

12 OCT 2022

**APRUEBA PLAN MAESTRO DE  
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE  
PÚBLICO 2021 - 2025, PARA LA PROVINCIA  
DE SANTIAGO Y LAS COMUNAS DE PUENTE  
ALTO Y SAN BERNARDO**

SANTIAGO, - 7 OCT 2022

RESOLUCIÓN EXENTA N° 4427 /

**VISTO:** Lo dispuesto en el Decreto con Fuerza de Ley N° 1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; la Ley N° 19.880, que Establece Bases Generales de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; Decreto Ley N° 1.263, de 1975, Ley Orgánica de la Administración Financiera del Estado, del Ministerio de Hacienda y su Reglamento, aprobado mediante Decreto N° 1.177, de 2003, del Ministerio de Hacienda; la Ley N° 21.289, que aprueba el Presupuesto del Sector Público para el año 2021; la Ley N° 21.395, que aprueba el Presupuesto del Sector Público para el año 2022; la Ley N° 20.378, que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros; la Ley N° 18.059; la Ley N° 18.696; el D.F.L. N° 343, de 1953 y el D.F.L. N° 279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda; el Instructivo Presidencial N° 001, que crea el Comité de Ministros para el Transporte Urbano de la Ciudad de Santiago, y sus modificaciones; la Resolución Exenta N°825, de 2017, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Desarrollo Social, Ministerio de Vivienda y Urbanismo e Intendencia de la Región Metropolitana, que aprueba Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público 2016-2020, para la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo; los D.S. N°71 de 2022, y N°251 de 2022, todos del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, que nombran Ministros de Estado en las carteras que indica; la Resolución de fecha 9 de julio de 2021, del Tribunal Calificador de Elecciones, que proclama a don Claudio Orrego Larraín como Gobernador Regional Metropolitano de Santiago; la Resolución N° 7, de 2019, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón; y en la demás normativa que resulte aplicable.

**CONSIDERANDO:**

1. Que, en su artículo 20, inciso primero, la Ley N° 20.378 dispone que "El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá proponer uno o más Planes Maestros de Infraestructura de Transporte Público (PMITP), los cuales deberán ser aprobados por el referido Ministerio y por los Ministros de Hacienda, Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, y Desarrollo Social, y los Intendentes de las regiones donde se encuentren las áreas metropolitanas abordadas por el o los PMITP. Cada Plan tendrá una vigencia de cinco años y podrá ser actualizado, conforme a los requerimientos que demande el sistema de transporte público. Adicionalmente, estos Ministros definirán en conjunto el organismo técnico del Estado que se encargará de ejecutar cada obra del Plan y el organismo responsable de su mantención o conservación. Su estado de avance será informado anualmente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los citados Ministros".

2. Que, en atención a la disposición transcrita en el considerando precedente, mediante Resolución Exenta N° 825, citada en el Visto, se aprobó el Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público 2016-2020, para la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo (en adelante, "PMITP 2016-2020"), el que tuvo como objetivos principales mejorar la experiencia de viaje de los usuarios del Sistema, aportar a la eficiencia operacional, generar valor urbano con las intervenciones que se realizan al alero del PMITP, trabajar con una planificación estratégica asociada a indicadores de movilidad y demanda, y considerar todo el ciclo

OF DE PARTES DIPRES  
12.10.2022 12:47

08932/2022

de vida de los proyectos, incluyendo las etapas posteriores a su construcción, que incluyen la conservación, mantenimiento y explotación de la infraestructura.

**3.** Que, luego de evaluar la ejecución del PMITP 2016-2020, y de analizar las necesidades del Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo (en adelante, "el Sistema"), se determinaron como aspectos relevantes a considerar en materia de gestión e infraestructura del Sistema: mejorar la operación, acortar los tiempos de viajes priorizando vías preferentes, implementar planes de mantenimiento para conservar el estándar de servicio en los puntos de parada, entre otras medidas, con el fin de mejorar la experiencia de viaje de las personas usuarias del Sistema.

