conexiones entre el centro y los cerros, dando origen a formas alternativas de movilidad transversal como los ascensores y funiculares.

Viña del Mar, es un núcleo de trabajo, estudio y comercio a nivel regional, que en época estival se transforma también en un gran centro turístico. La estructura urbana de la ciudad se caracteriza por concentrar en el centro, junto al estero Marga Marga, las actividades comerciales y de servicio, y a lo largo del borde costero y hacia el interior, las zonas residenciales.

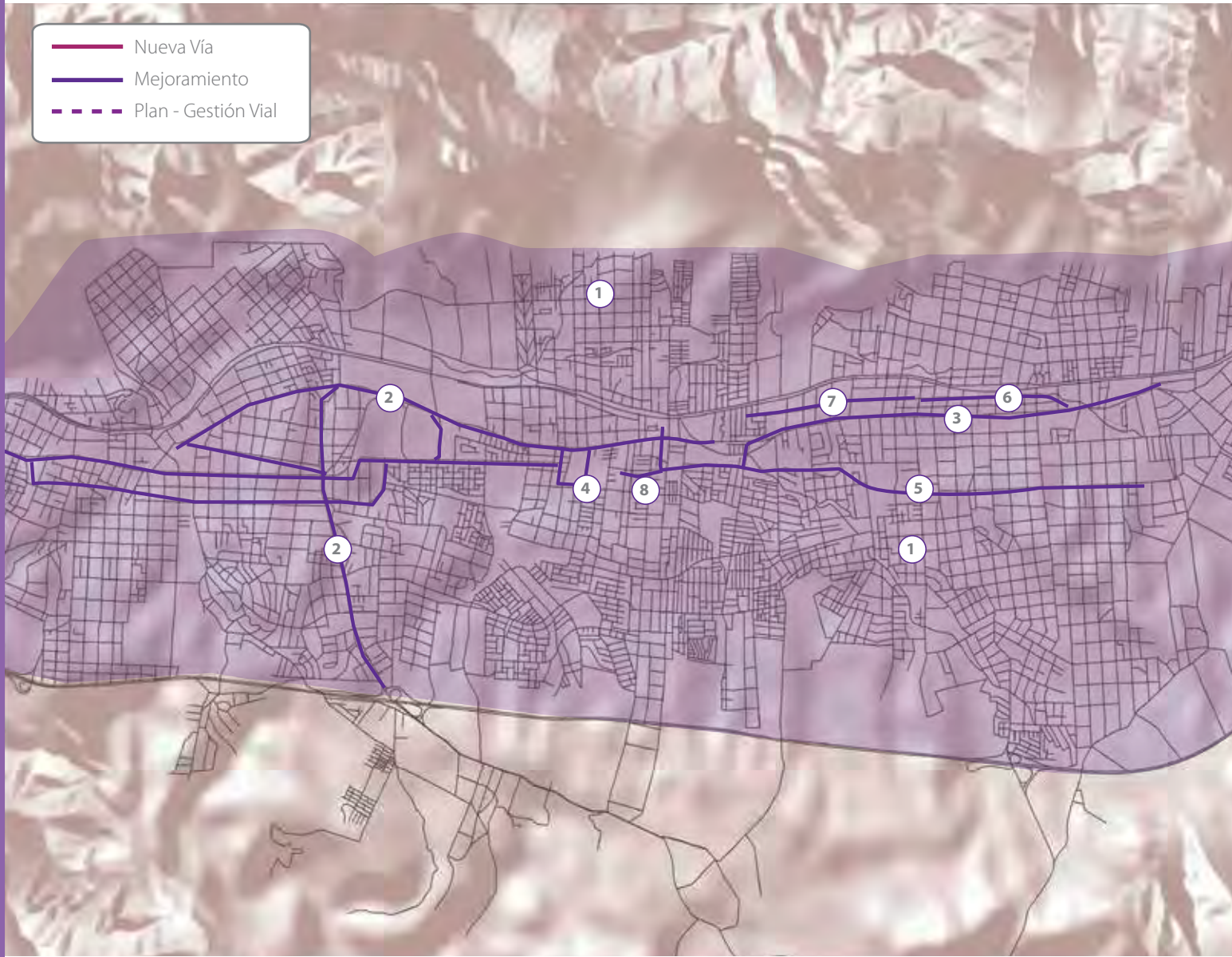
Ambas ciudades se encuentran conurbadas, formando el "GranValparaíso" junto con Placilla, Peñuelas, Concón, Quilpué y Villa Alemana.

La Visión Estratégica de transporte para el Gran Valparaíso, tiene como desafío resolver los problemas de conectividad de esta gran conurbación, teniendo en cuenta las particularidades de cada una de las ciudades que lo conforman. Para ello, se desarrollan una serie de líneas estratégicas: La primera es **mejorar las condiciones de movilidad interna**, en el caso de Valparaíso, generando una alternativa en los sectores más altos a las actuales vías de distribución paralelas a la costa. En Viña del Mar, se plantea la mejora de ejes y pares viales en sentido norte sur y oriente poniente. Una segunda línea es el **desarrollo de nuevos accesos**, que permitan descongestionar los actuales como el caso de la bajada de Agua Santa en Viña del Mar. En tercer lugar se busca **mejorar la entrada al puerto**, facilitando el tránsito de vehículos de carga, con el mejoramiento vial de caminos alternativos como el caso del Camino La Pólvora. Por último la **mejora de los ejes de conexión entre las distintas zonas urbanas**, para permitir una mejor distribución de los viajes entre comunas como el caso de Viña del mar y Concón, donde se plantea el mejoramiento de la Costanera.





N°	Nombre Proyecto	ETAPA			OBRA CIVIL		
		Etapa Actual	\$	Término (duración)	Monto Obra *	\$	Término (duración)
1	Mejoramiento Eje Simón Bolívar, Viña del Mar	Prefactibilidad en desarrollo	\$	diciembre 2014	S/A	\$	S/A
2	Mejoramiento Agua Santa, de Alvares a Av. Las Palmas	Prefactibilidad en desarrollo	\$	junio 2015	S/A	\$	S/A
3	Mejoramiento Eje Cinco Oriente - Quillota	Prefactibilidad en desarrollo	\$	junio 2015	S/A	\$	S/A
4	Mejoramiento y habilitación Ruta 60 CH (Camino La Pólvora) Sector: Cruce Ruta 68 - Acceso Puerto	Prefactibilidad terminada	\$	terminado	S/A	\$	S/A
5	Mejoramiento Interconexión Vial Norte - sur sobre el Estero Marga Marga, Viña del Mar	Prefactibilidad en desarrollo	\$	agosto 2014	**6000	\$	***2018
6	Mejoramiento Av. Alemania - Valparaíso	Prefactibilidad terminada	\$	terminado	8.800	\$	***2018
7	Análisis y Desarrollo Planes Maestros de Gestión de Tránsito Curauma - Placilla	Diseño en desarrollo	\$	enero 2014	**2500	\$	***2015
8	Construcción Puente Los Castaños, Viña Del Mar	Diseño en desarrollo	\$	enero 2014	2.587	\$	***2015
9	Construcción prolongación 6 Oriente, Viña Del Mar	Diseño en desarrollo	\$	enero 2014	7.090	\$	***2015
10	Mejoramiento Subida Alessandri	Ejecución en desarrollo	\$	julio 2014	8.998	\$	julio 2014



N°	Nombre Proyecto	ETAPA			OBRA CIVIL		
		Etapa Actual	\$	Término (duración)	Monto Obra *	\$	Término (duración)
1	Diagnóstico Interconexión Vial NS Quilpué - Villa Alemana	Prefactibilidad en desarrollo	\$	junio 2015	S/A	\$	S/A
2	Mejoramiento Troncal Viña Quilpué, etapa Centro y Sur Quilpué	Diseño en desarrollo	\$	***marzo 2014	**3500	\$	***2016
3	Mejoramiento de la Gestión de Tránsito y Troncal, comuna de Villa Alemana. Eje2: corredor tpub Av. Valparaíso	Diseño terminado	\$	terminado	5.511	\$	***2016
4	Mejoramiento de la gestión de Tránsito y Troncal, comuna de Villa Alemana. Eje0: V Centenario.	Diseño terminado	\$	terminado	379	\$	***2016
5	Mejoramiento de la gestión de tránsito y troncal, comuna de Villa Alemana. Eje3: Corredor Sur, Calle Porvenir - Neff - Errázuriz.	Diseño terminado	\$	terminado	2.884	\$	***2015
6	Mejoramiento de la gestión de tránsito y troncal, comuna de Villa Alemana. Eje1: calle B Aires tramo Prat - M. Montt	Diseño terminado	\$	diciembre 2014	2.856	\$	***2015

— Nueva Vía
— Mejoramiento



N°	Nombre Proyecto	ETAPA		OBRA CIVIL			
		Etapa Actual	\$	Término (duración)	Monto Obra *	\$	Término (duración)
1	Mejoramiento de la Conexión vial de la comuna de Concón y Viña del Mar. Subetapa puente oriente Estero Reñaca Etapa 3	Prefactibilidad terminada	\$	terminado	**1100	\$	***2018
2	Mejoramiento Ruta F-30E sector cementerio Concón - Rotonda Concón	Diseño en desarrollo	\$	diciembre 2013	21.817	\$	***2018
3	Mejoramiento de la Conexión vial de la comuna de Concón y Viña del Mar. Subetapa reposición puentes camino costero Etapa 2	Diseño terminado	\$	terminado	830	\$	***2016
4	Mejoramiento de la Conexión vial de la comuna de Concón y Viña del Mar. Subetapa puente poniente Estero Reñaca Etapa 3	Diseño terminado	\$	terminado	1.140	\$	***2017
5	Mejoramiento de la Conexión vial de la comuna de Concón y Viña del Mar. Subetapa vía Piv Etapa 1	Ejecución en desarrollo	\$	marzo 2014	8.875	\$	marzo 2014
6	Mejoramiento de la Conexión vial de la comuna de Concón y Viña del Mar. Subetapa vía Piv Etapa 2	Ejecución en desarrollo	\$	enero 2015	2.427	\$	enero 2015

VI Libertador Bernardo O'Higgins

VI Libertador Bdo. O'Higgins



Información de Transporte Urbano

• Población (habitantes)	280,264
• Ingreso promedio Hogares [\$/hog]	574,992
• Superficie Urbana [há]	2,944
Vialidad	
Longitud total red [km]	683
Densidad: [km de red / km]	23.1
Vialidad Concesionada [km]	0
Facilidades Modos No Motorizados	
Longitud de Ciclovías [km]	18
Parque Vehicular (año 2010)	
Total Vehículos Motorizados	56.784
Transporte Público	308
Transporte Privado	48.964
Taxicolectivos	2.034
Motocicletas	1.623
Viajes (Fuente Sectra, año 2010)	
Total viajes diarios en Transporte Público	206.480
Total viajes diarios en Transporte Privado	220.562
Total viajes diarios en modos no motorizados	229.638
Distancia promedio de viaje	6,05
Viajes por persona diario en Transporte Público	0,74
Viajes por persona diario en Transporte Privado	0,79

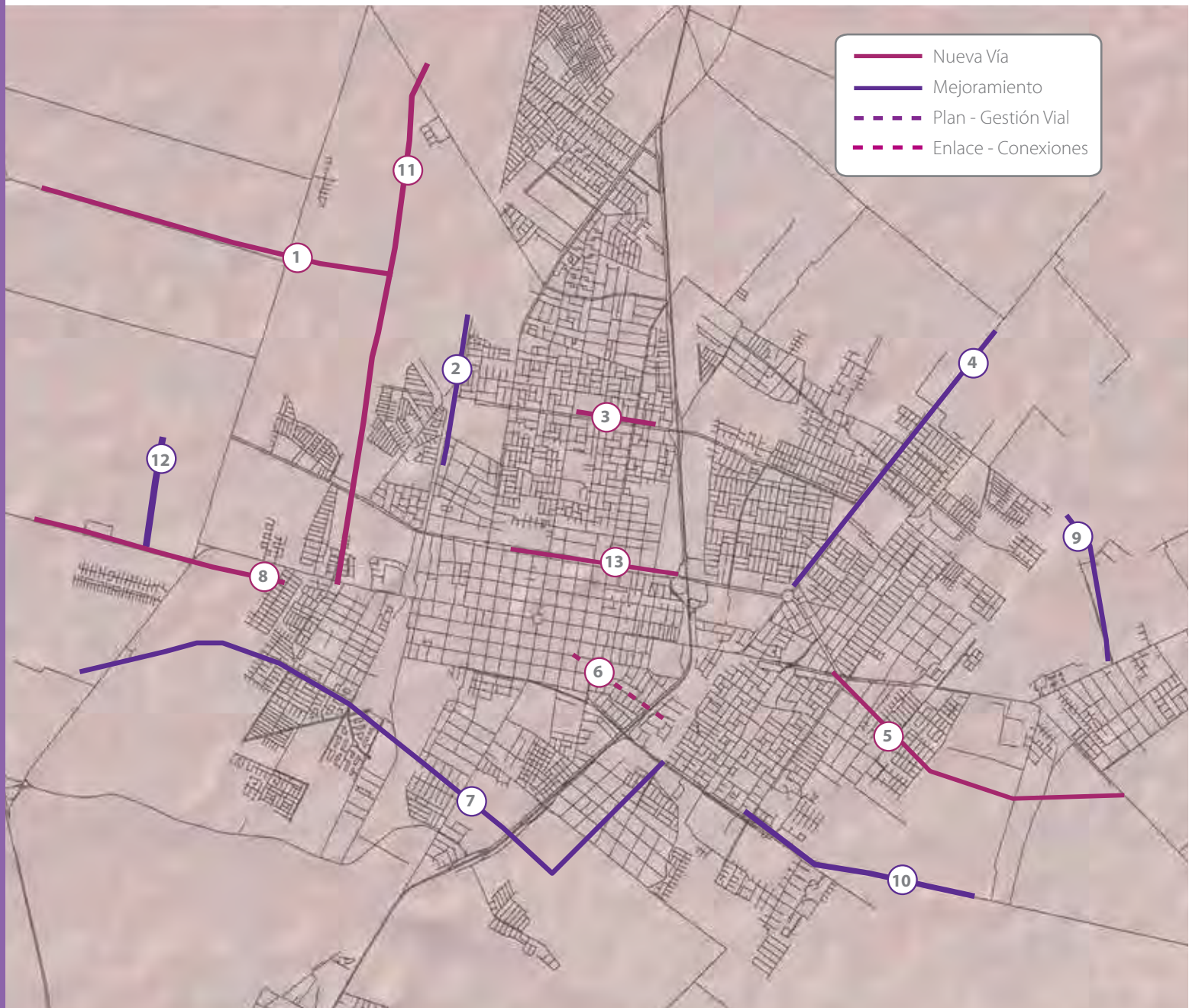
Dado el crecimiento de la ciudad hacia zonas residenciales en torno al centro y la concentración de los principales servicios en él, es que se han debido traspasar ciertos límites férreos y viales, que en la actualidad deben desarrollar conexiones permitiendo el movimiento de los usuarios entre el centro y la periferia. De este modo los proyectos viales se establecen en base a 3 líneas de acción que pretenden disminuir los tiempos de viaje y los accidentes de tránsito ocasionados por atochamiento y/o congestión.

La primera de ellas es **mejorar la conectividad Rancagua Machalí**, debido a que la conurbación que se ha generado entre el centro y la ciudad dormitorio provoca gran cantidad

de viajes. De este modo, diversificando los accesos desde el sector nororiente hacia el centro de Rancagua, incluyendo cruces a la Ruta 5 se permitiría más viajes en menor tiempo. Como segunda línea se pretende **dar continuidad vial oriente poniente**, generando ataviesos en los límites que interrumpen el flujo expedito entre zonas, además de materializar diferentes bypass para vías congestionadas, entregando alternativas de alta demanda en horas punta. Finalmente se considera **habilitar accesos al centro**, generando un anillo vial en torno a éste y filtrando a través de calles que permitan el ingreso de quienes trabajan o desarrollan sus actividades allí.



Proyectos Rancagua



N°	Nombre Proyecto	ETAPA			OBRA CIVIL		
		Etapa Actual	 Término (duración)	Monto Obra *	 Término (duración)		
1	Continuación Av. República de Chile al Poniente	Prefactibilidad en postulación	 (8 m)	13.177	 ***2017		
2	Mejoramiento Av. Recreo Centro	Prefactibilidad en postulación	 (12 m)	2035	 ***2017		
3	Continuación Av. Grecia - Juan Martínez de Rozas	Prefactibilidad en postulación	 (12 m)	4.366	 ***2018		
4	Ampliación Av. La Compañía	Prefactibilidad en postulación	 (12 m)	2.212	 ***2018		
5	Continuidad Alameda con Hernán Ciudad	Prefactibilidad en postulación	 (11 m)	9.557	 ***2016		
6	Conexión Gamero- Molina	Prefactibilidad en postulación	 (12 m)	6.619	 ***2017		
7	Conexión y ampliación Av. Diagonal Doñihue - Av. Las Torres - Eusebio Lillo	Prefactibilidad en desarrollo	 agosto 2014	15.334	 ***2017		
8	Ampliación Av. Baquedano	Prefactibilidad en desarrollo	 enero 2014	5.925	 ***2015		
9	Mejoramiento Interconexión Vial Eje M. E. de Balaguer - República de Chile	Prefactibilidad en desarrollo	 mayo 2014	8.982	 ***2016		
10	Ampliación Carretera del Cobre	Prefactibilidad terminada Diseño en postulación	 terminado	5.939	 ***2015		
11	Mejoramiento Eje Vial Av. San Martín - España - Kennedy	Diseño terminado	 terminado	42.836	 terminado		
12	Continuación Norte Av. Provincial	Ejecución en desarrollo	 octubre 2014	2.344	 octubre 2014		
13	Mejoramiento Eje Vial Miguel Ramírez-Camino a Machalí Tramo Poniente	Ejecución en desarrollo	 octubre 2015	2.910	 octubre 2015		

 Con Financiamiento
  Sin Financiamiento
 *MM\$
 **Estimado
 *** Se considera el avance de etapas continuo desde enero 2014
 m: meses

VII Maule

VIII Maule



Información de Transporte Urbano

• Población (habitantes)	242.473
• Ingreso promedio Hogares [\$/hog]	444.133
• Superficie Urbana [há]	2.830

Vialidad

Longitud total red [km]	771
Densidad: [km de red / km]	27,2
Vialidad Concesionada [km]	0

Parque Vehicular (año 2010)

Total Vehículos Motorizados	38.526
Transporte Público	410
Transporte Privado	33.553
Taxicolectivos	1.293
Motocicletas	1.316

Facilidades Modos No Motorizados

Longitud de Ciclovías [km]	0,72
Km de paseos peatonales	0,37

Viajes (Fuente Sectra, año 2010)

Total viajes diarios en Transporte Público	219.794
Total viajes diarios en Transporte Privado	143.771
Total viajes diarios en modos no motorizados	296.887
Distancia promedio de viaje	3.44
Viajes por persona diario en Transporte Público	0,91
Viajes por persona diario en Transporte Privado	0,59

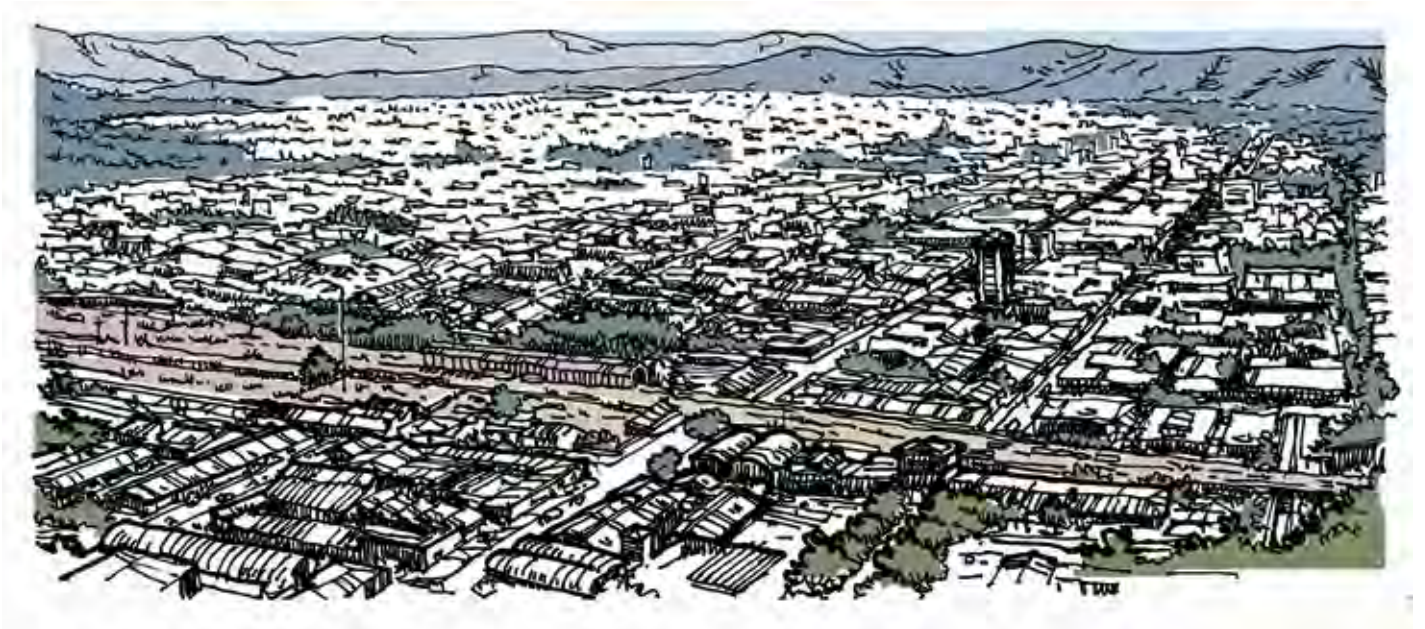
La ciudad de Talca, capital de la Región del Maule, se ubica en el Valle central entre la Cordillera de la Costa y de Los Andes, y es uno de los principales centros administrativos, culturales y económicos de la zona. Su base económica radica en su potencial agrícola y se complementa con la actividad industrial relacionada con el procesamiento de los recursos naturales incluyendo el vitivinícola. Junto a ello, es posible destacar su función como abastecedor de servicios tanto comerciales como educacionales.