**4.** Que, a partir de lo expuesto en el considerando anterior, se definieron como objetivos específicos del Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público del Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo para el periodo 2021 – 2025 (en adelante, "PMITP 2021-2025"), los siguientes:

- Mejorar la experiencia de viaje de las personas usuarias del Sistema, a través de la inversión y conservación de la infraestructura operativa asociada a los puntos de parada.
- Aportar a la eficiencia operacional.
- Aportar en el desarrollo urbano de la ciudad.
- Planificar estratégicamente los ejes prioritarios de movilidad asociado a indicadores de movilidad y demanda.
- Considerar todo el ciclo de vida de los proyectos, incorporando las etapas posteriores a su construcción, que incluyen la conservación, mantenimiento y explotación de la infraestructura.

**5.** Que, asimismo, el PMITP 2021–2025 contempla la siguiente estructura, que recoge los objetivos antes señalados conforme a los objetivos que en cada caso se indica:

- Programa 1: Puntos de Parada.
- Programa 2: Red de vías prioritarias.
- Programa 3: Integración de Modos.
- Programa 4: Terminales y Puntos de Regulación.

**6.** Que, las iniciativas contempladas en el PMITP 2021-2025 se ejecutarán y financiarán conforme a los recursos que las Leyes de Presupuestos para el Sector Público de cada año establezcan en los presupuestos de cada Organismo para ese fin.

**7.** Que, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley N° 20.378, el estado de avance del PMITP 2021-2025 será informado anualmente.

#### **RESUELVO:**

**1° APRUÉBASE** el Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público 2021–2025, para la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que contiene aquellas iniciativas de inversión consideradas dentro del periodo, cuyo texto se transcribe a continuación:



**PLAN MAESTRO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO 2021 – 2025, PARA LA PROVINCIA DE SANTIAGO Y LAS COMUNAS DE PUENTE ALTO Y SAN BERNARDO**

**PMITP**

**ÍNDICE**

1. INTRODUCCIÓN .....	4
2. PLANES MAESTROS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO 2011-2015 y 2016-2020.....	5
2.1. CARACTERÍSTICAS Y OBJETIVOS DE LOS PMITP.....	5
3. CONTEXTO PARA LA ELABORACIÓN DEL PMITP 2021-2025 .....	6
4. PLAN MAESTRO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO 2021 -2025 .....	6
4.1. OBJETIVOS DEL PMITP .....	6
4.1.1. OBJETIVO GENERAL .....	6
4.1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	6
5. PROGRAMAS DEL PMITP 2021-2025.....	7
5.1. PROGRAMA 1: PUNTOS DE PARADA .....	8
5.1.1. TIPO DE PROYECTOS .....	8
5.1.2. OBJETIVO GENERAL .....	8
5.1.3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	8
5.1.4. DESAFÍOS .....	8
5.1.5. DESCRIPCIÓN DE INICIATIVAS 2021 - 2025 .....	9
5.1.6. FUENTE DE FINANCIAMIENTO Y ORGANISMO EJECUTOR DEL PROGRAMA 1 .....	9
5.2. PROGRAMA 2: RED DE VÍAS PRIORITARIAS.....	9
5.2.1. TIPO DE PROYECTOS .....	9
5.2.2. OBJETIVO GENERAL .....	9
5.2.3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	10
5.2.4. DESAFÍOS .....	10
5.2.5. DESCRIPCIÓN DE INICIATIVAS 2021 - 2025 .....	10
5.2.6. FUENTE DE FINANCIAMIENTO Y ORGANISMO EJECUTOR DEL PROGRAMA 2 .....	15
5.3. PROGRAMA 3: INTEGRACIÓN DE MODOS .....	15
5.3.1. TIPO DE PROYECTOS .....	15
5.3.2. OBJETIVO GENERAL .....	15
5.3.3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	16
5.3.4. DESAFÍOS .....	16
5.3.5. DESCRIPCIÓN DE INICIATIVAS 2021 - 2025 .....	16
5.3.6. FUENTE DE FINANCIAMIENTO Y ORGANISMO EJECUTOR DEL PROGRAMA 3 .....	17