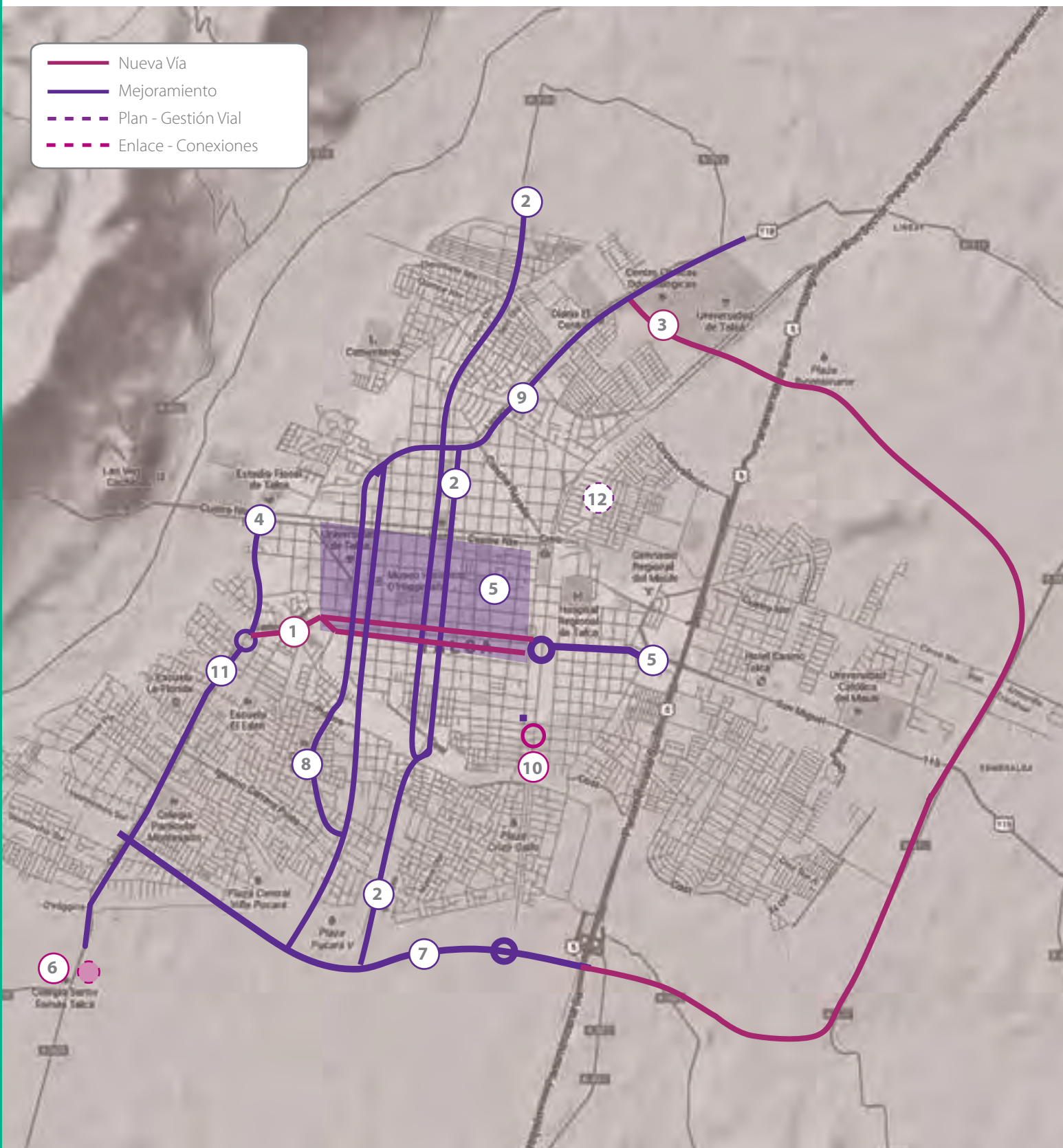
Su expansión perimetral, desarrollada luego del damero tradicional que conforma el centro, ha requerido intervenciones viales que soporten los servicios y requerimientos urbanos necesarios. En cuanto a las formas de acceso a la ciudad, la Ruta 5 entra en forma de trinchera siendo un límite traspasado en la actualidad y quedando inserta en la trama urbana. El Metrotren que viaja desde Santiago hasta Linares sirve también como un modo eficiente para su conexión con la capital metropolitana. En cuanto a la movilidad interna de sus habitantes es posible considerar que aún existe un tercio de viajes que se realizan a

pie, concluyendo en la necesidad de promover el transporte público que sigue siendo más significativo que los viajes privados.

El crecimiento urbano de los últimos años requiere de vías que permitan un buen acceso al centro y una circunvalación continua que rodee e incluso contenga ciertas zonas de futuro desarrollo. Es por esta razón que, el diagnóstico compartido con las autoridades regionales genera una Visión Estratégica para Talca sobre la base de tres líneas estratégicas; la primera es la **consolidación de la circunvalación sur poniente**, mejorando sustancialmente la conectividad de Maule con la zona norte de Talca. Luego, se busca **materializar la circunvalación oriente** que abarque la futura expansión urbana de la ciudad y finalmente, **mejorar la accesibilidad al centro** mediante la definición de pares viales de transporte público Norte Sur y Oriente Poniente.

Esta visión estratégica se desarrolla con mayor detalle en el marco del proyecto de Ciudad Modelo, la cual se adjunta en un anexo al final del presente documento.





N°	Nombre Proyecto	ETAPA			OBRA CIVIL		
		Etap Actual	\$	Término (duración)	Monto Obra *	\$	Término (duración)
1	Mejoramiento Interconexión Vial Oriente Poniente	Prefactibilidad terminada	\$	terminada	10.486	\$	***2015
2	Mejoramiento Interconexión Vial Centro Sur	Prefactibilidad en desarrollo	\$	marzo 2014	17.631	\$	***2015
3	Mejoramiento Conexión Vial Ruta 115 CH - Ruta 5	Diseño en postulación	\$	(20 m)	20.743	\$	***2015
4	Ampliación Interconexión Vial Circunvalación Norte y Sur	Diseño en desarrollo	\$	noviembre 2014	1.920	\$	***2016
5	Mejoramiento Desnivel 2 y 3 Sur y Gestión de Tránsito Vialidad Aledaña	Diseño en desarrollo	\$	junio 2014	13.137	\$	***2015
6	Mejoramiento Enlace Ruta K-610 con Ruta 120	Diseño en desarrollo	\$	***diciembre 2013	808	\$	***2014
7	Mejoramiento Eje 26 Sur	Diseño en desarrollo	\$	diciembre 2013	9.449	\$	***2014
8	Mejoramiento Par Vial 1 Oriente - 2 Poniente y Red Centro en Talca	Diseño en desarrollo	\$	diciembre 2013	9.910	\$	***2014
9	Mejoramiento Ejes Av.Lircay - 9 Norte, Talca	Diseño en desarrollo	\$	diciembre 2013	12.676	\$	***2014
10	Habilitación desnivel 6 sur	Diseño en desarrollo	\$	diciembre 2013	8.412	\$	***2014
11	Habilitación Circunvalación Sur	Ejecución en desarrollo	\$	marzo 2014	12.906	\$	diciembre 2013
12	Implementación SCAT en las ciudades Curicó y Talca	Ejecución en desarrollo	\$	diciembre 2015	4.232	\$	enero 2015

VIII Bío -Bío

VIII Bío - Bío



Información de Transporte Urbano

• Población (habitantes)	967.058
• Ingreso promedio Hogares [\$/hog]	425.048
• Superficie Urbana [há]	13.687
Vialidad	
Longitud total red [km]	3.072
Densidad: [km de red / km]	22,4
Vialidad Concesionada [km]	0
Parque Vehicular (año 2010)	
Total Vehículos Motorizados	191.410
Transporte Público	1.926
Transporte Privado	151.659
Taxicolectivos	1.992
Motocicletas	4.935
Facilidades Modos No Motorizados	
Longitud de Ciclovías [km]	28,0
Viajes (Fuente Sectra, año 2010)	
Total viajes diarios en Transporte Público	583.299
Total viajes diarios en Transporte Privado	379.148
Total viajes diarios en modos no motorizados	788.490
Distancia promedio de viaje	s/i
Viajes por persona diario en Transporte Público	0,60
Viajes por persona diario en Transporte Privado	0,39

El Gran Concepción es un sistema urbano que está conformado por 11 comunas que se encuentran conurbadas e intercomunicadas, dependientes en términos funcionales, de equipamiento, servicio, comercio y lugares de trabajo del núcleo central constituido por la ciudad de Concepción.

En términos de patrón de movilidad y caracterización de los viajes urbanos, Concepción es el polo de la mayor atracción. La participación modal de transporte público en modo bus tiene uno de los mejores porcentajes y velocidades a nivel nacional, producto del buen desempeño, diseño y operación de corredores de transporte público existentes.

La visión objetivo consensuada por los distintos sectores se ha definido como **“Gran Concepción, elegido por su calidad de vida, competitividad y sustentabilidad ambiental”**. Para materializar esta visión, es necesario cumplir con tres objetivos estratégicos: mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, fortalecer la competitividad de la ciudad y contribuir a la gestión sustentable del medio ambiente.

Para alcanzar estos objetivos se propuso una Visión Estratégica de movilidad que se resume en las siguientes iniciativas:

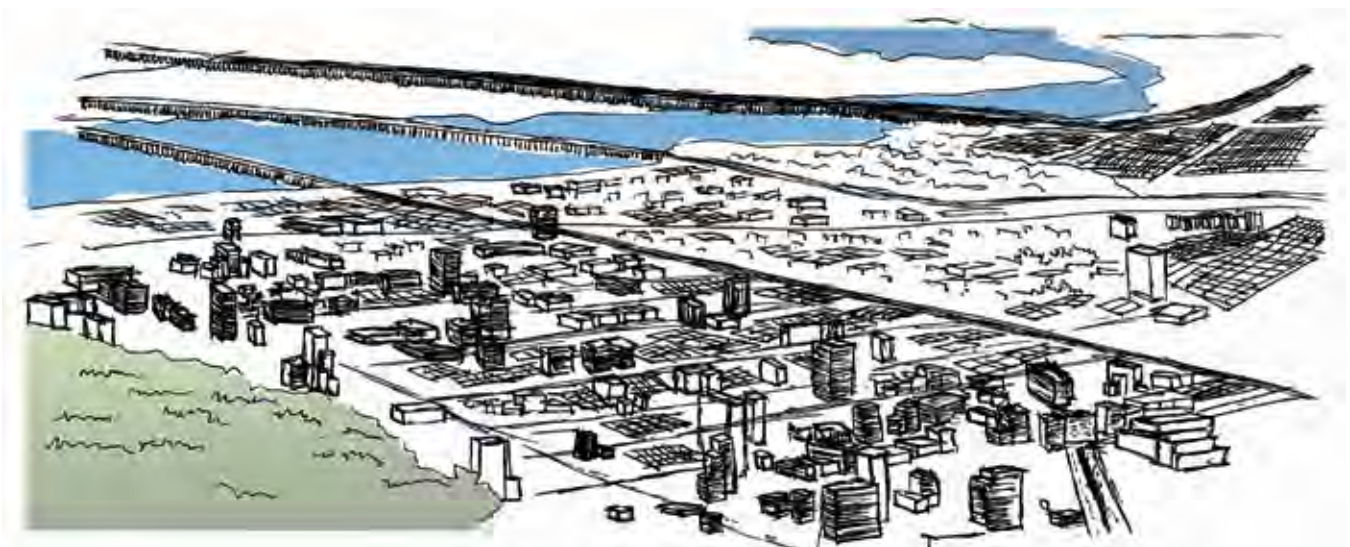
Proyecto de transporte público en el área central. Tiene por objeto mejorar la interconexión vial del sector sur, centro y norte entre el Puente Llacolén y sector Collao, a través de infraestructura especializada.

Proyecto para completar el anillo de circunvalación. Busca mejorar la accesibilidad intercomunal de Concepción. Se trata de la interconexión vial entre el sector sur de la ribera del Biobío y el centro de la ciudad de Concepción, a través del mejoramiento del eje Chacabuco – Roosevelt – Irarrázaval, hasta la Rotonda Bonilla.

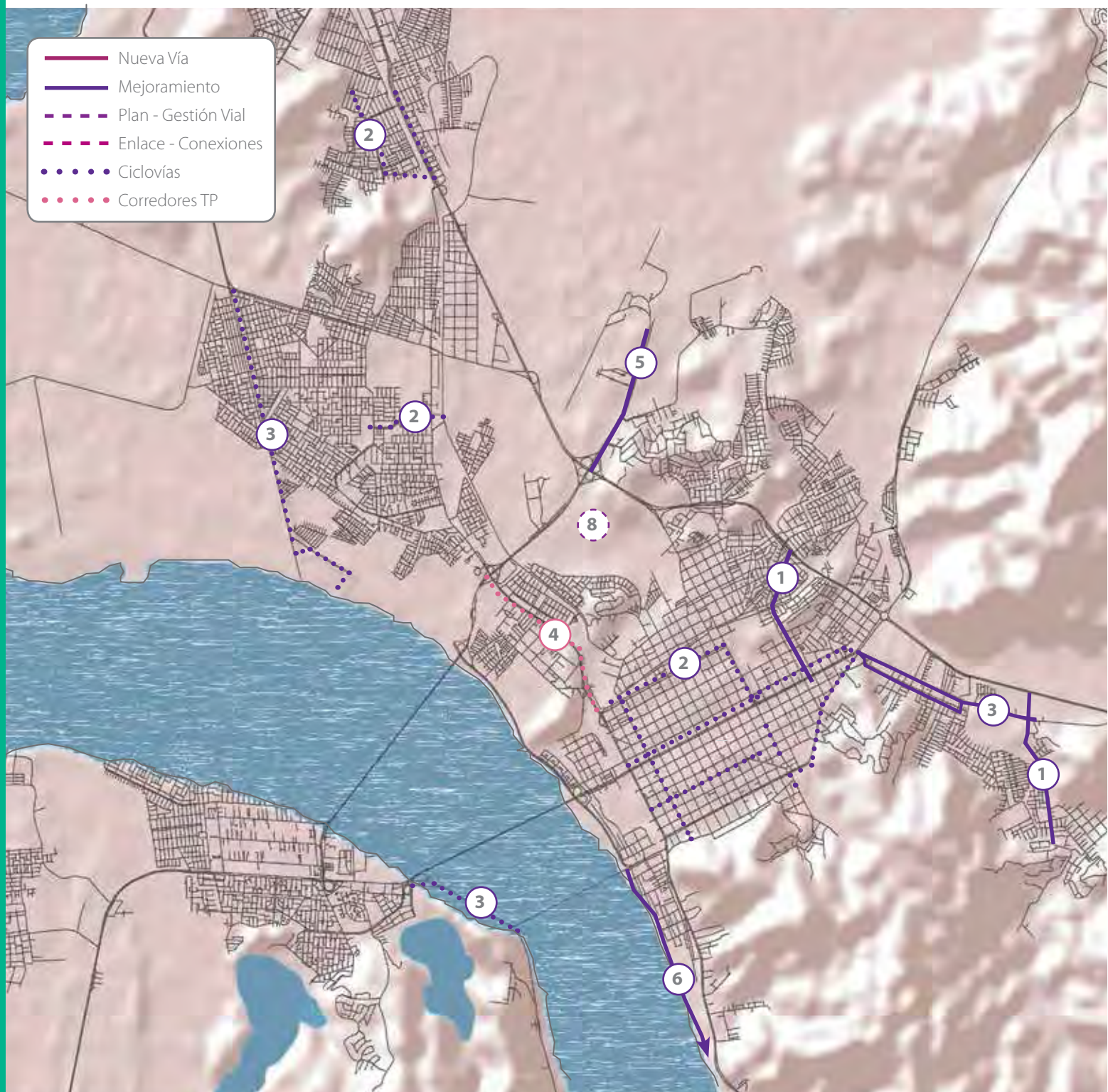
Proyecto de mejoramiento de infraestructura ferroviaria para el transporte de carga, nuevo puente y ramales. Pone de relieve la necesidad de resolver el tema del puente industrial, nuevo puente ferroviario, costanera norte y vías especializadas para vehículos de carga.

Proyecto de revitalización de espacios urbanos para la movilidad en 10 comunas del Gran Concepción. Como proyectos complementarios se definen el mejoramiento de conectividad peatonal entre la ribera norte y centro de la ciudad de Concepción; y el Tranvía del Gran Concepción que está en etapa de estudio por SECTRA.

Esta visión estratégica se desarrolla con mayor detalle en el marco del proyecto de Ciudad Modelo, la cual se adjunta en un anexo al final del presente documento.



Proyectos Concepción



N°	Nombre Proyecto	ETAPA			OBRA CIVIL		
		Etapa Actual	\$	Término (duración)	Monto Obra *	\$	Término (duración)
1	Mejoramiento Gestión de Tránsito Diversos Ejes Concepción y Hualqui (Lientur, Camino Nonguén y Hualqui)	Prefactibilidad en desarrollo	\$	enero 2016	**7.200	\$	***2018
2	Construcción Red de Ciclorutas Gran Concepción y Los Ángeles	Diseño en desarrollo	\$	marzo 2014	4.500	\$	S/A
3	Mejoramiento Par Vial Collao - Gral. Novoa	Ejecución en desarrollo	\$	diciembre 2014	9.738	\$	***2017
4	Construcción Corredor Transporte Público 21 de Mayo: Alessandri - Vicuña	Ejecución en desarrollo	\$	julio 2015	10.423	\$	***2016
5	Ampliación Av. Jorge Alessandri Sector: Aeropuerto - El Trébol	Ejecución en desarrollo	\$	agosto 2017	18.088	\$	agosto 2017
6	Mejoramiento Conexión Vial Concepción - Chiguayante	Ejecución en desarrollo	\$	febrero 2017	18.152	\$	febrero 2017
7	Conservación Vial y medidas de rápida ejecución	Ejecución en desarrollo	\$	octubre 2014	5.605	\$	octubre 2014

IX Araucanía

IX Araucanía



Información de Transporte Urbano

• Población (habitantes)	377.486
• Ingreso promedio Hogares [\$/hog]	433.543
• Superficie Urbana [há]	4.356
Vialidad	
Longitud total red [km]	602
Densidad: [km de red / km]	13,8
Vialidad Concesionada [km]	0
Facilidades Modos No Motorizados	
Longitud de Ciclovías [km]	21,0
Parque Vehicular (año 2010)	
Total Vehículos Motorizados	60.003
Transporte Público	761
Transporte Privado	51.776
Taxicolectivos	1.419
Motocicletas	1.476
Viajes (Fuente Sectra, año 2010)	
Total viajes diarios en Transporte Público	380.825
Total viajes diarios en Transporte Privado	223.575
Total viajes diarios en modos no motorizados	337.210
Viajes por persona diario en Transporte Público	1,01
Viajes por persona diario en Transporte Privado	0,59

La ciudad de Temuco, capital de la Región de La Araucanía, se ha consolidado como centro administrativo del cual dependen las localidades de Padre Las Casas, Labranza, Cajón, Metrengo, Quepe y Freire.

En este contexto, la visión estratégica para la ciudad de Temuco abarca no solo la mejora de la infraestructura de transporte propia, sino que también la relación con las localidades cercanas. Para ello se desarrollan las siguientes líneas estratégicas:

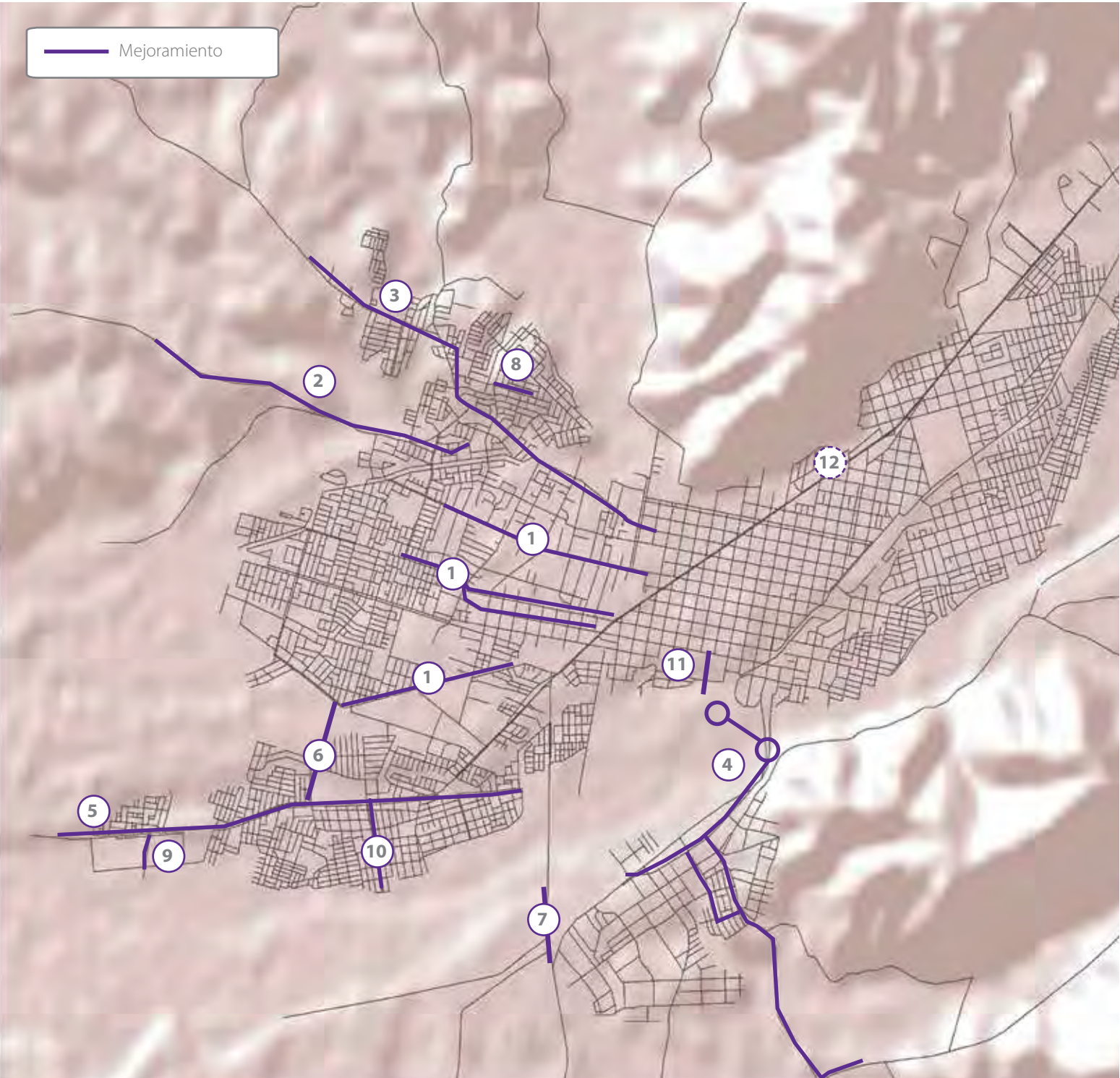
La primera es el **mejoramiento del acceso sur** para generar conexiones con las localidades vinculadas a la ciudad.