5.4.	PROGRAMA 4: TERMINALES Y PUNTOS DE REGULACIÓN .....	18
5.4.1.	TIPO DE PROYECTOS .....	18
5.4.2.	OBJETIVO GENERAL .....	18
5.4.3.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	18
5.4.4.	DESAFÍOS .....	18
5.4.5.	DESCRIPCIÓN DE INICIATIVAS 2021 – 2025 .....	18
5.4.6.	FUENTE DE FINANCIAMIENTO Y ORGANISMO EJECUTOR DEL PROGRAMA 4 .....	20

## **1. INTRODUCCIÓN**

A medida que las ciudades crecen y se desarrollan demográfica y económicamente, los requerimientos de movilidad aumentan, al igual que las necesidades de mayor inversión por parte del Estado en esta materia.

La falta de conectividad y de acceso a servicios de transporte público, así como la congestión, limita el acceso de las personas a un mayor desarrollo y a los beneficios que la ciudad ofrece.

El Sistema de Transporte Público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto (en adelante, "el Sistema"), se estructura a partir de un modelo de operación integrada física, tecnológica y financieramente, entre los diversos prestadores de servicios de transporte y servicios complementarios, y sobre la base de un sistema tarifario común. La operación integrada del Sistema comprende, en consecuencia, los servicios y actores necesarios para la articulación, vinculación y funcionamiento integrado de los diferentes medios de transporte y prestadores de servicios complementarios del Sistema.

El Sistema se inserta en un área de 2.353 km<sup>2</sup>, que abarca las 32 comunas de la provincia de Santiago más las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y opera en las zonas urbanas de estas comunas cubriendo un área cercana a los 680 km<sup>2</sup>.

Por otra parte, el Sistema y la especialización de su infraestructura tienen una relación directa con la eficiencia de éste y con la calidad de la prestación de servicio que se quiere ofrecer, para las distintas alternativas de movilidad.

El presente Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público (en adelante, "PMITP") propone una mirada hacia la operación, entendiendo la infraestructura como parte integrante del Sistema, que aporta a su competitividad y eficiencia, ya que es clave para su sostenibilidad en el tiempo. En ese mismo sentido, una infraestructura que priorice el transporte público es esencial para la operación de los servicios de buses y la calidad de servicio para los usuarios.

Por ello, se considera que en cada una de las distintas etapas de viaje, la infraestructura debe contribuir a mejorar la calidad de la experiencia de viaje de las personas usuarias.

En el año 2019, fue presentada la "Red Metropolitana de Movilidad", consistente en un nuevo estándar de servicio para el transporte público que comprende la multimodalidad, sostenibilidad y calidad al servicio, donde la persona usuaria está en el centro de toda la gestión<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Informe de Gestión DTPM, 2019.

## **2. PLANES MAESTROS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO 2011-2015 y 2016-2020**

### **2.1. CARACTERÍSTICAS Y OBJETIVOS DE LOS PMITP**

El PMITP 2011-2015, aprobado mediante Resolución Exenta N° 1963, de 2011, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Planificación, Ministerio de Vivienda y Urbanismo e Intendencia de la Región Metropolitana, tuvo como objetivos principales mejorar la calidad de los puntos de parada, mejorar el diseño de las zonas pagas, implementar sistemas de fiscalización automatizados, aumentar la inversión en demarcación y señalización de medidas de gestión, y diversificar las soluciones de gestión de tránsito (corredores de buses, calzadas mixtas y medidas de gestión). Para cumplir todos esos objetivos, el PMITP se estructuró en base a los tres programas siguientes:

- Programa 1: Paraderos, zonas pagas y estaciones de transbordo.
- Programa 2: Medidas de gestión y conservación vial.
- Programa 3: Corredores de buses, calzadas mixtas con medidas de gestión y conexiones viales.