En segundo lugar, se plantea la **mejora de la infraestructura de transporte centro - poniente y norponiente** para solucionar la demanda relacionada con la expansión urbana de la ciudad que ha aumentado la cantidad de viajes entre la periferia y el centro.

Con esto es posible abastecer de transporte tanto a las zonas de expansión norponiente de la ciudad como a localidades cercanas como Cholchol, Carahue, Labranza y Nueva Imperial.

Por último se plantea el **fortalecimiento las vías estructurantes del centro**, como el caso del mejoramiento de Javiera Carrera que atraviesa la ciudad en sentido norte sur, conectando los ejes de acceso oriente poniente.





N°	Nombre Proyecto	ETAPA			OBRA CIVIL		
		Etapa Actual	\$	Término (duración)	Monto Obra *	\$	Término (duración)
1	Mejoramiento Interconexión Vial Centro Poniente Temuco	Diseño en postulación	\$	(18 m)	24.557	\$	S/A
2	Mejoramiento Av. Luis Durand entre Av. Andes - El Carmen, Temuco	Diseño en desarrollo	\$	diciembre 2014	6.045	\$	***2015 - 2016
3	Mejoramiento Av. P. de Valdivia entre Av. El Orbital y Prieto Norte	Diseño en desarrollo	\$	marzo 2014	8.628	\$	***2015 - 2016
4	Mejoramiento Interconexión Vial Temuco - Padre Las Casas	Ejecución en desarrollo	\$	enero 2017	45.378	\$	***2015 - 2016
5	Mejoramiento Pasadas Urbanas Ruta S-30-40	Ejecución en desarrollo por etapas	\$	***2015 - 2016	18.717	\$	***2015 - 2016
6	Mejoramiento Av. Javiera Carrera, entre Las Encinas y Recabarren, Temuco	Ejecución en desarrollo	\$	marzo 2015	2.761	\$	***2014 - 2015
7	Ampliación Acceso Sur a Temuco, Región de la Araucanía	Ejecución en desarrollo	\$	noviembre 2015	1.162	\$	***2014 - 2015
8	Mejoramiento Calle Colón entre Recreo y San Fernando, Temuco	Ejecución en postulación	\$	(4 m)	107	\$	S/A
9	Mejoramiento Calle Faraday entre Milano y Recabarren	Ejecución en postulación	\$	(4 m)	154	\$	S/A
10	Mejoramiento Av. Italia entre Av. Recabarren y Ribera Río Cautín	Ejecución en postulación	\$	(4 m)	373	\$	S/A
11	Mejoramiento Calle Prat entre O'Higgins y Ciclovía, Temuco	Ejecución en postulación	\$	(6 m)	652	\$	S/A
12	Normalización y Centralización de Semáforos Av. Caupolcán - R. Ortega	Ejecución en postulación	\$	S/A	1.060	\$	S/A

XIV Los Ríos

XIV LOS RÍOS



Información de Transporte Urbano

• Población (habitantes)	160.294
• Ingreso promedio Hogares [\$/hog]	435.887
• Superficie Urbana [há]	3.004
Vialidad	
Longitud total red [km]	316
Densidad: [km de red / km]	10,5
Vialidad Concesionada [km]	0
Parque Vehicular (año 2010)	
Total Vehículos Motorizados	27.989
Transporte Público	290
Transporte Privado	24.130
Taxicolectivos	896
Motocicletas	660
Viajes (Fuente Sectra, año 2010)	
Total viajes diarios en Transporte Público	68.263
Total viajes diarios en Transporte Privado	117.225
Total viajes diarios en modos no motorizados	167.382
Distancia promedio de viaje	s/i
Viajes por persona diario en Transporte Público	0,43
Viajes por persona diario en Transporte Privado	0,73

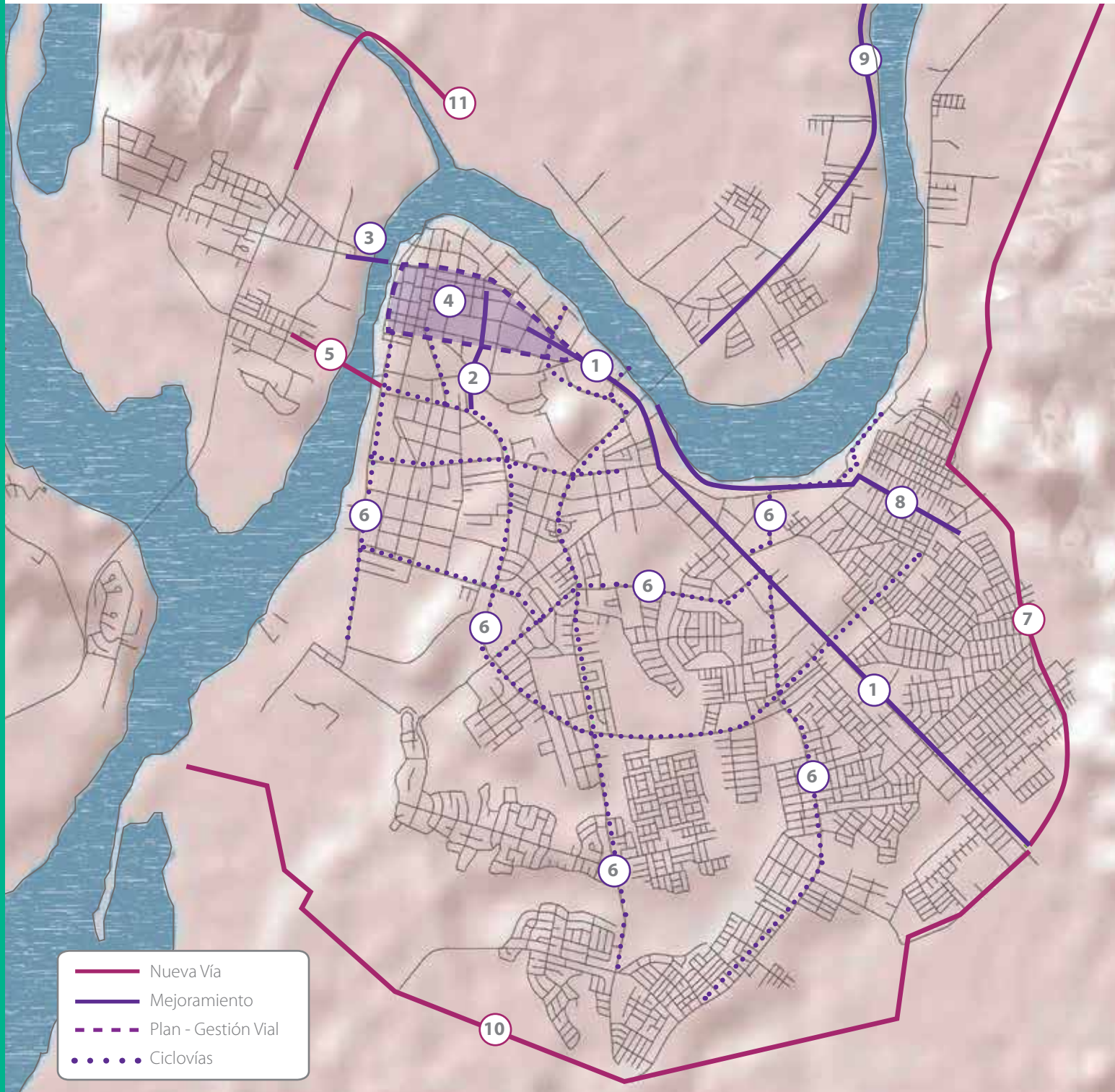
La ciudad de Valdivia se ha desarrollado a lo largo de los años, desde el damero fundacional, al sur del río Calle Calle hacia tres distintas zonas; al oriente por el mismo lado del río; al norte en el sentido del acceso de la antigua ruta 5; y hacia la Isla Teja, al nor poniente de la ciudad.

Dada su forma de expansión urbana una vez que se atraviesa el puente Pedro Montt, y habiéndose consolidado el nuevo acceso norte a la ciudad, corresponde hacerse cargo de las futuras áreas de desarrollo urbano en particular hacia Isla Teja por el nor- poniente, Guacamayo al sur y al oriente por Av. Picarte hacia la Ruta 5, las que responden al nuevo rol que ha tomado en el último tiempo la ciudad como centro de servicios considerando su consolidación como capital regional, con el particular contexto que entrega además, uno de los pocos ríos navegables de Chile.

Así, la Visión Estratégica de transportes para Valdivia se desagrega en tres líneas de trabajo; la primera es generar **nuevas conexiones con Isla Teja**, donde son relevantes el puente Cau Cau, la mejora del puente Pedro de Valdivia y el puente los Pelúes. A continuación, como segunda línea, aparece la necesidad evidente del **mejoramiento de conectividad hacia el oriente y el sur**, (Picarte y Guacamayo). Finalmente y como tercera línea que va en directa relación con el rol de la ciudad, está el **desarrollo del centro como núcleo de servicios**.

Aspectos fundamentales y de carácter general para el futuro de Valdivia y su sistema de transportes guardan relación además con la promoción de medios no motorizados, junto con los de orden fluvial.





N°	Nombre Proyecto	ETAPA			OBRA CIVIL		
		Etapa Actual	\$	Término (duración)	Monto Obra *	\$	Término (duración)
1	Mejoramiento Interconexión Vial Centro Sur - Oriente	Prefactibilidad terminada	\$	terminada	3.132	\$	***2017-2018
2	Mejoramiento Eje Vial Calles Pinto y Schmidt de Valdivia	Diseño terminado	\$	terminada	2.038	\$	***2015-2016
3	Mejoramiento Eje Vial Centro con Isla Teja	Diseño en desarrollo	\$	marzo 2015	4.195	\$	***2015-2016
4	Mejoramiento Red Centro en Valdivia (Plan Maestro Gestión - Infraestructura - Scat) II Etapa	Diseño terminado	\$	terminada	15.977	\$	***2016-2017
5	Construcción 2do puente de Acceso Valdivia Centro - Isla Teja (Puente Paralelo P. de Valdivia)	Diseño en desarrollo	\$	noviembre 2014	8.500	\$	***2015-2016
6	Habilitación Red de Ciclovías Valdivia	Ejecución en postulación	\$	S/A	1.839	\$	***2016-2017
7	Construcción Circunvalación Valdivia y Puente Santa Elvira	Ejecución en desarrollo	\$	febrero 2017	26.268	\$	febrero 2017
8	Mejoramiento Prolongación Costanera y Mejoramiento Av. Argentina y Av. Ecuador	Ejecución en desarrollo	\$	enero 2016	10.561	\$	enero 2016
9	Mejoramiento Pasada por Valdivia Eje Pedro Aguirre Cerda	Ejecución en desarrollo	\$	S/A	13.185	\$	S/A
10	Construcción Av. Circunvalación Sector Guacamayo	Ejecución en desarrollo	\$	abril 2017	26.886	\$	abril 2017
11	Construcción Puente Cau Cau y Accesos	Ejecución en desarrollo	\$	diciembre 2014	18.313	\$	diciembre 2014

X Los Lagos

X Los Lagos



Información de Transporte Urbano

• Población (habitantes)	236.693
• Ingreso promedio Hogares [\$/hog]	429.610
• Superficie Urbana [há]	2.250

Vialidad

Longitud total red [km]	329
Densidad: [km de red / km]	14,6
Vialidad Concesionada [km]	0

Facilidades Modos No Motorizados

Longitud de Ciclovías [km]	2,7
Km de paseos peatonales	0.125

Parque Vehicular (año 2010)

Total Vehículos Motorizados	40.513
Transporte Público	319
Transporte Privado	33.849
Taxicolectivos	1.763
Motocicletas	544

Viajes (Fuente Sectra, año 2010)

Total viajes diarios en Transporte Público	180.564
Total viajes diarios en Transporte Privado	157.063
Total viajes diarios en modos no motorizados	187.095
Distancia promedio de viaje	s/i
Viajes por persona diario en Transporte Público	0,76
Viajes por persona diario en Transporte Privado	0,66

Puerto Montt se destaca por ser una de las ciudades más dinámicas en el contexto nacional, tanto por su crecimiento económico, como por su expansión urbana. Esta condición ha significado incorporar grandes urbanizaciones al perímetro de la ciudad, como es el caso de Alerce, cuya proyección de desarrollo anticipa una futura conurbación. Esto, asociado a crecientes tasas de motorización y a un sistema de transporte público e infraestructura vial insuficientes, ha conformado escenarios con fuertes condiciones de congestión vehicular, con graves efectos para la calidad de vida de los habitantes.

Para enfrentar estas condiciones de crecimiento, que se acentúan más por el rol portuario de la ciudad y sus características topográficas, la Visión Estratégica de transporte para Puerto Montt, trabaja sobre cuatro líneas estratégicas; la

primera es *fortalecer los ejes de acceso al centro de la ciudad* optimizando la capacidad vial existente. En segundo lugar se busca la *incorporación de vías de conectividad inter-terrazas* que favorezcan los desplazamientos no motorizados. La tercera línea *busca fortalecer el rol de la costanera y articular sus condiciones de uso* mediante un mejoramiento integral desde el sector de la plaza de armas hasta el estadio Chinguigue. Finalmente la *materialización de un anillo semi-orbital* que permita la distribución de los viajes y la generación de una comunicación directa y alterna a la existente con Alerce.

Esta visión estratégica se desarrolla con mayor detalle en el marco del proyecto de Ciudad Modelo, la cual se adjunta en un anexo al final del presente documento.



Proyectos Puerto Montt



N°	Nombre Proyecto	ETAPA		OBRA CIVIL		
		Etapa Actual	\$ Término (duración)	Monto Obra *	\$ Término (duración)	
1	Mejoramiento de la Interconexión Centro - Oriente, Puerto Montt	Prefactibilidad en desarrollo	\$ diciembre 2014	10.000	\$ ***2020 - 2021	
2	Mejoramiento Interconexión Vial Centro Poniente, Puerto Montt	Prefactibilidad terminada	\$ terminada	13.321	\$ ***2020 - 2021	
3	Mejoramiento Av. Pdte. Ibañez, Tramo Cardonal - Portales	Diseño en postulación	\$ 17 meses	19.358	\$ ***2024 - 2025	
4	Mejoramiento Gestión de Tránsito Ecuador - Chorrillos	Diseño en desarrollo	\$ julio 2014	1.600	\$ ***2017 - 2018	
5	Mejoramiento Interconexión Vial Sector Alerce, Puerto Montt	Diseño terminado (tramo 1), diseño en desarrollo (tramo 2)	\$ terminada - marzo 2014	10.691 (T1) - 6.959 (T2/SF)	(tramo 1) \$ (tramo 2) \$ ***2017 - 2018	
6	Mejoramiento Av. Pdte. Ibañez, Tramo Ejército - Cardonal	Diseño terminado	\$ terminada	6.235	\$ ***2020 - 2021	
7	Mejoramiento Calle El Teniente, Barrio Industrial de Puerto Montt	Diseño en desarrollo	\$ julio 2014	1.210	\$ ***2015 - 2016	
8	Mejoramiento Ruta 7: Tramo Río Puelche y Pelluco	Ejecución desarrollo	\$ marzo 2017	12.257	\$ ***2016 - 2017	
9	Mejoramiento Av. Pdte. Ibañez, 1era Etapa, Tramo Ejército - Austral	Ejecución en desarrollo	\$ septiembre 2015	6.944	\$ septiembre 2015	
10	Construcción Conexión Vial Ruta 5 (Puerto Montt) - Ruta 7 (Chamiza)	Ejecución en desarrollo	\$ noviembre 2015	43.182	\$ noviembre 2015	
11	Mejoramiento Calle Regimiento Puerto Montt, Tramo Pasaje Larraín - Ruta 7	Ejecución en postulación	\$ 25 meses	3.104	\$ 2015	
12	Habilitación Centro y Sist. de Control de área de Tránsito	Ejecución en desarrollo	\$ febrero 2015	1.520	\$ febrero 2015	

XI Aysén del General Carlos Ibañez del Campo

XI Aysén



Información de Transporte Urbano

• Población (habitantes)	58.014
• Ingreso promedio Hogares [\$/hog]	620.702
• Superficie Urbana [há]	674
Vialidad	
Longitud total red [km]	96
Densidad: [km de red / km]	14,2
Vialidad Colectora [km]	s/i
Vialidad Troncal [km]	s/i
Vialidad Concesionada [km]	s/i
Facilidades Modos No Motorizados	
Longitud de Ciclovías [km]	0,76
Km de paseos peatonales	0,1
Parque Vehicular (año 2010)	
Total Vehículos Motorizados	13.944
Transporte Público	51
Transporte Privado	12.154
Taxicolectivos	311
Motocicletas	74
Viajes (Fuente Sectra, año 2010)	
Total viajes diarios en Transporte Público	s/i
Total viajes diarios en Transporte Privado	s/i
Total viajes diarios en modos no motorizados	s/i
Distancia promedio de viaje	s/i
Viajes por persona diario en Transporte Público	s/i
Viajes por persona diario en Transporte Privado	s/i

El crecimiento de la ciudad de Coyhaique se ha visto potenciado por su clara tendencia al aumento de población urbana, consecuentemente con la baja en la población rural de la región. Los incentivos para la colonización y el desarrollo económico relativo al mercado pecuario, han movilizadado a los habitantes hacia los centros urbanos. También es posible observar como la condición geográfica donde se encuentra el centro de la ciudad, rodeada por un cordón montañoso entre los ríos Simpson y Coyhaique, ha generado una expansión hacia el sur y el oriente del territorio, por lo que los nuevos proyectos necesitan responder a tal fenómeno urbano.

La visión estratégica de la ciudad se ha desarrollado a partir del Plan de Transporte Urbano hecho hace algunos años y sus

nuevas perspectivas de crecimiento, definiendo tres líneas estratégicas de intervención que buscan mejorar las futuras condiciones viales a tiempo, anticipándose a problemáticas relativas al aumento del parque automotriz y las formas propias del movimiento de cada habitante. Entre ellas están; **el mejoramiento de la interconexión oriente poniente**, a través de la pavimentación y el ensanche de vías como Almirante Simpson y Baquedano, el **establecimiento de nodos como accesos sur y oriente**, para generar conexiones expeditas desde áreas de expansión hacia el centro de la ciudad, y la realización de acciones que busquen **mejorar las condiciones de tránsito al interior del Centro**.



- Mejoramiento
- Plan - Gestión Vial
- Enlace - Conexiones
- Ciclovías



N°	Nombre Proyecto	ETAPA			OBRA CIVIL		
		Etapa Actual	\$	Término (duración)	Monto Obra *	\$	Término (duración)
1	Red Ciclorutas Coyhaique	Prefactibilidad en desarrollo	\$	enero 2014	**2.600	\$	***2016-2017
2	Construcción Terminal Rodoviario Coyhaique	Prefactibilidad terminada	\$	terminada	1.115	\$	***2016-2017
3	Reposición pavimento calle Los Coigues	Prefactibilidad terminada	\$	terminada	S/A	S/A	S/A
4	Mejoramiento Ruta 243 CH sector calle Victoria - Escuela Agrícola	Diseño en desarrollo	\$	julio 2015	**2.200	\$	***2016-2017
5	Reposición Pavimento Calle Simpson	Ejecución en postulación	\$	(19 m)	1.536	\$	(19 m)

XII Magallanes

XIII Magallanes



Información de Transporte Urbano

• Población (habitantes)	124.942
• Ingreso promedio Hogares [\$/hog]	570.183
• Superficie Urbana [há]	2.437
Vialidad	
Longitud total red [km]	463
Densidad: [km de red / km]	19
Vialidad Concesionada [km]	0
Parque Vehicular (año 2010)	
Total Vehículos Motorizados	38.549
Transporte Público	66
Transporte Privado	33.808
Taxicolectivos	1.397
Motocicletas	186
Facilidades Modos No Motorizados	
Longitud de Ciclovías [km]	8,5
Km de paseos peatonales	0
Viajes (Fuente Sectra, año 2010)	
Total viajes diarios en Transporte Público	90.747
Total viajes diarios en Transporte Privado	108.613
Total viajes diarios en modos no motorizados	72.633
Distancia promedio de viaje	s/i
Viajes por persona diario en Transporte Público	0,73
Viajes por persona diario en Transporte Privado	0,87

Punta Arenas es la ciudad continental más austral del país, situada frente al estrecho de Magallanes. En un principio, la ciudad se caracterizó por su rol portuario, sin embargo, en la actualidad se ha convertido en el centro comercial de la región, impulsada principalmente por el comercio de su Zona Franca.

Su estructura urbana se compone del centro, ubicado al oriente frente al puerto, donde se concentran las actividades comerciales y los servicios, mientras que los sectores residenciales se desarrollan principalmente al sur y al poniente y al norte se ubican la Zona Franca, el principal centro de comercio de mayor escala y las universidades. Esta distribución tiene como consecuencia que los principales desplazamientos sean en sentido norte sur, es decir desde el sector residencial hacia el centro y las áreas comerciales y centros educativos.

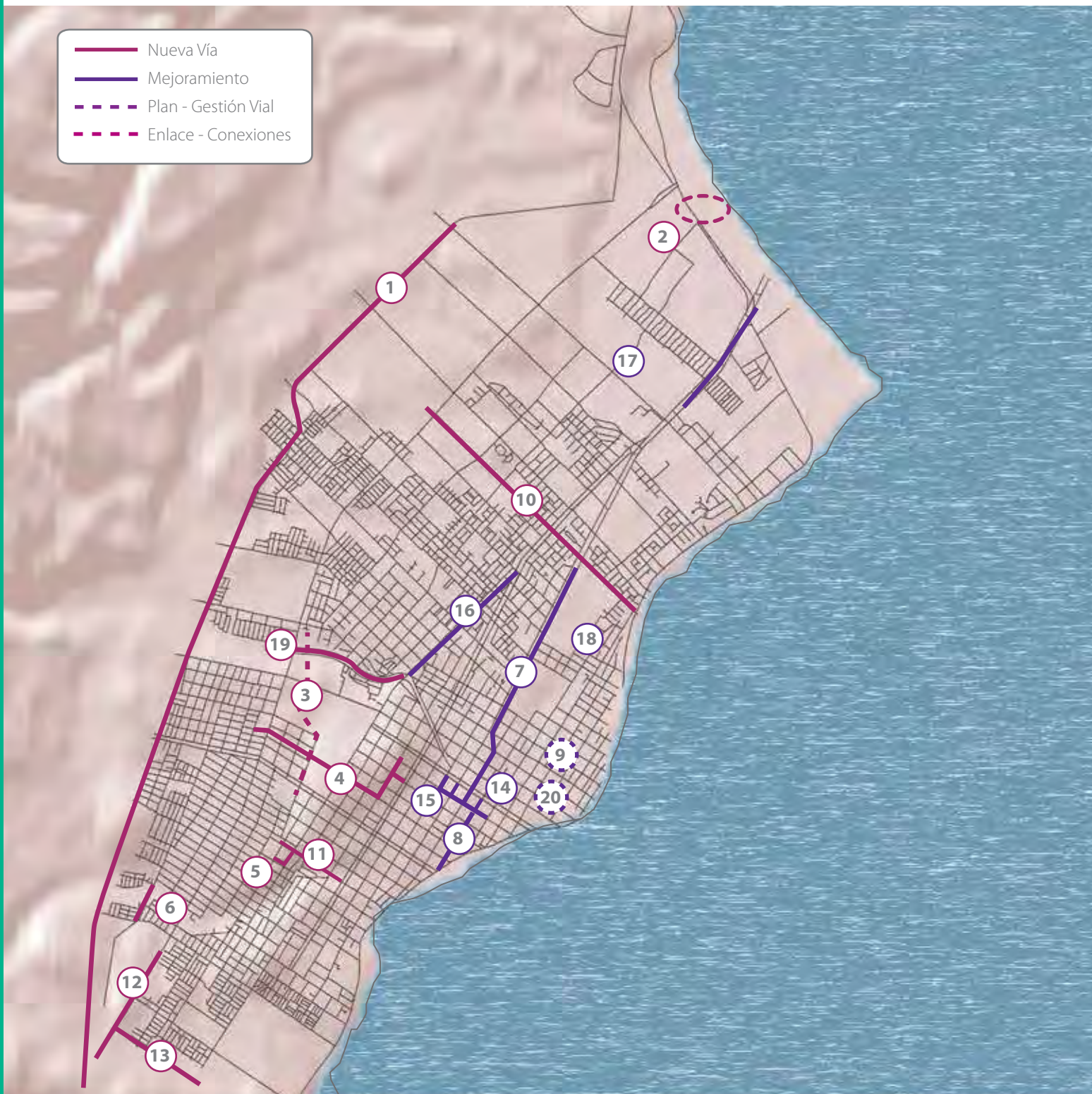
La estructura vial de la ciudad se ve interrumpida por barreras naturales y grandes paños de terreno, los cuales afectan a la conectividad entre los sectores residenciales y el centro,

provocando saturación de las pocas conectoras norte-sur, aumentando los tiempos de desplazamiento y afectando la continuidad de la circulación del transporte público.

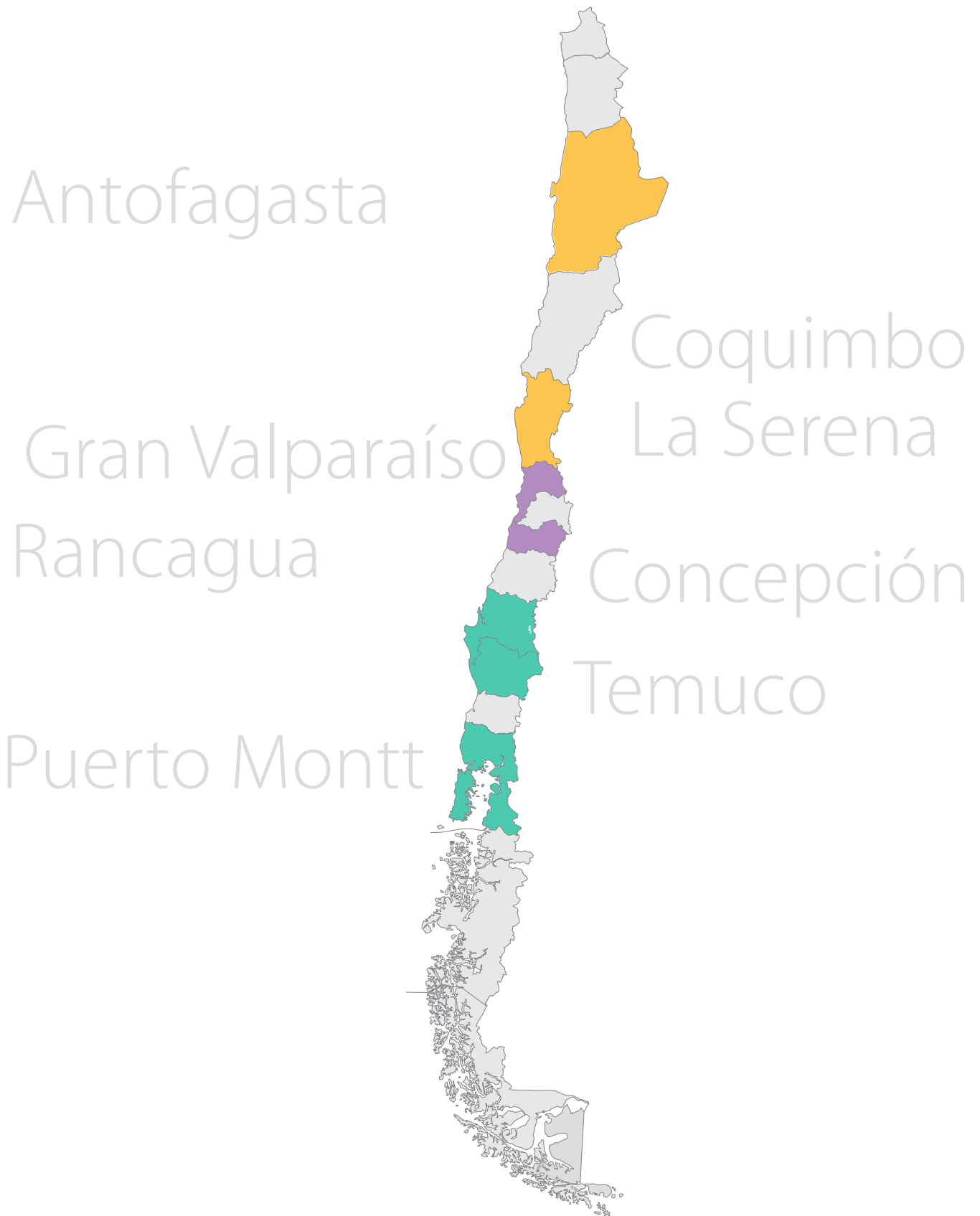
Es por esto que la visión estratégica se basa principalmente en tres líneas estratégicas: La primera es **mejorar la comunicación dentro del núcleo urbano** mediante el desarrollo de vías de conexión oriente poniente y norte sur que permitan superar las barreras naturales y urbanas (grandes terrenos privados) de la ciudad. En segundo lugar se propone la creación de una **circunvalación periférica** que conecte de forma rápida y fluida el sector sur con el norte de la ciudad y facilite el acceso y la circulación del transporte público a los diferentes puntos de la ciudad. Por último se busca **ordenar la operación y la circulación de los servicios de transporte público**, mediante la mejora de la vialidad por donde circula para así, optimizar recorridos y facilitar su continuidad.



Proyectos Punta Arenas



N°	Nombre Proyecto	ETAPA			OBRA CIVIL		
		Etapa Actual	\$	Término (duración)	Monto Obra *	\$	Término (duración)
1	Habilitación Av. Circunvalación Poniente tramo Condell Conexión Barrio Chilote y Condell - Ruta 9	Prefactibilidad en postulación	\$	***(8 m)	34.111	\$	***2019 (5 años)
2	Construcción Nudo Vial Av. Frei - Ruta 9, Punta Arenas	Prefactibilidad en desarrollo	\$	junio 2013 (18 m)	5.574	\$	***2018 (4 años)
3	Conexión Mateo de Toro y Zambrano – Cirujano Guzmán, entre Pérez de Arce y República	Diseño en postulación	\$	***(6 m)	4.276	\$	***2018 (4 años)
4	Habilitación Pedro Bórquez Saldivia - Monseñor Fagnano	Prefactibilidad desarrollada	\$	***(8 m)	1.870	\$	***2017 (3 años)
5	Construcción Calle Zenteno - Gaspar Marín, Punta Arenas	Diseño en postulación	\$	***(6 m)	409	\$	***2016 (2 años)
6	Construcción Calle Eusebio Lillo, Punta Arenas	Ejecución en postulación	\$	***(10 m)	523	\$	***octubre 2014 (10 meses)
7	Construcción Calle Magallanes	Ejecución en postulación	\$	*** (11 m)	1.260	\$	***noviembre 2014 (11 m)
8	Mejoramiento estándar urbano C. Lautaro Navarro, Balmaceda - Av. Colón	Ejecución en postulación	\$	***(28 m)	3.199	\$	***abril 2016 (28 m)
9	Normalización Semáforos Red Centro Punta Arenas	Ejecución en postulación	\$	S/A	1.468	\$	S/A
10	Construcción Av. Manantiales Poniente	Ejecución en postulación, falta financiamiento 2° tramo	\$	***ago. 2014 (37 m)	5.802	\$	***ago. 2014 (37 m)
11	Construcción Av. Pérez de Arce Sur	Ejecución con arrastre	\$	octub. 2013 (13 m)	1.140	\$	oct. 2013 (13 m)
12	Construcción Prolongación Av. M. de Aldunate Sur y otras	Ejecución con arrastre	\$	enero 2013 (13 m)	3.438	\$	enero 2013 (13 m)
13	Construcción de la Calle Santa Juana y otras, Punta Arenas	Ejecución con arrastre	\$	sept. 2013 (12 m)	736	\$	sept. 2013 (12 m)
14	Reposición Puentes Río las Minas Zenteno - Lautaro Navarro	1 pte. En ejecución y 3 en diseño	\$	febrero 2018 (63 m)	10.778	\$	febr. 2018 (63 m)
15	Construcción Av. Colón, Tramo Chiloé - B. O'Higgins	Ejecución en desarrollo	\$	enero 2015 (25 m)	2.766	\$	enero 2015 (25 m)
16	Construcción Av. Zenteno Norte, Punta Arenas	Ejecución en desarrollo	\$	marzo 2014 (75 m)	1.917	\$	marzo 2014 (75 m)
17	Mejoramiento Paisajístico Avenida Bulnes, Primera Etapa	Ejecución en desarrollo	\$	marzo 2015 (27 m)	2.419	\$	marzo 2015 (27 m)
18	Conservación Rehabilitación Red Vial Post Aluvión 12.03.12	Ejecución en desarrollo	\$	junio 2014 (22m)	5.470	\$	junio 2014 (22m)
19	Construcción Costanera Río de Las Minas	Ejecución en desarrollo	\$	marzo 2014 (20 m)	1.784	\$	marzo 2014 (20 m)
20	Actualización Plan de Tpte. de Pta. Arenas y desarrollo de Anteproyecto	Ejecución en desarrollo	\$	marzo 2013 (37 m)	404	\$	marzo 2013 (37 m)



Antofagasta	Ampliación Sistema de Control de Tránsito de Antofagasta, II Etapa
	Conservación del Sistema de Control de Tránsito de Antofagasta
	Ampliación CCTV Centro de Control de Tránsito Región de Antofagasta
Coquimbo La Serena	Conservación del Sistema de Control de Tránsito de la Región de Coquimbo
	Normalización e Integración ciudad de Ovalle al centro de control de tránsito de la Región de Coquimbo
	Ampliación CCTV Centro de Control de Tránsito Región de Coquimbo
Gran Valparaíso	Ampliación Sistema de Control de Tránsito Gran Valparaíso, II Etapa
	Mejoramiento Seguridad de Intersecciones Críticas del Gran Valparaíso
	Mejoramiento Vialidad Urbana a través de Medidas de Bajo Costo Gran Valparaíso
	Conservación Sistema de Control de Tránsito Gran Valparaíso
	Habilitación Centro de Control de Tránsito del Gran Valparaíso
	Ampliación CCTV Centro de Control de Tránsito del Gran Valparaíso
	Ampliación SCAT-GV: Conexión Reñaca y Concón
Rancagua	Construcción Centro de Control y Habilitación Sistema de Control de Tránsito de Rancagua
	Normalización e Integración de Semáforos al SCAT Rancagua, I Etapa (Machalí)
	Normalización e Integración de Semáforos al SCAT Rancagua, II Etapa (ex Mejoramiento Vialidad Urbana a través de medidas de bajo costo Región de O'Higgins)
Concepción	Normalización y Centralización de Semáforos Av. Chacabuco
	Conservación del Sistema de Control de Tránsito del Gran Concepción
	Adquisición y Habilitación Centro de Control Región del Biobío
	Ampliación y optimización del Sistema de CCTV UOCT- Biobío
Temuco	Construcción Sistema de Control de Área de Tráfico de Temuco
	Construcción Sistema de Control de Área de Tráfico de Temuco
	Construcción Sistema de Control de Área de Tráfico de Temuco: Comunicaciones
Puerto Montt	Habilitación Centro y Sistema de Control de Área de Tránsito de Puerto Montt

Anexos

Anexos

SINTESIS PLAN CIUDAD MODELO ANTOFAGASTA

Ciudad Modelo de Transportes Antofagasta es una iniciativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones llevada a cabo de manera conjunta con el Gobierno Regional de la Región de Antofagasta, que tiene como objetivo sentar las bases y principios para que la ciudad cuente con un sistema de transporte eficiente, sustentable y de calidad, estructurante de la movilidad y del desarrollo urbano.

Para ello se ha planteado un modelo de planificación y gestión de proyectos, con el cual se ha desarrollado, a través de talleres participativos, un plan estratégico consensuado y la formalización en el Gobierno Regional de un ente encargado de coordinar y apoyar el proceso de planificación e implementación de los planes y proyectos dirigidos a materializar la visión de ciudad.

La visión general para Antofagasta quedó definida como “Ser el clúster de la minería a nivel nacional, asegurando que el progreso económico de la ciudad se traduzca en una mejora sostenible del desarrollo social y urbano en pro de la calidad de vida de sus habitantes”.

Para hacer realidad esta visión, es necesario cumplir con cuatro objetivos estratégicos:

- **Desarrollar una conectividad estratégica para Antofagasta.**
- **Desarrollar un sistema de transporte público masivo (STPM) longitudinal.**
- **Mejorar la eficiencia logística.**
- **Mejoramiento integral del centro.**

Para alcanzar estos objetivos se propuso una estrategia que queda resumida a continuación:

I. **Conectividad estratégica.**

Para consolidar una trama vial que responda de manera eficiente a la conformación de la ciudad, esta debe recoger cuatro aspectos fundamentales:

1. Consolidación de la circunvalación: completando los tramos faltantes, junto al desarrollo de nuevas alternativas de vialidad longitudinales, para complementar las existentes actualmente.
2. Consolidación de los “transeptos” con el fin de establecer las conexiones transversales hoy inexistentes o de reducida fluidez, lo que produce una fuerte desconexión entre el borde costero y los sectores altos de la ciudad.
3. Conectividad en puntos claves de la trama, a fin de asegurar la integración del sistema, minimizando las discontinuidades existentes que son resultado de las diferencias de nivel o los trazados ferroviarios.
4. Acceso al puerto y un by-pass al centro por medio de un posible soterramiento de la costanera.

II. **Desarrollo de un sistema de transporte público masivo longitudinal.**

Con el fin de mejorar los tiempos de accesibilidad al centro para el transporte público, entregándole competitividad frente al transporte privado, se propone el desarrollo de uno o varios corredores de transporte público que podrían ocupar el espacio conformado por la franja del Ferrocarril o vías alternativas (Bonilla – Pedro Aguirre Cerda y Angamos – Argentina).

Estos trazados consideran recorridos expresos a fin de hacerlos eficientes.

Por medio de esta intervención se busca reducir la cantidad de viajes de los vehículos pri-vados que se desplazan hacia el sector céntrico, entregando una buena alternativa a los usuarios, además de disminuir los requerimientos de espacio para estacionamiento en el sector más congestionado.

Se han evaluado tres posibles alternativas:

1. Tranvía por Pedro Aguirre Cerda o por faja del ferrocarril y continuación por el centro y Angamos.
2. Corredor en faja ferroviaria del norte, dejando el tren de carga operativo, con buses desde los barrios que entran a la faja con recorridos expresos. Estos recorridos penetran al centro a través de pares viales y continúan por Angamos y República Argentina.
3. Corredores en X por vialidad existente (Bonilla/ Rendic/ Angamos y PAC/ El Yodo/ República de Argentina).

La evaluación social de estas alternativas y su impacto urbanístico han sido completados y están a la espera de una decisión final sobre el plan de implementación y sus prioridades.

III. Mejorar la eficiencia del Sistema de Carga y Logística.

Este objetivo busca reducir la fricción del sistema de carga con la estructura vial de la ciudad, lo que resulta en una serie de conflictos, deterioro del espacio público, congestión y riesgo de accidentes dentro del área urbana.

Para lograr esto se debe generar alternativas viales de circulación para el traslado de carga, como sería el caso de la circunvalación, el soterramiento del acceso al puerto, así como también el desarrollar medidas que restrinjan el acceso de vehículos de carga al sector central.

Entre las alternativas de solución se pueden mencionar el desarrollo de una vía en trinchera para la circulación de camiones por Av. Salvador Allende y las dos alternativas de acceso al puerto. Una, a través de un posible viaducto marítimo, y la otra, por medio de un túnel de acceso bajo la costanera.

Otra propuesta es la que corresponde a la construcción de una o más plataformas logísticas al servicio de las actividades minera y portuaria, lo que permitiría desarrollar parte importante de las actividades asociadas al transporte de carga fuera del radio urbano.

IV. Mejoramiento Integral del Centro de Antofagasta.

Esta iniciativa considera potenciar el centro de Antofagasta, de manera que este se recupere y se potencie como un aglutinador de actividades comerciales y de servicios de alto estándar para toda la región. Para alcanzar este objetivo es necesario tomar varias medidas dentro de las cuales se pueden mencionar:

1. Ordenamiento de la circulación por medio de la generación de pares viales con preferencia para el transporte público (San Martín/Latorre – Uribe/Orella – J.S. Ossa/14 de Febrero – Bolívar/Sucre).
2. Implementación de estacionamientos subterráneos por medio de un sistema de concesiones que permita intervenir integralmente los espacios en los cuales se emplazarán, generando mejoras al espacio público, con posible soterramiento de cables, pavimentos, arborización e iluminación.
3. Mejorar la accesibilidad al puerto y by pass al centro.



Fig.1. Plano de estrategia de conectividad.



Fig.2. Plano de estrategia para transporte público.



Fig.3. Plano de emplazamiento para plataformas logísticas fuera del perímetro urbano.



Fig.4. Síntesis plan de mejoramiento del centro.



PROYECTOS

TP Transporte Público. Construcción y mejoramiento de corredores de Transporte.

- TP.1 Transporte Público Masivo en faja de vía férrea.
- TP.2 Vías Preferenciales Transporte Público Pedro Aguirre Cerdas / Av. Argentina
- TP.3 Vías Transporte Público Bonilla / Rendic / Angamos
- TP.4 Ciclovías Bordo Costero / Red Secundaria

RC Red Centro. Iniciativas tendientes al mejoramiento de las condiciones de movilidad en el área central de la ciudad.

- RC.1 Plan Maestro Centro
- RC.2 Peatonalización de Av. Maíta

SL Sistema Logístico. Mejoramiento de vías asociadas al transporte de carga.

- SL.1 Mejoramiento Salvador Allende
- SL.2 Mejoramiento y Construcción Acceso a Puerto de Antofagasta
- SL.3 Vía Concesionada Solemnidad de Uso Mixto con Acceso a Puerto

CU Conectividad Urbana. Consolidación de elementos relevantes para la conformación de la estructuración vial de la ciudad.

- CU.1 Circunvalación Norte/ Circunvalación Sur
- CU.2 Consolidación de Transceptos



SIMBOLOGÍA

- Visilidad Estructurante
- Visilidad Estructurante Propuesta
- Visilidad Secundaria
- Visilidad Secundaria Propuesta
- Transporte Público Prioritario Exclusivo Propuesto
- Transporte Público Prioritario Propuesto
- Tranvía en Proyecto
- Ciclovia Propuesta
- Visilidad Peatonal
- Visilidad Peatonal Propuesta
- Visilidad Carga Propuesta
- Área Céntrica
- Área Ciudad
- Puerto
- Acceso al Centro

Plano Estratégico Antofagasta.

SÍNTESIS PROYECTO CIUDAD MODELO DE TRANSPORTE COPIAPÓ

Visión Estratégica y Proyectos Detonantes

RESUMEN PLAN ESTRATEGICO DE COPIAPO

Ciudad Modelo es una iniciativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con el Gobierno Regional de la Región del Atacama, que tiene como objetivo sentar las bases y principios para que la ciudad de Copiapó cuente con un sistema de transporte eficiente, sustentable y de calidad, estructurante de la movilidad y del desarrollo urbano. Para ello, se ha planteado un **modelo de planificación y gestión de proyectos** por el cual se ha desarrollado, a través de talleres participativos, un plan estratégico consensuado que se resume a continuación.