Luego de evaluar la ejecución del PMITP 2011-2015, y de analizar las necesidades del Sistema, se determinaron como aspectos relevantes a considerar en materia de gestión e infraestructura: promover la integración modal a través de la formalización del estándar de las Estaciones de Intercambio Modal; consolidar una red de terminales estable, eficiente y con estándares homogéneos, que minimizara las externalidades negativas; disponer de una infraestructura de calidad en los puntos de paradas; implementar medidas de gestión que dieran prioridad al transporte público; contar y priorizar el uso del espacio vial, con infraestructura especializada de ejes que permitiese fortalecer la operación del transporte público.

Mediante la Resolución Exenta N° 825, de 2017, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Desarrollo Social, Ministerio de Vivienda y Urbanismo e Intendencia de la Región Metropolitana, se aprobó el PMITP 2016-2020, que tuvo los siguientes objetivos:

- Mejorar la experiencia de viaje de las personas usuarias del Sistema.
- Aportar a la eficiencia operacional.
- Generar valor urbano con las intervenciones que se realizan al alero del PMITP.
- Trabajar con una planificación estratégica asociada a indicadores de movilidad y demanda.
- Considerar todo el ciclo de vida de los proyectos, incluyendo las etapas posteriores a su construcción como son la conservación, mantenimiento y explotación de la infraestructura.

Para el logro de estos desafíos, el PMITP incorporó dos nuevos programas, el programa 4 de Integración de modos y el programa 5, depósitos y terminales.

### **3. CONTEXTO PARA LA ELABORACIÓN DEL PMITP 2021-2025**

De conformidad con lo establecido en el inciso primero del artículo 20 de la Ley N° 20.378, corresponde sancionar un nuevo PMITP para el período 2021-2025. Adicionalmente, existe un contexto en materia de definiciones de políticas públicas que fundamenta su elaboración:

Unos de los pilares fundamentales de la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano es la entrega de un servicio de calidad a las personas usuarias del Sistema, donde se releva su necesidad y expectativas. Es en este contexto que mediante la propuesta de este PMITP se abordan, a través de planes y programas, los objetivos de mejorar la operación, acortar los tiempos de viaje priorizando vías preferentes, implementar planes de mantenimiento para conservar el estándar de servicio en los puntos de parada, entre otras medidas, con el fin de mejorar la experiencia de viaje de las personas usuarias del Sistema.

### **4. PLAN MAESTRO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO 2021 - 2025**

#### **4.1. OBJETIVOS DEL PMITP**

##### **4.1.1. OBJETIVO GENERAL**

Avanzar en una red de infraestructura integrada, física y modal, para asegurar la eficiencia y calidad del Sistema, que se identifique como un elemento que aporta significativamente en su sostenibilidad y en la calidad percibida por las personas usuarias.

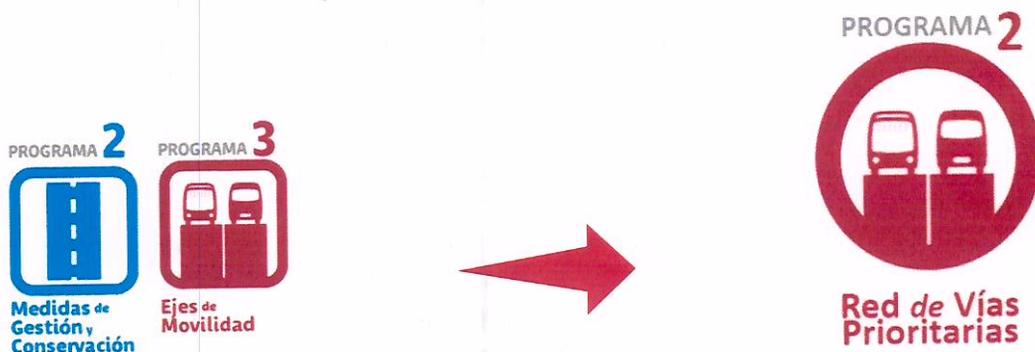
##### **4.1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Mejorar la experiencia de viaje de las personas usuarias del Sistema, a través de la inversión y conservación de la infraestructura operativa asociada a los puntos de parada.
- Aportar a la eficiencia operacional, mejorando las condiciones y proveyendo infraestructura especializada, que permita, entre otras cosas, el intercambio de modos y la regulación de servicios.
- Aportar en el desarrollo urbano de la ciudad, transformando las iniciativas de inversión del Sistema en elementos impulsores de cambios positivos. Generar valor urbano con las intervenciones que se realizan al alero del PMITP.
- Planificar estratégicamente los ejes prioritarios de movilidad, considerando indicadores de movilidad y demanda e integrando la planificación urbana en su entorno.
- Considerar todo el ciclo de vida de los proyectos, incorporando las etapas posteriores a su construcción, que incluyen la conservación, mantenimiento y explotación de la infraestructura.