La visión general se define como “Copiapó como centro regional de servicios de alto estándar, asegurando que el desarrollo económico se traduzca en el desarrollo social-territorial, en pro de la calidad de vida de sus habitantes y su entorno natural” Para materializar esta visión, es necesario cumplir con cuatro objetivos estratégicos: (I) Mejorar y potenciar de manera integral el centro, para consolidarlo como núcleo de comercio y servicios de alto estándar para toda la región, (II) Mejorar la conexión longitudinal y transversal de Copiapó con énfasis en el transporte público (III) Recuperar y revitalizar los espacios públicos urbanos y naturales, como el río y los cerros.(IV) Implementar medidas para mejorar el proceso de planificación, gestión e integración del ámbito público y privado.

Para alcanzar estos objetivos se propuso una estrategia de movilidad que se resume en las imágenes más adelante expuestas, objetivos específicos y proyectos detonantes, que se resumen a continuación:

Objetivo Estratégico A: “Mejorar y potenciar de manera integral el centro, para consolidarlo como núcleo de comercio y servicios de alto estándar para toda la región”.

- Mejorar la conectividad desde y hacia el centro, tanto en transporte privado, público y no motorizado.
- Medidas de descongestión del centro (gestión y ordenamiento de estacionamientos, semaforización)
- Aumento de vías para circulación peatonal y/o tráfico mixto.
- Mejoramiento del espacio urbano mediante el soterramiento de cables, proyecto de baños públicos, mobiliario urbano, plan de paisajismo (aumentar la arborización y áreas de sombra), iluminación, plan de limpieza, entre otros.
- Como proyectos detonantes que permite abordar estos objetivos específicos, se propone el desarrollo de dos estudios complementarios:

- “Mejoramiento Integral del Centro”

- “Plan Maestro de Gestión de Tránsito del Centro” (Ver figura N° 1)

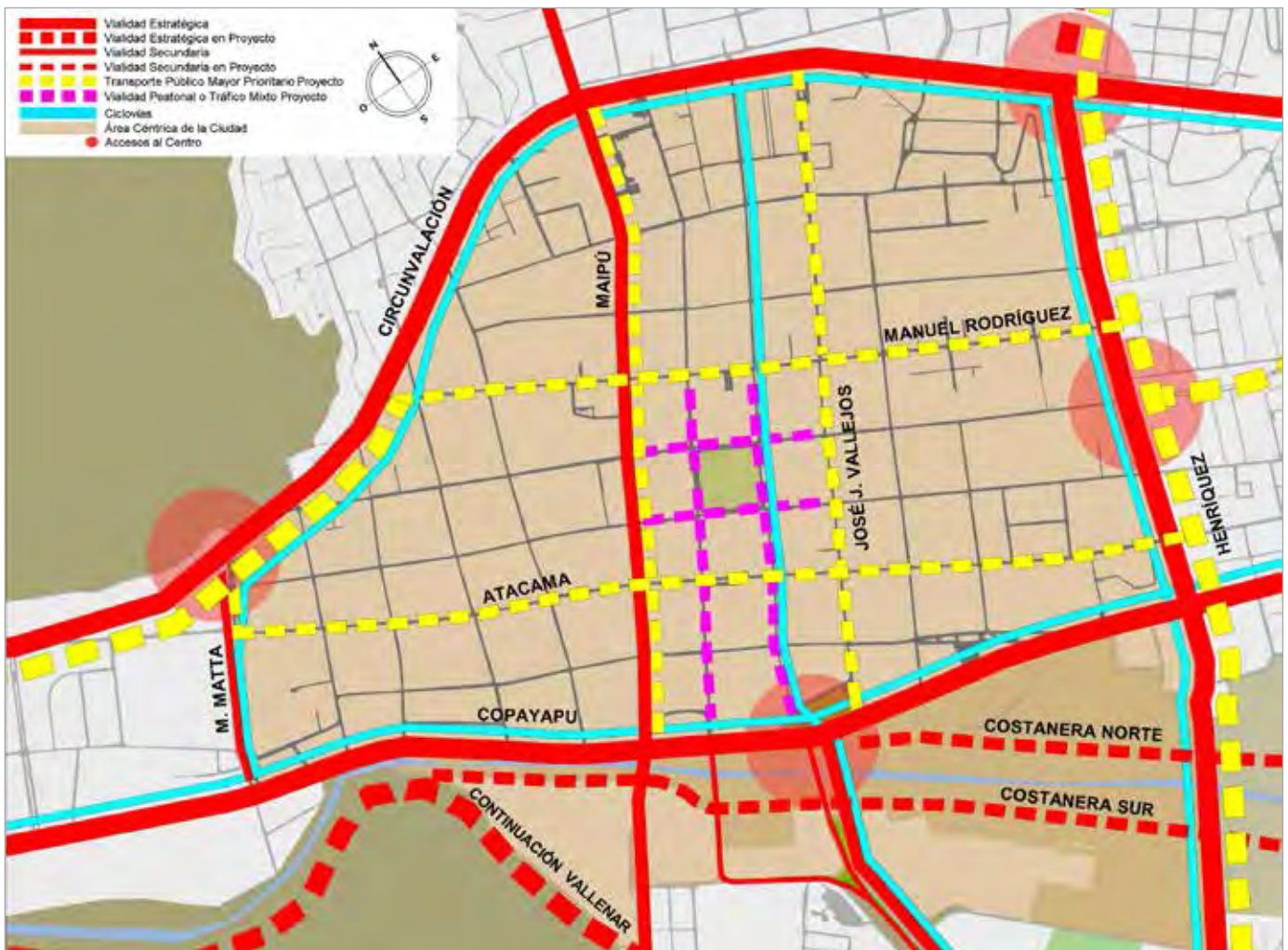


Fig. 1. Sector central de la ciudad indicando las iniciativas de mejoramiento del centro (Fuente : Elaboración propia)

Objetivo Estratégico B: “Mejorar la conexión longitudinal y transversal de Copiapó con énfasis en el transporte público”.

Se busca dar fluidez a la trama vial de la ciudad e incorporar un plan de mejoramiento del transporte público, que permita generar un esquema de negocio sustentable y que fomente la modernización del sistema a partir de las herramientas de ordenamiento existentes. Dentro de este objetivo también se plantea aumentar las redes de ciclovías como modo alternativo de transporte en la ciudad.

- Mejorar conexiones longitudinales del centro al sector Paipote.
- Generar ejes estructurantes de transporte público.
- Introducir una nueva vialidad especializada para transporte de carga en el área urbana.
- Mejorar de las vías transversales, principalmente en el sector Callejones, considerando aquellos atravesos que defina el Plan Kaukari del MINVU y el emplazamiento de nuevos puentes, para lograr la continuidad de la trama urbana.
- Posible recuperación de la faja del ferrocarril, con fines de transporte
- Habilitar Costaneras Norte y Sur, consideradas en el Plan Kaurkari MINVU.
- Conformar red de ciclovías e infraestructura para modos no motorizados.

Este objetivo se cristaliza en las iniciativas siguientes:

El proyecto detonante propuesto para abordar estos objetivos se denomina:

“Análisis para el mejoramiento de la conexión longitudinal con facilidades para el transporte público”. (Ver figura N° 2)



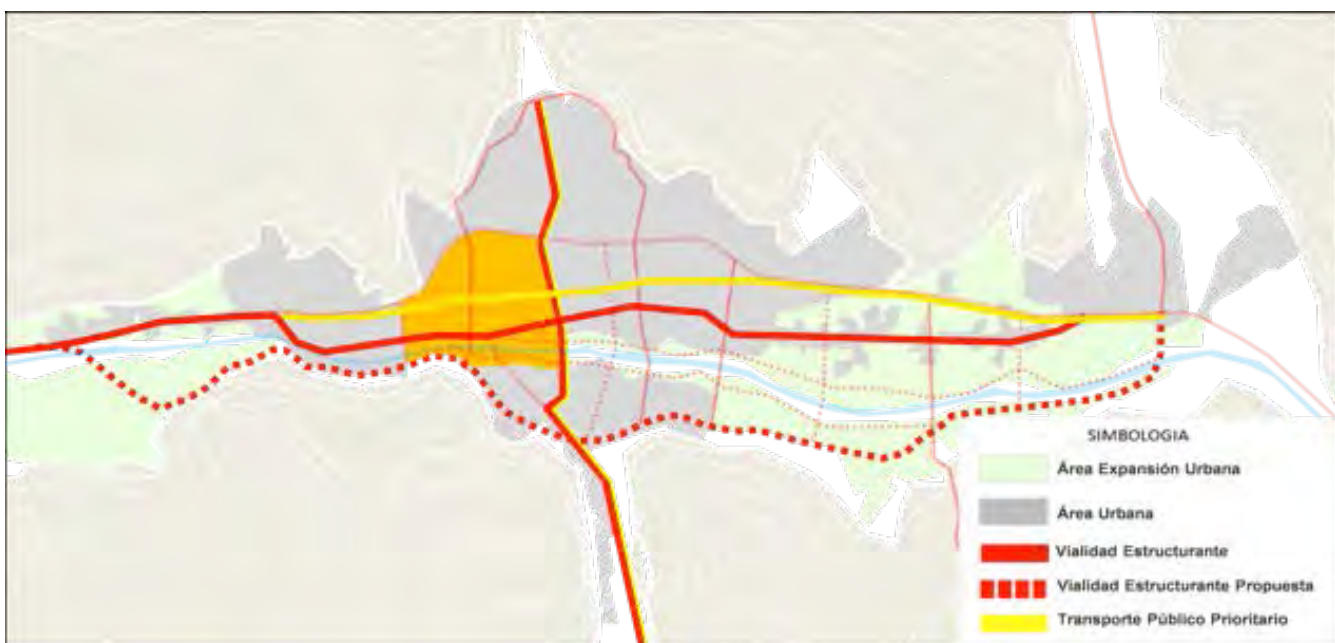
Fig. 2. Plano de Síntesis Estratégica de Movilidad (Fuente: Elaboración propia)

Objetivo Estratégico C: “Recuperar y revitalizar los espacios públicos urbanos y naturales, como el río y los cerros”. Se busca generar más y mejores espacios urbanos, con énfasis en la recuperación de los elementos de identidad y diferenciación de la ciudad (elementos geográficos, patrimonio) aportando a la consolidación de la imagen de ciudad.

El proyecto emblemático de esta iniciativa corresponde al diseño y ejecución del **Proyecto de Parque Urbano Kaukari**.

Objetivo Estratégico D: “Implementar medidas para mejorar el proceso de planificación, gestión e integración del ámbito público y privado.”

- Crear una entidad gestora, la que deberá generar las *instancias de coordinación entre los diferentes servicios con atribuciones territoriales para generar proyectos consensuados.*
- Generar convenios para consolidar los proyectos en el tiempo.



1.1 Estrategia de Movilidad

En base la visión definida, los objetivos y la cartera intersectorial, se desprende como estrategia de movilidad, el “mejorar la conectividad longitudinal y transversal en transporte público, con énfasis en el acceso al centro y potenciar el rol jerárquico de esta área, como centro de servicios de alto estándar, junto con mejorar y agilizar los procesos de gestión de proyectos”.

1.2 Proyectos Detonantes Sectoriales

El primer proyecto tiene relación con el objetivo estratégico A: “Mejorar de manera integral el centro, para consolidarlo como núcleo de comercio y servicios de alto estándar para toda la región”. Este proyecto tiene como finalidad abarcar la totalidad de medidas intersectoriales (del A.1 al A.5), ya sea mediante ejecución o de la coordinación de iniciativas.

A este proyecto detonante se le denominó “Mejoramiento integral del centro” y a modo general contempla:

- Mejorar la conectividad del transporte público a través del centro mediante la utilización de vías prioritarias u otra medida relacionada.
- Generar un plan de ordenamiento de los estacionamientos dentro del área céntrica.
- Generar circulaciones de tráfico mixto con preferencia al peatón, tomando como base la peatonalización de la calle Chacabuco del Plan Urbano Estratégico del MINVU.
- Optimizar la infraestructura vial existente (semaforización, vialidad, señalética, arborización y mobiliario urbano).
- Mejorar la infraestructura asociada al transporte (ej.: soterramiento de cables, paraderos, señalética, plan de paisajismo, entre otros).

El segundo proyecto detonante está relacionado con el objetivo estratégico B de **“Mejorar la conexión longitudinal y transversal de Copiapó con énfasis en el transporte público”**.

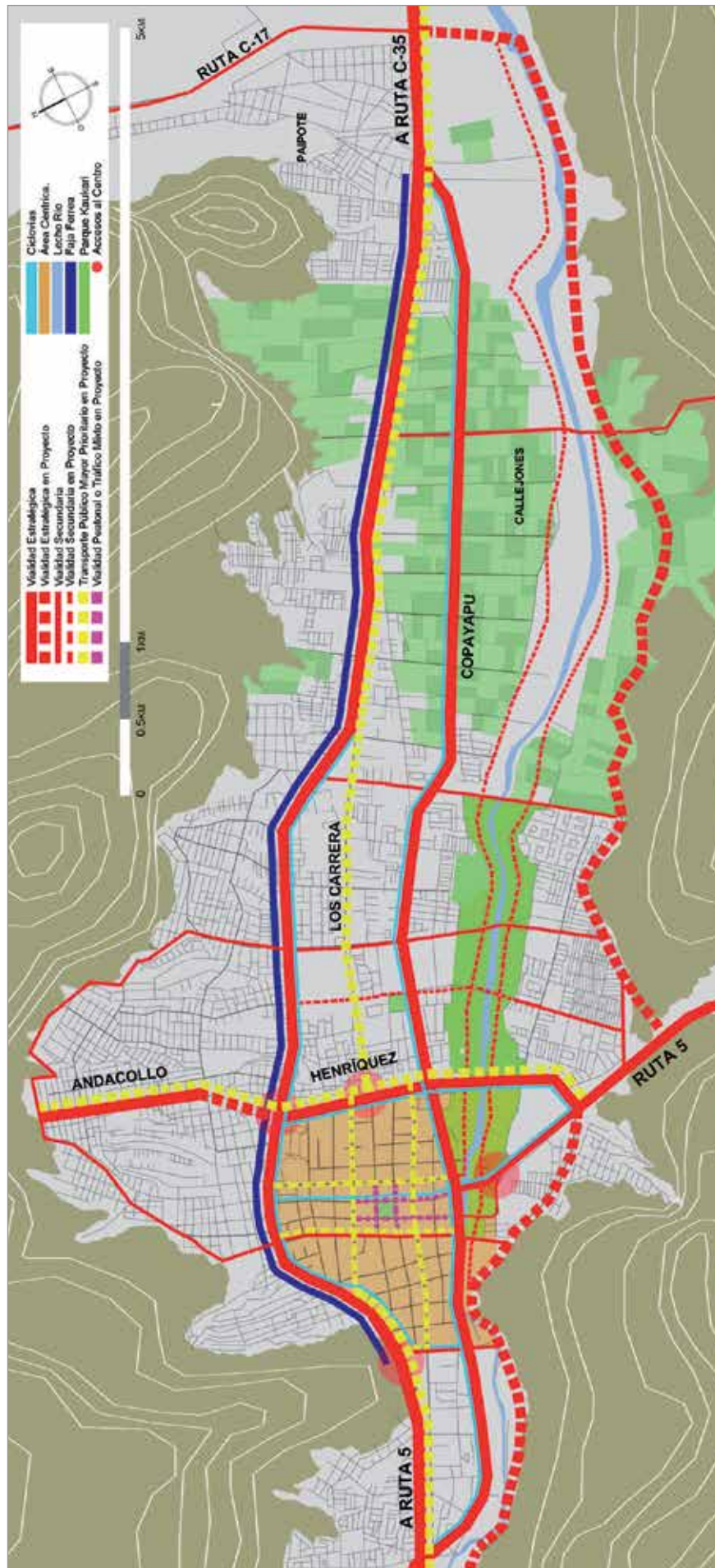
Este consiste en resolver la conexión longitudinal de la ciudad considerando facilidades para transporte público, enfatizando la configuración del “cardo y decumano” e incluye medidas para mejorar la operación del transporte público en general.

A este proyecto detonante se le denominó **“Análisis para el mejoramiento de la conexión longitudinal con facilidades para el transporte público”**.

Cabe señalar que este proyecto no considera el proyecto B1 denominado “Conexión Henríquez Andacollo”, debido a que está a cargo de la Ilustre Municipalidad de Copiapó y se encuentra en vías de ejecución. Sin embargo, el proyecto considerará medidas para mejorar la gestión del transporte público en dicho eje, debido a su importancia dentro de la configuración de la trama de movilidad de la ciudad.

En cuanto al proyecto B5 denominado **“Mejoramiento de las vías transversales”** será abordado en el Proyecto Parque Kaukari de MINVU y el objetivo C con sus proyectos asociados no serán parte de la estrategia de movilidad debido a ser competencia de otros sectores. Por ello, CM sólo considera los proyectos citados como complementarios.

El tercer y último proyecto detonante concordante con el objetivo estratégico D referido a **“implementar medidas para mejorar el proceso de planificación, gestión e integración del ámbito público y privado”** y consiste en constituir una instancia de coordinación intersectorial local, la cual tiene la misión de dar agilidad, solidez y continuidad en el tiempo a los proyectos que tengan impacto sobre el territorio.



Plano Estratégico Copiapó.

CIUDAD MODELO DE TRANSPORTE GRAN TALCA

Visión Estratégica y Proyectos Detonantes

RESUMEN PLAN ESTRATEGICO DE CIUDAD MODELO TALCA

Ciudad Modelo de Transporte Talca (CMTT) es una iniciativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el Gobierno Regional de la Región del Maule que tiene como objetivo sentar las bases y principios para que la ciudad de Talca cuente con un sistema de transporte eficiente, sustentable y de calidad, estructurante de la movilidad y del desarrollo urbano. Para ello se ha planteado un modelo de planificación y gestión de proyectos, basado en talleres participativos y mesas de trabajo para la conformación de un plan estratégico consensuado cuya visión y objetivos estratégicos se resumen a continuación.

La visión general se define como “Ciudad eje del valle central y articuladora de una franja de desarrollo económico y social, conformada por una red de ciudades, pueblos y villorrios. Cabecera regional en materia de servicios, cultura, educación, intercambio, comercio e institucionalidad, cuyo principal desafío es enfrentar el procesos de reconstrucción entendiéndola como una oportunidad de mejorar la infraestructura urbana, con especial énfasis en la conectividad y los espacios públicos”.

Para materializar esta visión, es necesario cumplir con tres objetivos estratégicos: (I) Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos; (II) Fortalecer la competitividad de la ciudad y (III) Contribuir a la gestión sustentable del medio ambiente.

Para alcanzar estos objetivos se propuso una Visión Estratégica compuesta por un conjunto de proyectos detonantes que fueron validados en el marco de las mesas de Infraestructura los que se estructuran en base a tres líneas estratégicas:

A. Centro de Talca. Potenciar el sector central de la ciudad como lugar de provisión de servicios de alto nivel, altamente atractivo en oferta de amenidades urbanas (espacio público, servicios, cultura, esparcimiento). Mejorar las condiciones básicas de conectividad al resto de la ciudad, ofreciendo calidad de servicios, atractiva imagen urbana y conformando un centro más competitivo. Implementando así mismo calles de tráfico mixto con prioridad peatonal, ciclovías y soterramiento de cables.

B. Proyectos de interconexión vial con prioridad para el transporte público en el área central. Este proyecto detonante tiene por objetivo mejorar la interconexión vial centro-sur y centro-norte; mejorar la interconexión vial oriente-poniente a través del centro con infraestructura vial adecuada para un sistema de transporte público de calidad con integración de modos y consistente con el desarrollo urbano de la ciudad. Estos proyectos tienen como objetivo consolidar un sistema de acceso al centro a través de transporte público con infraestructura especializada para conformar el “Cardo y Decumano de la Ciudad de Talca”.

C. Proyecto el anillo de circunvalación y otros. Para mejorar la accesibilidad y distribución de tránsito urbano, se define como uno de los proyectos prioritarios de infraestructura vial completar el anillo de circunvalación que presenta sectores discontinuos. Reforzar el sistema vial estructurante de la ciudad a través de la consolidación de varios proyectos incluida una vía bordeando el Estero Piduco, conexión Lircay con Calle 1 Poniente y Calle 1 Oriente, caleteras contiguas a la Ruta 5 y otros relacionados, que permitirán mejorar el acceso a los principales ejes del viario urbano, conectando las futuras áreas de expansión y las zonas consolidadas.

Esta Visión Estratégica con sus proyectos detonantes ha sido incorporada en el Plan Maestro del Sistema de Transporte Urbano en proceso de implementación por SECTRA.

¹El cardo (vía Norte-Sur) y el decumano (vía Oriente-Poniente) constituían los ejes de las ciudades romanas para acceder al foro – lugar donde se localizaban las actividades comerciales, administrativas y culturales.

OBJETIVOS ESTRATEGICOS Y CARTERA DE PROYECTOS

Ciudad Modelo de Transporte generó una visión estratégica de movilidad para Talca; "Mejorar la accesibilidad general al centro, con énfasis en el transporte público a través de la configuración de un Cardo y Decumano (eje longitudinal y transversal) y consolidar un anillo de circunvalación distribuidor de viajes. Esta visión busca estructurar el tipo de intervenciones a priorizar, el carácter de estas vías y la priorización de distintos medios de transporte con el fin de reactivar y fomentar la actividad económica el centro de la ciudad. Para materializar esta visión se plantea trabajar en torno a cuatro ejes de los cuales se desprenden proyectos detonantes, claves para comenzar a materializar esta visión.

- Descongestionar el centro reduciendo los flujos de paso de esta área.

Este objetivo apunta a la consolidación de un anillo de circunvalación que permita distribuir los flujos entre los distintos sectores de la ciudad sin necesidad de pasar por el centro y a su vez permita una mejor distribución de viajes entre las distintas posibilidades de acceso al centro. De esta manera se reducirá la congestión en el centro y sus accesos. Para esto se ha fijado una serie de proyectos detonantes, claves para plasmar esta visión.

Proyectos Detonantes:

A.1 Proyecto de Consolidación Anillo de Circunvalación, que actúa como distribuidor de viajes, SECTRA recoge este concepto en la actualización del STU con los siguientes proyectos:

A.2 Mejoramiento Ignacio Carrera Pinto- Colín (Circunvalación Sur Poniente) MOP.

A.3 Consolidación Doble Calzada Circunvalación poniente Tramo Av. Carlos Schorr- Alameda MOP.

B. Otorgar facilidades a los desplazamientos de Transporte Público Mayor priorizando su acceso al centro de la ciudad.

Este objetivo busca consolidar un cardo (Norte-Sur) y decumano (Oriente-Poniente) con prioridad de transporte público. A través de esto, se busca facilitar el ingreso del transporte colectivo mayor al centro otorgándole preferencia en el acceso y desplazamientos. Esto permitirá mejorar los tiempos de viaje para las personas que viajan en este medio, así como mejorando su competitividad y fomentar el uso de modos más eficientes. A este objetivo se han asociado una serie de proyectos detonantes y complementarios, conceptos que fueron recogidos por la actualización del STU

B.1 Mejoramiento interconexión vial centro norte, Talca.

B.2 Mejoramiento interconexión vial centro sur con facilidades para el transporte público, Talca.

B.3 Mejoramiento interconexión vial oriente-poniente con facilidades para el transporte público, Talca.

C. Fomentar la movilidad no motorizada en Talca.

Este objetivo busca establecer una red de transporte no motorizado, principalmente peatonal y de bicicleta, para los desplazamientos en el centro. Para el caso de los desplazamientos peatonales se considera relevante mejorar la calidad de las veredas y consolidar más vías de uso mixto en torno a los ejes comerciales del área céntrica de la ciudad. Para el caso de las bicicletas, se considera clave la generación de rutas preferenciales para su uso, principalmente en los accesos al centro y para los desplazamientos dentro de este. A este objetivo se asocian proyectos detonantes y complementarios.

SECTRA recoge estos conceptos en la actualización del STU con los siguientes proyectos:

C.1 Construcción Red de Ciclovías Ciudad de Talca

C.2 Extensión Eje Tráfico Mixto en 1 Sur con prioridad peatonal.

D. Fortalecer la coordinación intersectorial en el proceso planificación y la gestión del sistema de transporte público.

En cuanto a este objetivo, se considera clave resolver dos aspectos de la gestión del sistema de transportes. En primer lugar, es necesario mejorar la gestión y coordinación intersectorial de proyectos con el fin de mejorar la efectividad de la inversión pública en la ciudad. Con esto se evita la redundancia o incompatibilidad de iniciativas, así como mejorar los tiempos de ejecución. En base a este objetivo se ha construido una serie de iniciativas consideradas detonantes.

D.1 Asesoría Experta de Apoyo al Desarrollo y Gestión de Proyectos del Plan Ciudad Modelo de Transporte para Talca.

D.2 Estudio de Recomendaciones de Infraestructura y Gestión para el Transporte de Talca.

Los proyectos detonantes son aquellos que permiten al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones movilizar cada uno de los objetivos y comenzar a avanzar en la consolidación de la visión trazada, mientras que los proyectos complementarios son aquellos que deben ser implementados en el mediano plazo para reforzar el cumplimiento de los objetivos.

Plano de Síntesis Visión Estratégica de Transporte área central de Talca



CONCLUSIONES

Es objetivo de Ciudad Modelo avanzar hacia una movilidad sustentable que fomente los modos de transporte más eficientes para cada desplazamiento, reforzar el transporte público como medio preferente de acceso al centro, así como mejorar la calidad del servicio de transporte, en cuanto a mejorar los tiempos de traslado y la información al usuario, entre otras.

En ciudades de tamaño medio como Talca, es esencial potenciar el área centro de la ciudad para garantizar la existencia de servicios y comercio de calidad, ya que permite concentrar la demanda local en un solo sector de la ciudad, contribuyendo a generar las economías de escala necesarias para su instalación. Al contrario, la generación de distintos polos comerciales y de servicios en una ciudad de tamaño medio, dispersará la demanda, reduciendo los márgenes de utilidad, y por lo tanto, dificultando el desarrollo de comercio y servicios de alto estándar.

En el contexto del devastador terremoto del 27 de febrero de 2010, que destruyó parte importante del centro económico-residencial de Talca, es vital concentrar los esfuerzos del sector público en su recuperación.

La destrucción física de edificaciones destinadas a comercio y servicios, significa la desaparición de muchas de estas actividades, amenazando con producir una merma significativa en la atracción de viajes a este destino, repercutiendo en una disminución de la demanda en este lugar. Esto a su vez, en un círculo vicioso, hará menos atractivo el centro para reconstruir las actividades perdidas y atraer nuevas actividades al lugar, llevándolo en el largo plazo, a una pérdida de competitividad y jerarquía en la ciudad.

Una estrategia de transporte en este contexto, no solo debe destrabar los problemas de congestión existentes en la ciudad, sino que además debe contribuir a la revitalización del centro económico. Para lograr este objetivo, es necesario mejorar la accesibilidad desde los distintos puntos de la ciudad al centro, facilitar los desplazamientos al interior de este y generar soluciones de transporte público de calidad que contribuyan a la atractividad urbana de este sector. Estos tres ejes son estructuradores de la propuesta estratégica de Ciudad Modelo para Talca.

Estrategia de Movilidad Ciudad Modelo Talca



Visión Estratégica y Proyectos Detonantes

RESUMEN PLAN ESTRATEGICO DE CONCEPCIÓN

Ciudad Modelo es una iniciativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con el Gobierno Regional de la Región del Bío Bío, que tiene como objetivo sentar las bases y principios para que el Gran Concepción cuente con un sistema de transporte eficiente, sustentable y de calidad, estructurante de la movilidad y del desarrollo urbano. Para ello, se ha planteado **un modelo de planificación y gestión de proyectos** por el cual se ha desarrollado, a través de talleres participativos, un plan estratégico consensuado que se resume a continuación, y la formalización en el Gobierno Regional de un organismo encargado de coordinar y apoyar el proceso de planificación e implementación de los planes y proyectos dirigidos a materializar la visión de ciudad.

La visión general se define como **“Gran Concepción elegido por su calidad de vida, competitividad y sustentabilidad ambiental”**. Para materializar esta visión, es necesario cumplir con tres objetivos estratégicos: (I) Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, (II) Fortalecer la competitividad de la ciudad y (III) Contribuir a la gestión sustentable del medio ambiente.

Para alcanzar estos objetivos se propuso una estrategia de movilidad que se resume en las imágenes expuestas más y proyectos detonantes, que fueron validados en el marco del **Comité de Ministros para Infraestructura, Ciudad y Territorio**, realizado en la ciudad, con fecha 25 de octubre de 2011, los que se exponen a continuación:

-Proyecto de transporte público en el área central. Este proyecto detonante tiene por objetivo mejorar la interconexión vial sector sur, centro y norte entre el Puente Llacolén y sector Collao, a través de infraestructura especializada, lo que se traduce en el estudio “Mejoramiento Corredor Los Carrera para el Transporte Público y Mejoramiento de la Conectividad en Sector Ribera Norte Centro Concepción”

- Proyecto para completar el anillo de circunvalación. Para mejorar la movilidad intercomunal del Gran Concepción, se define un proyecto de interconexión vial del sector sur de la ribera del Biobío y el centro de la ciudad de Concepción, a través del mejoramiento del eje Chacabuco – Roosevelt – Irrazaval, hasta la Rotonda Bonilla, que se materializa en el estudio “Mejoramiento del Sistema de Transporte Interconexión Vial Sector Sur y Centro de la Ciudad de Concepción – Chacabuco”.

- Proyecto de mejoramiento de infraestructura ferroviaria para el transporte de carga, nuevo puente y ramales; que pone de relieve la necesidad de resolver el tema del puente industrial, nuevo puente ferroviario, costanera norte y vías especializadas para vehículos de carga.

-Proyecto de revitalización de espacios urbanos para la movilidad en 10 comunas del Gran Concepción. Como proyectos complementarios se definen el mejoramiento de conectividad peatonal entre la ribera norte y centro de la ciudad de Concepción; y el Tranvía del Gran Concepción que está en estudio por SECTRA.

Por último, para el fortalecimiento de la coordinación y ejecución de los proyectos de ciudad, se determina la necesidad de reforzar el liderazgo local, a través de la implementación de un equipo de gestión y coordinación de proyectos, denominado Secretaría Ejecutiva Ciudad Modelo, dependiente de la Intendencia.

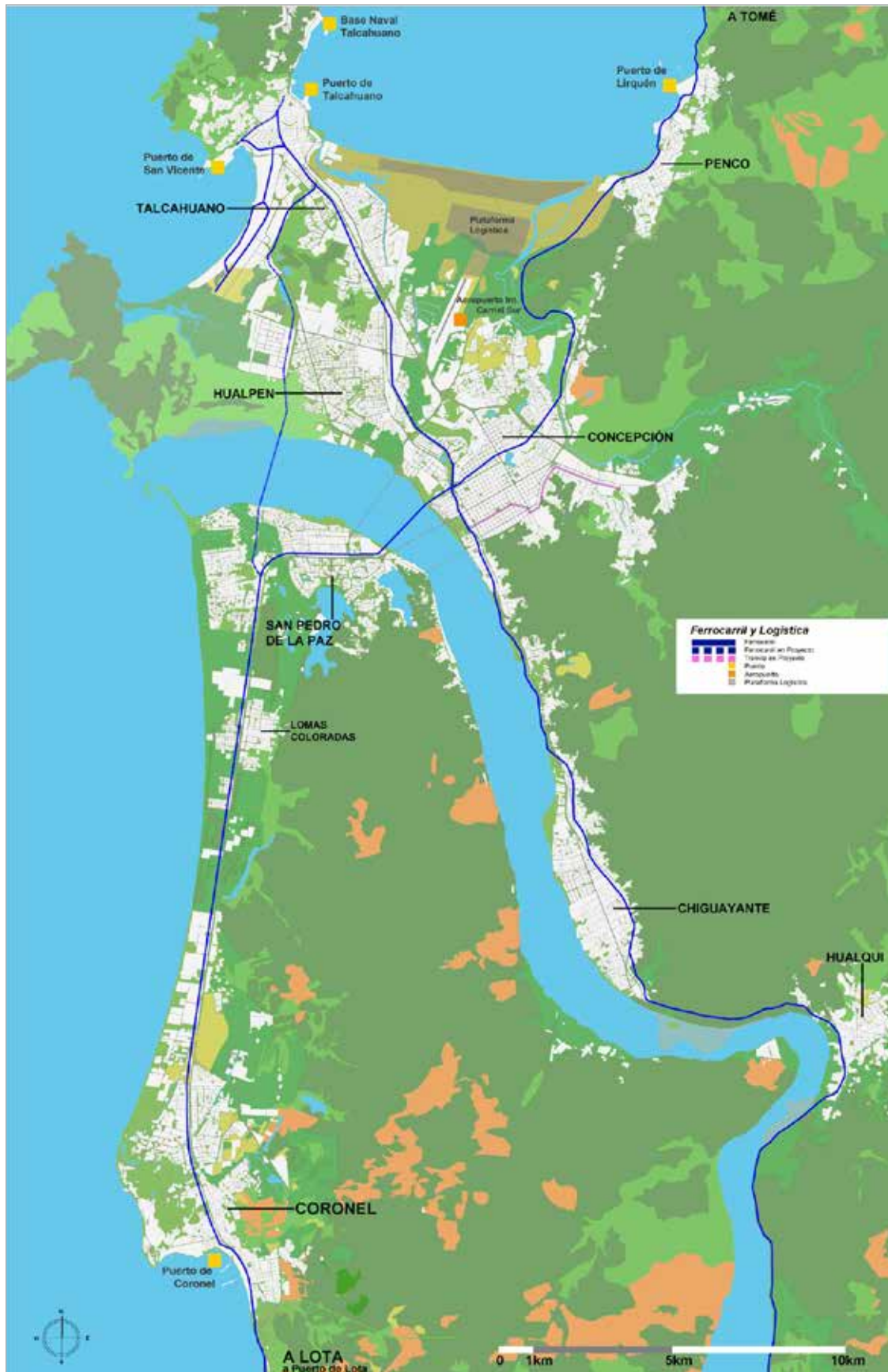
1. Consolidar un sistema de **transporte público con infraestructura especializada** que permita fortalecer y mejorar la conectividad a los principales centros urbanos y centro metropolitano, desarrollando el concepto de “Cardo y Decumano del Gran del Concepción”



2. Reforzar el sistema vial estructurante de la ciudad a través de la **consolidación de un anillo intermedio o circunvalación**, que permita mejorar el acceso a los principales centros productivos y económicos de la ciudad, conectando el futuro eje industrial y su puente en sector de Hualpén y Talcahuano, con el futuro eje costanera sur y su conexión con Puente Chacabuco, para completar el anillo con el mejoramiento del eje Chacabuco hasta Rotonda General Bonilla.



3. Asegurar la competitividad y capacidad del transporte de carga, potenciando el *desarrollo del sistema ferroviario, que permita al Gran Concepción fortalecer el acceso a puertos*, "Plataforma logística portuaria macro zona sur". Los proyectos por analizar son el nuevo puente ferroviario, mejoramiento cruces y confinamiento en zonas urbanas.



• PLAN ESTRATÉGICO DE CONCEPCIÓN Y CARTERA DE PROYECTOS ASOCIADOS

A partir de los objetivos estratégicos definidos, se plantea una serie de procesos, acciones e instrumentos que deben existir para concurrir en su materialización, los que se describe a continuación:

A. Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

A.1 Continuar con el desarrollo de infraestructura especializada para el transporte público, a través de:

- Plan de mejoramiento de vías para el transporte público.
- Priorizar la inversión en infraestructura para el transporte público.
- Eliminar estacionamientos en vías de centros urbanos congestionados.
- Desarrollar sistemas de transporte masivo.
- Mejorar paraderos y estaciones de intercambio modal, que sean un aporte al espacio urbano.

A.2 Mejorar la gestión de los servicios de transporte público integrado y de calidad a través de:

- Sistemas de gestión de tráfico.
- Sistema de tarjeta de prepago.
- Sistema de información para usuarios.
- Resolver la congestión de buses en el centro de la ciudad.
- Desarrollar contratos eficientes para servicios de transporte.
- Diseñar servicios, focalizado en los usuarios.
- Promover el uso de buses de mayor estándar y piso bajo.
- Ampliar las estaciones para el Biotren.

A.3 Fomentar la diversidad y complementariedad de modos de transporte, a través de:

- Desarrollar vías continuas de ciclovías, áreas verdes, espacio público y acceso a espacios de belleza escénica.

A.4 Desarrollo de proyectos de transporte integrado al desarrollo urbano, en especial, el ferrocarril a través de:

- Mejorar pavimentos e iluminación para peatones.
- Desarrollar de parques con actividades productivas.
- Generar vías urbanas peatonales como recuperadores de espacio público.
- Generar accesos a parques y miradores.
- Promover el desarrollo urbano coordinado con la operación de ferrocarril de carga.
- Recuperación de riberas.
- Reforzar conectividad a las áreas de alto potencial recreacional, paisajístico y cultural.
- Potenciar la integración de modo auto y transporte público a través de estacionamientos pagados en centros urbanos.

B. Fortalecer la competitividad de la ciudad.

B.1 Aumentar el uso del ferrocarril en el transporte de carga, a través de:

- Nuevo puente ferroviario para mejorar capacidad en ton por eje y velocidad.
- Contar con patio de maniobra para disminuir los tiempos de ferrocarril.
- Contar con ramales de acceso a todos los puertos.
- Mejorar el estándar de red ferroviaria.
- Desnivelar ejes viales con ferrocarril.

B.2 Completar el sistema estructurante de carreteras, a través de:

- Completar la red interportuaria.
- Puente industrial Hualpén - San Pedro.
- By pass a San Pedro y otras comunas.
- Mejorar estándar de Ruta 160.
- Dar continuidad a riberas norte y sur del BíoBío.
- Construir puente el Patagual.
- Completar Red de Circunvalación.
- Asegurar conectividad con resto de la región, Ruta la madera y Ruta Cabrero mejoradas.

B.3 Aumentar la robustez del sistema de transporte ante incidentes críticos, a través de:

- Materialización de puentes viales y reposición del puente ferroviario.

B.4 Propiciar el desarrollo de plataforma logística portuaria, a través de:

- Estaciones intermodales de carga.
- Acceso a centros logísticos.
- Desarrollar Plan Maestro Aeroportuario que resuelva conflicto con uso urbano.

B.5 Asegurar la accesibilidad a los centros urbanos y en especial al centro metropolitano a través de:

- Desarrollo del borde costero.
- Mejorar ejes viales urbanos centros.

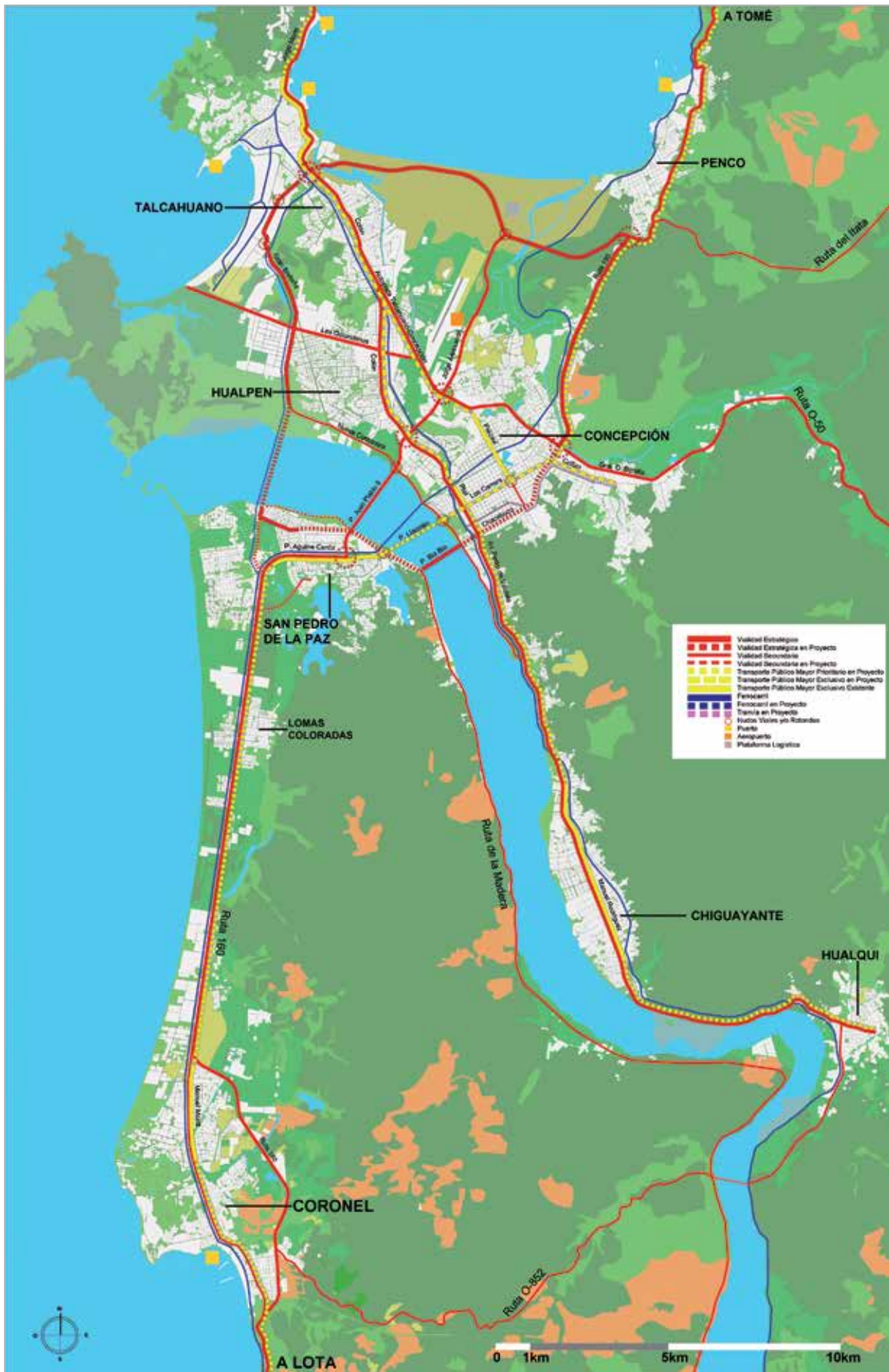
C. Contribuir a la gestión sustentable del medio ambiente.

C.1 Promover la eficiencia energética en la operación del transporte, a través de:

- Incorporar tecnología de transporte no contaminante.

C.2 Promover el uso de tecnologías limpias no contaminantes, a través de:

- Establecer y aplicar índices de calidad .



SÍNTESIS DE PLAN ESTATEGICO CIUDAD MODELO DE TRANPORTE VALDIVIA

Ciudad Modelo de Valdivia es una iniciativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con el Gobierno Regional de la Región de los Ríos, que tiene como objetivo sentar las bases y principios para que la ciudad de Valdivia cuente con un sistema de transporte eficiente, sustentable y de calidad, estructurante de la movilidad y del desarrollo urbano. Para ello, se ha planteado un **modelo de planificación y gestión de proyectos** por el cual se ha desarrollado, a través de talleres participativos y plan estratégico consensuado que se resume a continuación.

La visión general de Ciudad Modelo de Transporte se define como:

“Valdivia, ciudad articuladora de un sistema de asentamientos urbanos, con servicios de escala regional y nacional, inserta en un marco geográfico de singular valor ambiental y belleza paisajística. La ciudad se entiende como un sistema urbano fluvial con funciones portuarias y turísticas, próxima al borde costero y a emplazamientos de conjuntos de interés histórico. En lo urbano, Valdivia se proyecta con una estrategia de movilidad basada en un sistema de transporte integral, eficiente, jerarquizado y sustentable, que conforme un atributo de identidad de la ciudad coherente con la desarrollo urbano, que propenda a la intermodalidad, incluyendo el transporte fluvial y los medios no motorizados.”

Para materializar esta visión, es necesario cumplir con cuatro objetivos estratégicos:

- (i) Mejorar y potenciar de manera integral el centro, para consolidarlo como núcleo de comercio y servicios de alto estándar para toda la región.
- (ii) Mejorar la conexión dentro sur-oriente como eje estructurante de la conectividad urbana, mediante el desarrollo de soluciones de transporte público prioritario y exclusivo, considerando un esquema de **loops** en su paso por el centro de la ciudad.
- (iii) Consolidar un anillo de circunvalación urbana que permita distribuir los flujos vehiculares disminuyendo el impacto vial sobre el núcleo central de la ciudad y ordenando los flujos de carga o logísticos.
- (iv) Dar continuidad al viario urbano, consolidando las vías estructurantes y secundarias, por medio de dar continuidad a las soluciones viales discontinuas o inconclusas.
- (v) Mejorar los sistemas de transporte fluviales y no motorizados.
- (vi) Promover medidas de gestión de tránsito del centro, ordenamiento de estacionamientos en superficie y desnivelados, promoviendo la descongestión del centro, así como la ampliación de los espacios destinados al uso peatonal, con soluciones de tráfico peatonal y mixto.
- (vii) Mejoramiento del espacio urbano mediante el soterramiento de cables, proyecto de baños públicos, mobiliario urbano, plan de paisajismo (aumentar la arborización y áreas de sombra), iluminación, plan de limpieza, entre otros.