## 5. PROGRAMAS DEL PMITP 2021-2025

En el nuevo PMITP se fusionan los programas 2 y 3 del periodo 2016-2020, integrando a ambos al Programa 2 **"Red de Vías Prioritarias"**, tal como se muestra en la siguiente figura:

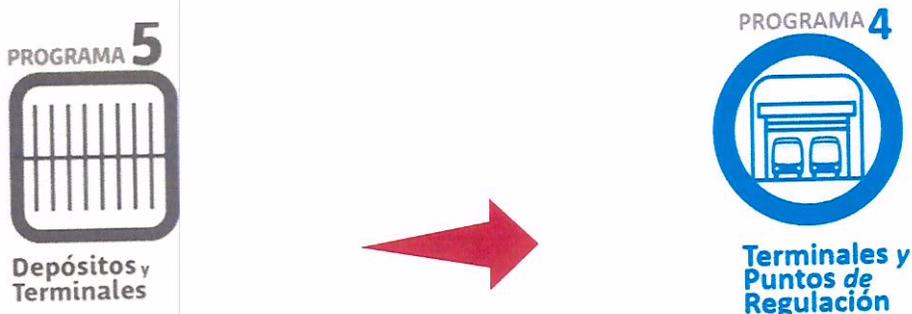
FIGURA N°1 | FUSIÓN PROGRAMAS N°2 Y 3 DEL PMITP 2016-2020



Esta nueva propuesta tiene como objetivo incluir en un mismo programa el análisis, formulación e implementación de iniciativas de mejoras para la persona usuaria y la operación del Sistema en las vías preferentes que conforman la red de transporte (ejes de movilidad, corredores de transporte público, vías exclusivas y pistas sólo bus) y otras vías donde circula el transporte público.

En ese mismo sentido, se considera todo el ciclo de los proyectos, además de aquellas iniciativas tendientes a mejorar el servicio a las personas usuarias y la operación, es decir, se contempla la conservación y medidas de gestión a implementar en cada una de las vías donde opera el Sistema.

Respecto al nuevo Programa **4 - Terminales y Puntos de Regulación**, se pone especial énfasis en el mejoramiento e implementación de puntos de regulación, necesarios para optimizar la operación de los buses y otorgar servicios a los conductores, además de mitigar el impacto en el espacio público de este tipo de infraestructura, aspectos que no habían sido abordados por los planes anteriores.



## **5.1. PROGRAMA 1: PUNTOS DE PARADA**

### **5.1.1. TIPO DE PROYECTOS**

#### **Infraestructura de puntos de parada:**

- Cambio de imagen, posibilitando la percepción de las personas usuarias de un nuevo Sistema a través del mejoramiento de la infraestructura de Puntos de Paradas, implementando dispositivos tecnológicos, planes de mantenimiento de la infraestructura, buscando alianzas con otros organismos públicos como municipios, MOP, SERVIU, etc.
- Implementación de información para los usuarios a través de la tecnología.

### **5.1.2. OBJETIVO GENERAL**

**Mejorar la experiencia de viaje de las personas usuarias**, aumentando la seguridad y estándar de servicio mediante la disposición de infraestructura e información de calidad en los puntos de parada.

### **5.1.3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Extender y consolidar el "Plan de mantenimiento y conservación de puntos de parada", en la mayoría de las comunas del Sistema, incorporando a los municipios que quieran adherirse a dicho Plan. Se excluyen de este Plan aquellas comunas que tengan mantenimiento por gestión propia.
- Homogenizar la imagen de los puntos de parada en la ciudad, implementando una infraestructura estandarizada y definitiva, que agregue valor a la ciudad y minimice los costos de operación de este tipo de paradas.
- Mantener actualizada la información de las señales de parada, de manera de orientar a la persona usuaria respecto a los servicios.