Para alcanzar estos objetivos se propuso una estrategia de movilidad que se resume en las imágenes más abajo, objetivos específicos y proyectos detonantes, que se resumen a continuación:

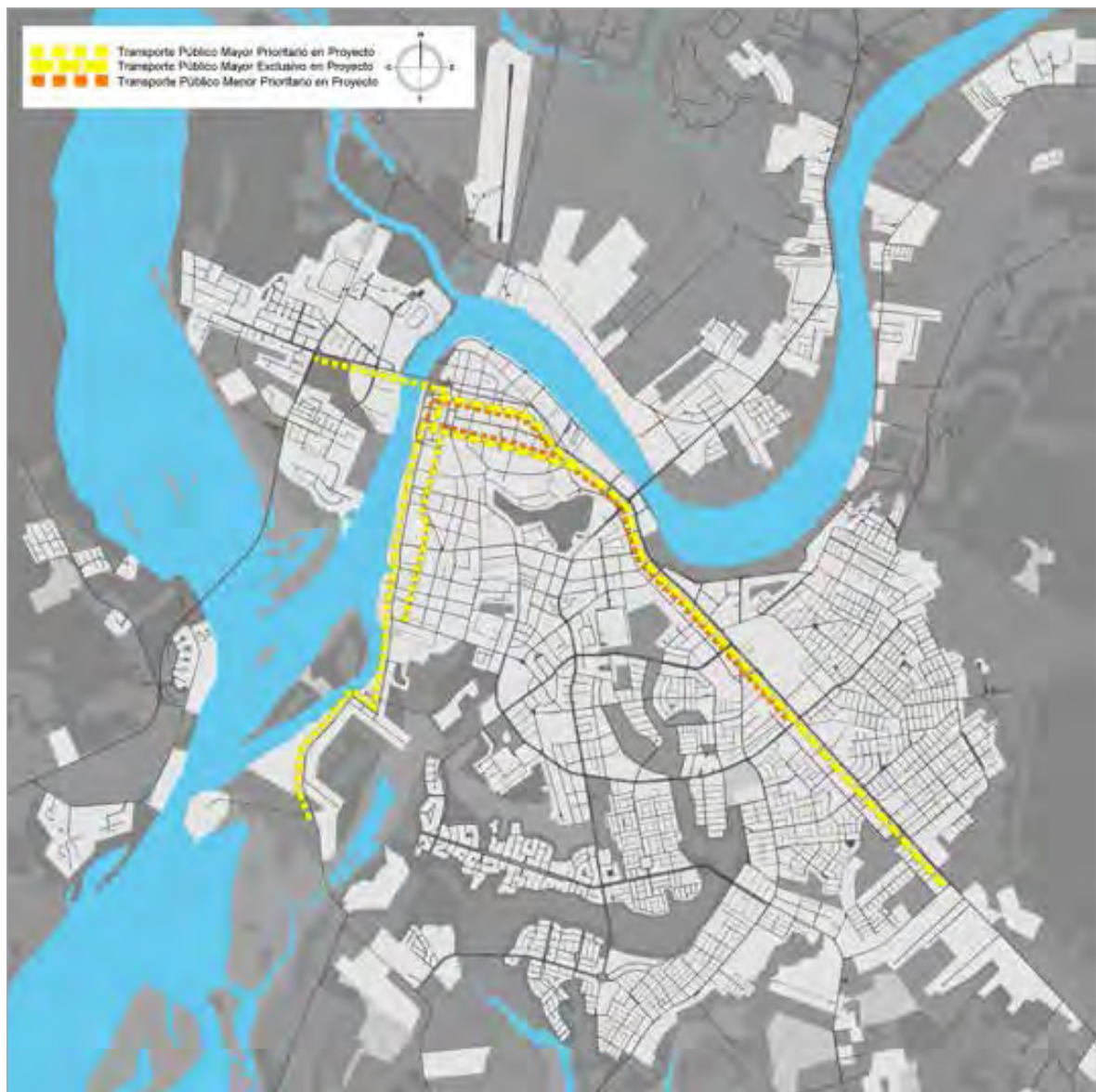


Fig. 1. Esquemas de vías de transporte público exclusivas y prioritarias.



Fig. 2: Esquemas de vialidad estructurante.

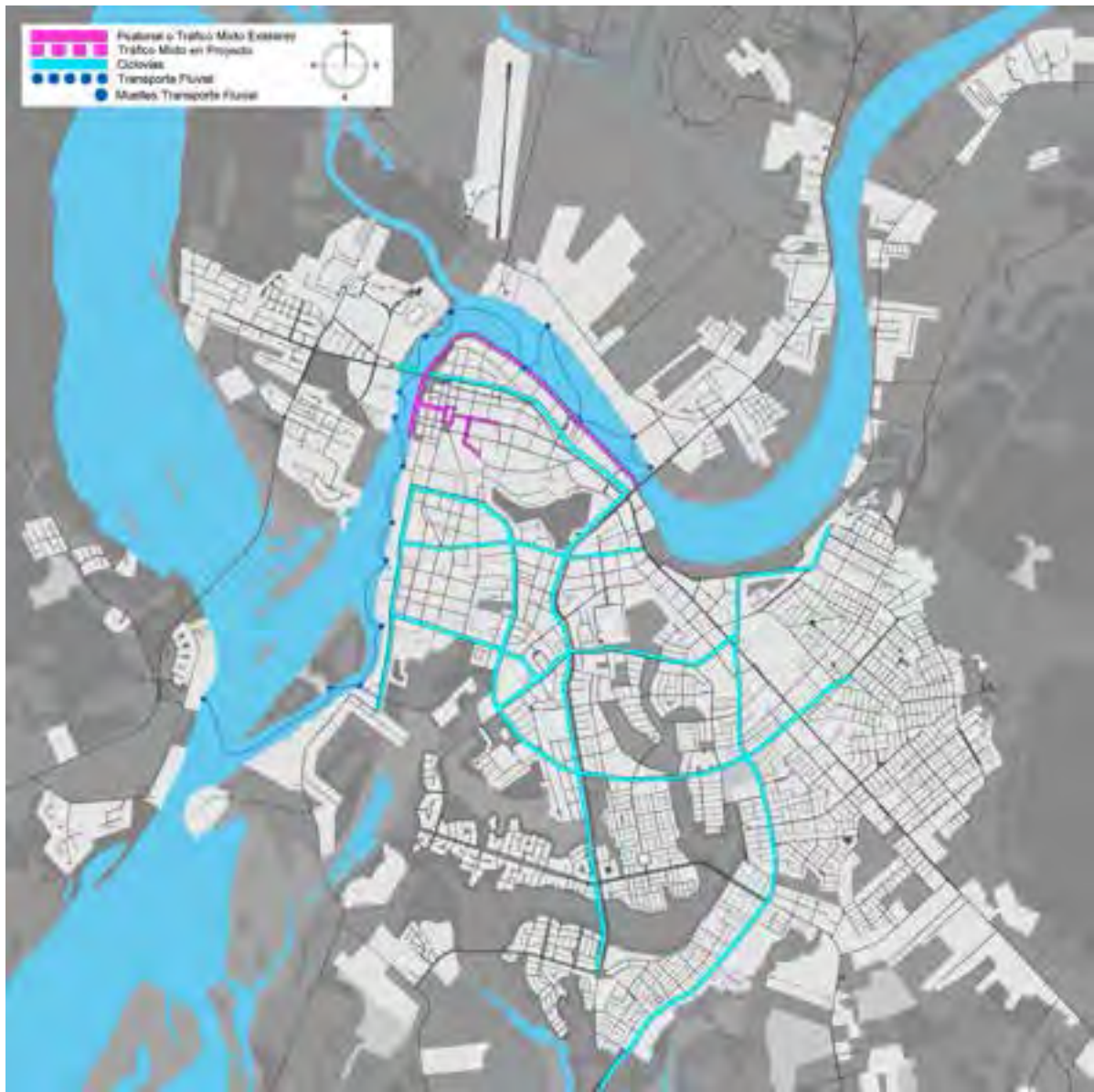


Figura N°3. Esquemas de vías tráfico mixto, peatonales y ciclovías

Como proyectos detonantes que permite abordar estos objetivos específicos, se propone el desarrollo de dos estudios complementarios:

1. Estudio "Desarrollo y Análisis de estudios tácticos de transporte urbano en la Ciudad de Valdivia". Ciudad Modelo Valdivia, Proceso de elaboración de bases.
2. Estudio de prefactibilidad "Mejoramiento interconexión vial centro sur-oriente", Ciudad Modelo Valdivia.

De manera complementaria y a fin de mejorar la gestión de proyectos se debe: "Implementar medidas para mejorar el proceso de planificación, gestión e integración del ámbito público y privado".

- Crear una entidad gestora, la que deberá generar las instancias de coordinación entre los diferentes servicios con atribuciones territoriales para generar proyectos consensuados.
- Generar convenios de inversión de programación intersectorial para consolidar los proyectos en el tiempo.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

De manera coherente con la visión estratégica de transporte de Ciudad Modelo de Valdivia se han identificado un conjunto de objetivos estratégicos:

Objetivo Estratégico A: Mejoramiento integral de la accesibilidad de la ciudad: Mejorar la accesibilidad a Valdivia como capital regional, inserta en un sistema urbano fluvial, costero y portuario. Optimizando el transporte de personas y logística, mediante el desarrollo de vías alternativas de acceso a la ciudad y la construcción de nuevos puentes que permitan mejorar la conectividad.

Objetivo Estratégico B: “Reforzar la movilidad y mejoramiento integral del centro de la ciudad” con énfasis el transporte público y en la integración de modos no motorizados (fluvial, peatonal, ciclovías), mejorando el estándar de la infraestructura e inserción urbana de las soluciones de transporte. Promover el desarrollo de iniciativas de gestión integral del centro como concesiones de estacionamientos y utilización de espacios públicos. Complementariamente se propone desarrollar medidas de descongestión del centro (gestión y ordenamiento de estacionamientos, semaforización, ordenamiento de vías exclusivas para transporte público, mejoramiento de la señalética e imagen de transporte público, entre otras.), estas acciones se combinan con el mejoramiento de la espacialidad de la calle, como es el desarrollo de vías con facilidades peatonales, soterramiento de cables, ordenamiento de postación de servicios, mejoras en la iluminación y pavimentación de calzadas y aceras, entre otras. Promover la conformación de vías para circulación peatonal y/o tráfico mixto.

Objetivo Estratégico C: Asegurar la conectividad y accesibilidad de las áreas consolidadas con un mejor estándar, promoviendo a la recuperación de suelos disponibles y la densificación producto del desarrollo de tipologías edificatorias en altura. Promover la consolidación de una trama continua, completando iniciativas que se han visto interrumpidas, como son la estructura de anillos interiores y una solución vial de circunvalación. Estas medidas propenden a la consolidación de un la vialidad estructurante y secundaria continua.

Objetivo Estratégico D: Mejorar la conectividad y accesibilidad periferia/centro y periferia/periferia en las áreas de expansión, propendiendo a orientar el crecimiento futuro. Mejorar la conectividad desde y hacia el centro, con énfasis en soluciones del transporte privado y no motorizado. Dentro de este objetivo también se plantea aumentar las redes de ciclovías como modo alternativo y complementario de transporte en la ciudad.

Objetivo Estratégico E: Proveer de un sistema de transporte público integral, eficiente, jerarquizado y sustentable, con énfasis en el transporte público mayor. Este sistema debe consolidarse como soporte para los sistemas de actividades económicas existentes y emergentes: sector del conocimiento, turismo e industria. Se busca dar fluidez a la trama vial, en particular en su atravesado por el casco fundacional e incorporar un plan de mejoramiento de vías de transporte público prioritario, que permita generar un esquema de negocio sustentable y que fomente la modernización progresiva del sistema.

Objetivo Estratégico F: Incorporar al río y los humedales como elementos estructurales de la vialidad urbana, promover soluciones de transporte que valoricen el río como elemento de identidad y desarrollo urbano. Así también, considerar dentro de las estrategias de planificación, el preservar los humedales como elementos insertos en la ciudad, que contribuyen a enriquecer la trama urbana y mejorar las amenidades del espacio público. Se busca generar más y mejores espacios urbanos, con énfasis en la recuperación de los elementos de identidad y diferenciación de la ciudad (elementos geográficos, patrimonio, paisaje etc.), aportando a la consolidación de la imagen de ciudad.

Objetivo Estratégico G: Fortalecimiento de la Gestión Se busca dar agilidad, solidez y continuidad en el tiempo a los proyectos que tengan un impacto en el territorio, para lo cual se debe:

- Crear una entidad gestora, la que deberá generar las instancias de coordinación entre los diferentes servicios con atribuciones territoriales para generar proyectos consensuados.
- Generar convenios de programación e inversión para consolidar los proyectos en el tiempo y seguimiento a la agenda de iniciativas.

A partir de estos objetivos estratégicos, se plantean en función de la visión estratégica, una serie de proyectos y medidas intersectoriales en el corto, mediano y largo plazo.

CARTERA DE PROYECTO INTERSECTORIALES

En cuanto al objetivo estratégico **A**: “Mejorar la conectividad Urbana e Interurbana”, se desprenden medidas intersectoriales siguientes que se encuentra con diferentes estado de avance:

- A.1 Construcción Puente Cau-Cau y accesos Valdivia.
- A.2 Mejoramiento Camino Cabo Blanco - Las Marías (nuevo acceso norte a Valdivia)
- A.3 Const. 2º puente acceso Valdivia Centro-Isla Teja (Puente Los Pelúes), continuación Costanera y Av. Los Lingues.
- A.4 Mejoramiento Interconexión vial Centro con Isla Teja (Puente Paralelo Pedro de Valdivia)
- A.5 Mejoramiento Ejes Calles Yungay - Gral. Lagos - Bilbao, Valdivia (Seremi Minvu).
- A.6 Mejoramiento conexión vial Las Mulatas-Toro Bayo- Cutipay
- A.7 Mejoramiento y Construcción Ruta Valdivia – Corral.
- A.8 Reposición ampliación ruta 206 (Acceso Sur a Valdivia)
- A.9 Mejoramiento Ruta-340 Toro Bayo – Curiñanco
- A.10 Construcción conexión vial Ruta Costera
- A.11 Construcción By Pass Niebla – Los Molinos
- A.12 Centro Logístico y distribución de carga (Puerto Seco)
- A.13 Estudio de localización y propuesta de Terminal Rural

Respecto al objetivo estratégico **B**: “Reforzar la movilidad y mejoramiento integral del centro”, se destacan 3 iniciativas que se encuentra en desarrollo:

- B.1 Gestión del transporte público área central OT6 (El año 2003 se realizó en el marco de la Orden de Trabajo n°6 del Estudio “Análisis y Seguimiento de Planes Estratégicos de Temuco, Valdivia y Osorno – Etapa IV”, el cual desarrolló un conjunto de medidas para mejorar la gestión de tránsito del área céntrica de la ciudad, que para su evaluación consideró como el año 2003 como primer año de operación de la primera etapa del proyecto y el 2008 para la segunda etapa, siendo el 2013 el último año para la determinación de beneficios.
- B.2 Concesión estacionamientos subterráneos y de superficie (etapa 1, Plaza La Republica).
- B.3 Mejoramiento Avenida Errázuriz, Valdivia
- B.4 Concesión Estacionamientos Subterráneos y de Superficie (etapa 2).
- B.5 Mejoramiento integral del Centro, Valdivia.
- B.6 Análisis e Implementación Sistema Central de Área Tránsito (SCAT)
- B.7 Construcción paseo peatonal/vehicular Eje Esmeralda Caupolicán.
- B.8 Generar ejes estructurantes de transporte público.
- B.9 Facilidades para circulación peatonal a través de la implementación de vías de tráfico mixto, el aumento de la red de ciclovías, mejorar de espacios peatonales, aceras y parques.
- B.10 Desarrollo del proyecto Costaneras Norte con facilidades para el desarrollo de vías peatonales y búsqueda de una solución integral.
- B.11 Red de ciclovías.
- B.12 Estudio de un modelo de gestión y administración del área céntrica.
- B.13 Mejoramiento Red Centro (Serviu de lo Ríos).

El objetivo estratégico C: Asegurar la conectividad y accesibilidad de las áreas consolidadas, se asocia a las siguientes medidas:

- C.1 Mejoramiento Espacio Costanera y Mejoramiento Av. Argentina y Av. Ecuador.
- C.2 Mejoramiento Espacio Público Costanera Arturo Prat (Costanera de la Ciencia)
- C.3 Mejoramiento Defensas Fluviales para el Río Calle- Calle (MOP)
- C.4 Mejoramiento Eje Vial Calles Pinto y Schmidt (Serviu de los Ríos)
- C.5 Mejoramiento Lord Cochrane – Anibal Pinto
- C.6 Mejoramiento Coronel. Santiago Bueras
- C.7 Mejoramiento Av. Ecuador y Balmaceda.
- C.8 Mejoramiento Av. Pérez Rosales
- C.9 Construcción Av. Circunvalación Sector Guacamayo, Valdivia (MINVU)
- C.10 Construcción Circunvalación Valdivia y Puente Santa Elvira
- C.11 Construcción y Mejoramiento Av. Simpson

Objetivo Estratégico D: Mejorar la conectividad y accesibilidad periferia/centro y periferia/periferia.

- D.1 Habilitación red de ciclovías.
- D.2 Mejoramiento Interconexión Vial Centro Sur-Oriente (Calle Picarte)

Objetivo Estratégico E

- E.1 Mejoramiento interconexión vial centro sur oriente, Valdivia (UTU), proyecto de conformación de corredor de transporte público prioritario.
- E.2 Centro de operaciones para fiscalización y gestión de control de Flotas.
- E.3 Mejoramiento imagen sistema transporte urbano.

Objetivo Estratégico F: Incorporar al río y humedales como elementos estructurantes de la vialidad urbana.

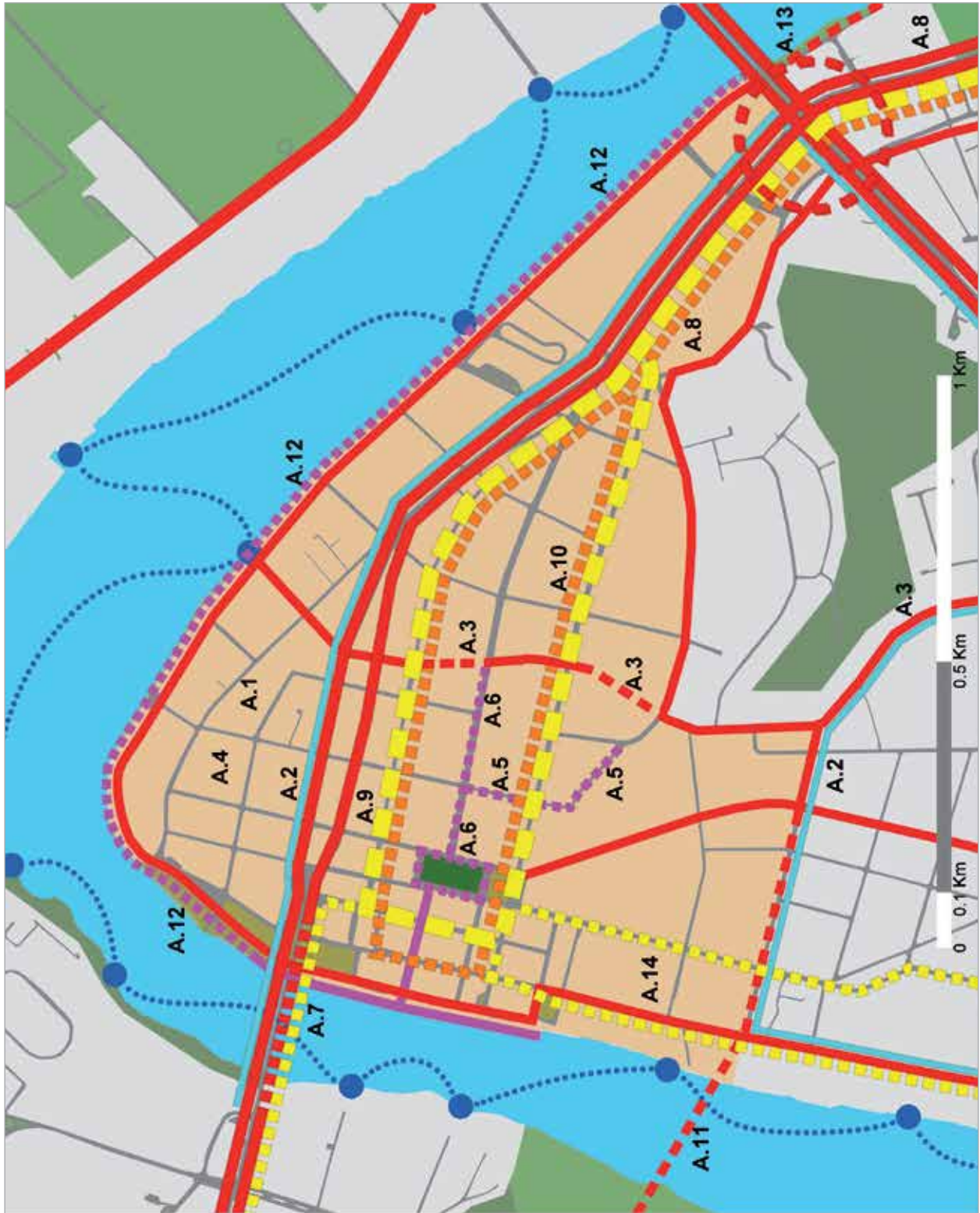
- F.1 Implementación muelles fluviales.
- F.2 Implementación de sistema de transporte público fluvial.
- F.3 Conformación parque ecológico Estero Catrico.

En cuanto al objetivo estratégico D: ***“Implementar medidas para mejorar el proceso de planificación, gestión e integración del ámbito público y privado”***, se asocian siete medidas, todas en el ámbito de la gestión:

- D.1 Creación de una entidad de gestión que de agilidad, solidez y continuidad en el tiempo a los proyectos que tengan un impacto en el territorio.
- D.2 Generar convenios para consolidar distintos tipos de proyectos en el tiempo.
- D.3 Generar instancias de coordinación entre los servicios para generar proyectos consensuados (intendencia, municipalidad, ministerios, etc.)
- D.4 Plan de gestión de transporte de carga y proyecto de puerto seco.

- Vialidad Estratégica
- - - Vialidad Estratégica en Proyecto
- Vialidad Secundaria
- - - Vialidad Secundaria en Proyecto
- Transporte Público Mayor Prioritario en Proyecto
- Transporte Público Mayor Exclusivo en Proyecto
- - - Transporte Público Menor Prioritario en Proyecto
- Peatonal o Tráfico Mixto Existente
- - - Tráfico Mixto en Proyecto
- Ciclovías
- Transporte Fluvial
- Muelles Transporte Fluvial





A.1 Habilitación sistema de control de área de tránsito (SCAT).

A.2 Red de ciclovías.

A.3 Mejoramiento eje Aníbal Pinto y conexión Walter Schmidt.

A.4 Mejoramiento infraestructura red centro.

A.5 Paseo peatonal Esmeralda-Caupolicán.

A.6 Paseo peatonal Ramón Picarte.

A.7 Mejoramiento interconexión vial centro - Isla Teja y habilitación de nuevo puente.

A.8 Mejoramiento eje Ramón Picarte con exclusividad para Transporte Público Mayor y prioridad para Transporte Público Menor.

A.9 Mejoramiento ejes Chacabuco - Independencia - Arauco con exclusividad para Transporte Público Mayor.

A.10 Mejoramiento ejes Chacabuco - Yungay - Arauco con prioridad para Transporte Público Menor.

A.11 Habilitación Puente Los Pelles.

A.12 Mejoramiento tráfico mtdo Costanera Prat.

A.13 Habilitación Costanera Prat zona oriente.

A.14 Mejoramiento con prioridad para Transporte Público Mayor ejes General Lagos y Vicenté Pérez Rosales.

- ▬▬▬▬▬▬ Visidad Estratégica
- ▬▬▬▬▬▬ Visidad Estratégica en Proyecto
- ▬▬▬▬▬▬ Visidad Secundaria
- ▬▬▬▬▬▬ Visidad Secundaria en Proyecto
- ▬▬▬▬▬▬ Transporte público Mayor Reservado en Proyecto
- ▬▬▬▬▬▬ Transporte público Mayor Exclusivo en Proyecto
- ▬▬▬▬▬▬ Transporte Público Menor Prioritario en Proyecto
- ▬▬▬▬▬▬ Pasetonal o Tráfico Mtdo Estatales
- ▬▬▬▬▬▬ Tráfico Mtdo Proyecto
- Ciclovías
- Transporte Puntual
- ▬▬▬▬▬▬ Área Central de la Ciudad
- Muestra Transporte Puntual
- Nudo Vial



SINTESIS PLAN CIUDAD MODELO PUERTO MONTT

Como resultado del análisis de diagnóstico, reuniones con actores locales involucrados en la planificación y ejecución de proyectos de carácter urbano y la realización de un taller de trabajo que involucró a distintos servicios públicos y empresas privadas, se logró consensuar una visión estratégica, la que quedó definida como “Posicionar a Puerto Montt como la Capital de la Zona Sur Austral de Chile, que genere desarrollo y mejore la calidad de vida de las personas”.

Esto significa transformarse en el principal polo de servicios, centro de intercambio, nodo logístico y urbano del Sur Austral de Chile, siendo el puente conector de esta zona con la actividad del resto del continente.

Para materializar esta visión se han considerado cuatro ejes principales:

1. La consolidación del centro.
2. Expansión urbana conectada y con equipamiento.
3. Mejoramiento del transporte (especialmente el público y el no motorizado).
4. Mecanismos de gestión intersectoriales que permitan coordinar la inversión.

En primer lugar, se establece la necesidad de reforzar la atractividad del centro como punta de lanza de la competitividad de Puerto Montt, para la consolidación de la actividad económica, personas y la generación de condiciones para mejorar la calidad de vida.



Fig. 1. Esquema de estrategia de intervención.

El rápido crecimiento económico y de población que está teniendo Puerto Montt permite tener una demanda potencial en el área centro para aumentar la oferta de oficinas, servicios y comercio, y ser un motor de renovación. **Frente a este escenario es importante entregar un espacio público y privado de primera calidad en el área central, con el fin de dar los estímulos necesarios para consolidar a Puerto Montt como lugar de negocios de calidad internacional, lo que resulta clave para mejorar su competitividad futura.** La creación de esta área permitirá atraer las administraciones de las compañías que operan en Chile Austral, aumentar la disponibilidad de empleos de alto nivel, atraer capital humano y generar más puestos de trabajo.

Esto implica atraer más población y con esto aumentar la demanda por servicios, cultura y comercio, lo que diversifica y mejora la calidad de la oferta. Puerto Montt debe fomentar desde el sector público la renovación del área centro a través de la mejora sustancial de sus espacios públicos, mejoras a la accesibilidad especialmente en transporte público, un seccional que estimule la inversión privada y la atracción de nuevos servicios, comercio y oficinas.

En segundo lugar, **se busca consolidar una expansión urbana estructurada que genere, asociado a la residencia, equipamiento básico y una conectividad adecuada para asegurar la adecuada movilidad en el largo plazo.** Se estableció como clave modernizar los planes reguladores regionales, locales y la generación de seccionales en las distintas zonas de expansión urbana residencial, que permitan una clara definición de la vialidad estructurante, secundaria y local, imponiendo a la expansión urbana una trama coherente y conectada a la vialidad existente en Puerto Montt. Por otro lado, se requiere un seccional que permita fijar usos diferenciados, estructurados y obligaciones de equipamiento urbano asociado a las áreas residenciales en zonas de expansión.

En tercer lugar, se consideró **clave la mejora y fomento del uso de transporte público** y de medios de transporte no motorizados en los desplazamientos hacia y en el centro. Dadas las restricciones geográficas de Puerto Montt que limitan el número de alternativas para ingresar al centro, es necesario privilegiar el uso más eficiente de esta escasa oferta vial.

Finalmente, se estableció la necesidad de **consolidar una instancia de coordinación de las carteras de proyectos sectoriales urbanos y de transporte en el territorio.** Es fundamental evitar errores del pasado donde distintos organismos públicos establecen proyectos incompatibles para zonas, terrenos o edificaciones en la ciudad. Es vital generar una estructura dependiente de la Intendencia que coordine, haga coherente y gestione la cartera de proyectos sectoriales en el territorio, necesarios para la ciudad en el corto, mediano y largo plazo.

A partir de estos 4 objetivos prioritarios, se replantearon una serie de proyectos y medidas de corto, mediano y largo plazo que se describen a continuación:

A. Conectividad Interna de la ciudad dando prioridad a los medios de transportes más eficientes y sustentables.

A.1 Consolidar un eje de la Conectividad Oriente centro, alternativo a la costanera con facilidades para el transporte público. Tiene como fin el mejorar la conectividad desde el oriente, descongestionando la costanera, y entregar mayores facilidades al transporte público.

A.2 Consolidar un eje de conectividad Poniente Centro, alternativo a la costanera con facilidades de transporte público. Mejora en la conectividad del poniente de la ciudad hacia sector central, con facilidades al transporte público, complementario a A.1.

A.3 Conexión Hospital con Trama Urbana (Sector Poniente y Sector Norte). Este proyecto se divide en dos etapas. Hacia el poniente consiste en conectar una serie de calles (ej. Vicuña Mackenna, El Teniente, Los Aromos) que generen una conexión desde Av. Salvador Allende hasta Los Notros. Hacia el Norte consiste en la consolidación de la unión de la Ruta 5 y Ruta 7 propuesta por el MOP, a través de la construcción de una conexión entre Av. Austral y la Ruta 5 a la altura del Hospital.

A.4 Mejoramiento acceso al puerto, par Ecuador Chorrillos. Se plantea el desarrollo de una vía par de acceso al puerto, en continuidad con el eje de la iniciativa A.1.

A.5 Mejorar la operación y dar prioridad al sistema de transporte público. La estrategia plantea medidas de gestión para optimizar la situación actual del transporte público en el corto plazo. En el mediano plazo se plantea incorporar mejoras tecnológicas y posible licitación de recorridos para mejorar la calidad del servicio.

B. Consolidación del Área Centro como núcleo de servicios, comercio y negocios de alto nivel.

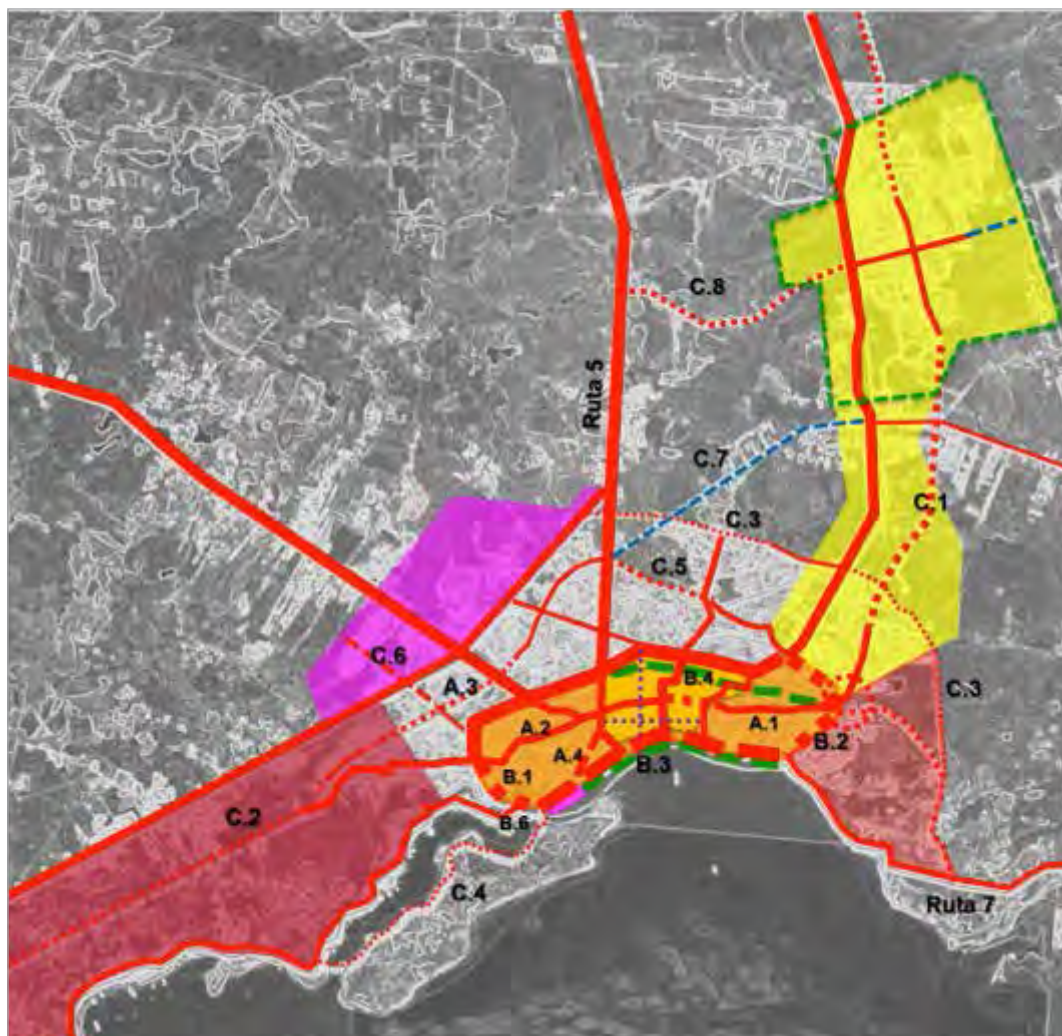


Fig. 2. Cartera de proyectos.

B.1 Consolidar Anillo Circunvalación poniente. Consiste en generar un anillo de circunvalación interior que permita un mejor acceso al centro y distribución en los viajes entre las distintas zonas de la ciudad. Esta etapa corresponde a la consolidación del tramo Poniente ejes Av. Presidente Ibañez, Av. Alessandri y Pacheco Altamirano a la altura del actual Puerto.

B.2 Consolidar Anillo Circunvalación oriente. Complementario a B.1, construcción de un anillo de circunvalación interior que corresponde a la consolidación del tramo oriente a través de la conexión de Av. Presidente Ibañez, Av. Maratón, Puelche y Costanera.

B.3 Renovación del Borde Costero como Espacio Público, Cultural y de Recreación. Proyecto que consiste en la consolidación de un espacio público de alta calidad en el borde costero de la ciudad, que contemple equipamiento cultural y recreativo, transformándose en un polo de atracción. Se considera necesario intervenir el borde costero, desde el Puerto por el poniente, hasta el Mall en el oriente.

B.4 Conectividad interterrazas y espacios públicos de la movilidad, plan de circuitos peatonales y de tráfico mixto. Corresponde al mejoramiento de la conectividad de las distintas terrazas con el sector centro de la ciudad. Para esto se propone estudiar la conectividad de los distintos modos de transporte (no-motorizados, público y privado) para luego incorporar medidas de gestión e invertir en las soluciones más eficientes y rentables socialmente. Además, busca mejorar las condiciones para los desplazamientos de peatones y otros modos no motorizados en el centro, así como fomentar el desarrollo de áreas comerciales y de servicios asociados a estos ejes. En este sentido, se considera necesaria la mejora de ejes para los desplazamientos oriente-poniente, como norte-sur y su conexión con las escaleras entre a las distintas terrazas.

B.5 Renovación del puerto como centro de servicios y terminal marítimo de uso exclusivo de pasajeros. Proyecto privado que se considera vital para la continuidad del espacio público del borde costero, con el fin de mejorar la imagen de la entrada marítima de Puerto Montt y para generar una nueva oferta de servicios y comercio que permita la expansión del centro de la ciudad. Teniendo en cuenta la importancia del transporte marítimo en la zona sur Austral, este terminal desarrolla un rol de importancia en la provisión de servicios.

B.6. Construcción de túnel de conexión ejes Pacheco Altamirano – Angelmó.

B.7 Seccional PRC Área Centro: El actual seccional que prepara el Municipio de Puerto Montt se considera clave para generar la disponibilidad de suelo, usos de suelo e índices de constructibilidad necesarios para generar los estímulos necesarios para la consolidación de esta área como centro de negocios, servicios y comercio. Al mismo tiempo resulta clave para la preservación del valor patrimonial y paisajístico de ciertas áreas y vistas de la ciudad, en especial las vistas desde las distintas terrazas sobre el mar.

C. Propender a una Expansión Urbana con Equipamiento y Conectividad.

C.1. Alternativa Conexión Alerce- Puerto Montt. Ejecución de una solución de vialidad que mejore la conectividad actual del sector, entregando una vía complementaria a la existente.

C.2. Conexión Sector Poniente- Panitao. Proyecto que busca resolver el traslado de carga al nuevo puerto por una vía paralela a la costanera.

C.3. Consolidar Anillo de circunvalación externo. Esta iniciativa busca la generación de un segundo anillo de circunvalación del área urbana de Puerto Montt, permitiendo conectar los distintos sectores de la ciudad sin congestionar el área central.

C.4. Conexión de borde costero con Isla Tenglo. Consiste en crear una conexión entre la isla Tenglo y el continente con el fin de habilitar suelo urbano céntrico y generar desarrollos turísticos y de servicios asociados al borde costero de la Isla.

C.5. Conexión Ruta 5 –Ruta 7.

C.6. Habilitación Eje Cardonal, entre Presidente Ibañez y Ruta 5.

C.7. Conexión Alerce - Hospital. Este proyecto busca conectar a Alerce con el Hospital Regional de Puerto Montt de forma directa, haciendo un by-pass al centro.

C.8. Conexión Alerce – Ruta 5.

D. Mejorar coordinación y gestión intersectorial de proyectos.

D.1 Generar instancia de coordinación de proyectos (Ej. Secretaria Ejecutiva de Proyectos): se busca crear un cuerpo de coordinación de proyectos, que permita asegurar la coherencia de las propuestas de los distintos sectores públicos. Esta instancia presidida por el Intendente e integrada por técnicos y representantes de los sectores de actividades locales, debe consensuar una agenda común, mejorar la resolución de conflictos entre iniciativas y asegurar el avance dentro de los plazos de las carteras de proyectos consensuados, permitiendo avanzar en la dirección trazada por la visión estratégica.

D.2 Generar convenio de programación para consolidar estas inversiones: se debe generar un convenio de programación intersectorial que asegure compromisos de gestión y financieros para avanzar en el desarrollo de este plan, junto a otros planes vigentes en la ciudad.

Como resultado del trabajo precedente, se propuso el objetivo estratégico de movilidad: “Consolidar anillos de circunvalación y ejes radiales de conexión de la periferia con el centro de la ciudad”. La consolidación de dos anillos de circunvalación, uno de mediano y otro de largo plazo, tiene por objetivo lograr una mejor distribución de viajes entre las distintas alternativas de ingreso al centro, así como permitir el paso de vehículos entre distintos sectores de la ciudad, sin atravesar el centro, permitiendo su descongestión. La consolidación de ejes radiales persigue mejorar la conexión de los distintos sectores residenciales al centro de empleos, comercial y de servicios.



Fig. 3. Conjunto de proyectos detonantes.

PROYECTOS DETONANTES

A partir de esto, los proyectos detonantes son aquellos que estando dentro del plan, permiten al MTT movilizar cada objetivo y así alcanzar el objetivo estratégico. Los 5 proyectos escogidos, validados por el Comité de Infraestructura Regional, se indican a continuación, señalándose su posición preliminar en el esquema asociado. Estas soluciones que abarcan los distintos modos de transporte son:

- A.1. – A.2. Consolidar un eje transversal de conectividad oriente-poniente pasando por el centro, alternativo a la costanera.
- B.2. Consolidar Anillo Circunvalación.
- B.6. Conectividad Interterrazas y espacios públicos de la movilidad.
- C.1. Generación de Alternativa Conectividad Alerce – Puerto Montt (Seremi MINVU).
- C.6. Conexión Poniente- nuevo terminal Panitao.
- D.1. Consolidar una Secretaría Ejecutiva de Proyectos (apoyo Unidad Transporte y Urbanismo, Subsecretaria de Transportes).

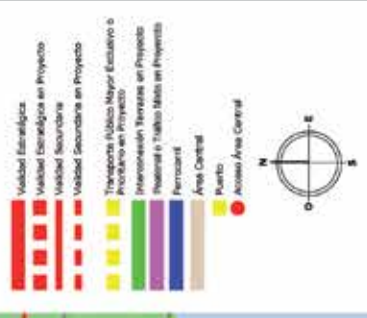
Fig. 4. Síntesis estratégica Puerto Montt y su inserción dentro de la vialidad interregional.



A. Conectividad Interna, dando prioridad a medios de transporte eficientes y sostenibles.
 A.1 Eje Oriente-Centro con prioridad para Transporte Público.
 A.2 Eje Poniente-Centro con prioridad para Transporte Público.
 A.3 Conexión hospital con trama urbana (sector nor poniente).
 A.4 Mejoramiento acceso al puerto, por Ecuador - Ghonillas.

B. Consolidación del área centro como núcleo de servicios, comercio y negocios.
 B.1 Consolidación anillo circunvalación poniente, ejes Presidentes Ibañez - Allissandri - Pacheco Altamirano.
 B.2 Consolidación anillo circunvalación oriente, Viaducto Presidentes Ibañez - Marañón.
 B.3 Remediación borde de costero como espacio público, cultural y recreación.
 B.4 Conectividad intersecciones, espacios públicos, plan de circuitos peatonales y tráfico mixto.
 B.5 Remoción del puerto como centro de servicios y terminal marítimo de uso exclusivo de pasajeros.
 B.6 Túnel conexión ejes Pacheco Altamirano - Argenteo.

C. Propender a una Expansión Urbana con Equipamiento y Conectividad.
 C.1 Alternativa conexión Alcega - Puerto Morit.
 C.2 Conexión sector poniente - Panilao.
 C.3 Consolidar anillo de circunvalación externo.
 C.4 Conexión del borde costero con Isla Tenjón.
 C.5 Conexión Ruta 5 - Ruta 7.
 C.6 Habilitación eje Cardonal entre Presidente Toñero y Ruta 9.
 C.7 Conexión Alcega - Hospital.



"Agenda de Proyectos de Inversión para el Transporte Urbano"

Es una publicación editada por la Coordinación de Planificación y Desarrollo de la Subsecretaría de Transportes, a cargo de María Cecilia Godoy Cruz.

Equipo de Trabajo: Cristian Solano Muñoz, **Arquitecto.**
Eduardo Toledo Torres, **Arquitecto.**
Josefina Del Real Marimón, **Arquitecto.**
Jaime Burgos Uribe, **Ingeniero Civil en Obras Civiles.**
Natalia Aliaga Sahlieh, **Arquitecto.**

Diagramación: Sandra Pinto Moya, **Diseñadora Gráfica.**

*Las ilustraciones fueron realizadas por el equipo de trabajo.

La información contenida en esta publicación representa el trabajo conjunto con funcionarios del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, y otros servicios, principalmente a nivel regional.

Este libro pertenece a la colección "Conectando Chile", proyecto liderado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Pedro Pablo Errázuriz, que constituye un recuento de los principales logros sectoriales conseguidos en estos cuatro años de gobierno. En el espíritu de generar nuevas propuestas de más largo plazo y soluciones estructurales para el sector, se ha trazado una ruta de trabajo en los distintos ámbitos que cubre el Ministerio

Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

Pedro Pablo Errázuriz Domínguez

Subsecretaria de Transportes

Gloria Hutt Hesse

Fotografías

Archivo fotográfico de Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, MTT, Empresa de los Ferrocarriles del Estado, EFE, Empresa Portuaria San Antonio, Empresa de Transportes de Pasajeros Metro S.A, Juan Francisco Somalo Valor

Este libro se imprimió en Santiago, febrero de 2014

Impresión

Ograma Impresores