### **5.1.4. DESAFÍOS**

- Para la implementación del "Plan de mantenimiento y conservación de puntos de parada", resulta necesaria la búsqueda de alianzas estratégicas para el mantenimiento de la infraestructura, adquiriendo compromisos y deberes para el correcto desarrollo de éste, en beneficio tanto del Sistema como de la ciudad.
- Actualización de estándar, utilizando el nuevo enfoque de la Red Metropolitana de Movilidad (Red).
- Incorporación de tecnologías que permitan entregar información en tiempo real a las personas usuarias.
- Elaborar planes y programas tendientes a la continuidad del mantenimiento rutinario de la infraestructura operativa asociada a los puntos de parada.

### 5.1.5. DESCRIPCIÓN DE INICIATIVAS 2021 – 2025

- **Plan de Mantenimiento de puntos de paradas**
  - Replicabilidad del Plan de Mantenimiento en 29 comunas donde opera el Sistema.
- **Eliminar infraestructura en desuso y avanzar paulatinamente en la implementación del Nuevo Estándar**
  - Eliminación de zonas pagas en desuso.
  - Implementación de Nuevo Estándar RED, incorporando dispositivos tecnológicos.
- **Información a las personas usuarias con nuevas tecnologías**
  - Implementación de paneles de información digital y variable en al menos el 25% de los puntos de paradas durante el periodo.
- **Incorporar la etapa de explotación y mantenimiento de la infraestructura**
  - Mejorar el servicio, resguardando los recursos del Estado.

### 5.1.6. FUENTE DE FINANCIAMIENTO Y ORGANISMO EJECUTOR DEL PROGRAMA 1

**TABLA N°1 | FINANCIAMIENTO Y ORGANISMO EJECUTOR DEL PROGRAMA 1**

INICIATIVA / PROYECTO	CENTRO DE GESTIÓN	FINANCIAMIENTO
1.1 Plan de Mantenimiento (29 COMUNAS)	MUNICIPIOS	DTPM
1.2 Mejoramiento de Estándar (RED). Retiro de infraestructura en desuso	DTPM	DTPM
1.3 Información a Usuarios	DTPM	DTPM
1.4 Asesorías de Apoyo	DTPM	DTPM

Fuente: Gerencia de Planificación e Infraestructura, Secretaría Ejecutiva del DTPM.

## 5.2. PROGRAMA 2: RED DE VÍAS PRIORITARIAS

### 5.2.1. TIPO DE PROYECTOS

Este programa se compone de tres ejes principales:

- **Corredores de Transporte Público (CTP) – Ejes de Movilidad**
- **Pistas Sólo Bus (PSB)**
- **Vías Exclusivas (VEX)**

### 5.2.2. OBJETIVO GENERAL

- Mejorar el nivel de servicio para las personas usuarias mediante la reducción de los tiempos de viaje y espera, derivada de una operación eficiente del servicio de transporte público mediante buses.

- Iniciar un programa de conservación y mejoramiento de la infraestructura de vías prioritarias existentes y futuras.
- Implementar cámaras de fiscalización que aseguren un correcto uso y funcionamiento de la Red de Vías Prioritarias.

### **5.2.3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Innovar en soluciones y aportes que mejoren la operación y el servicio del Sistema.
- Implementar soluciones técnicas para aplicar en los puntos viales críticos o puntos clave, mejorando la operación de la red vial del Sistema.
- Elaboración y ejecución de proyectos de conservación, mantención y mejora continua del estándar de la infraestructura existente, como apoyo a la operación de buses del Sistema.

### **5.2.4. DESAFÍOS**

- Dada la naturaleza de la infraestructura vial de apoyo al Sistema, ésta se encuentra permanentemente expuesta al deterioro por uso u otros agentes externos, lo que consecuentemente genera una disminución del nivel de servicio y operación. Por lo anterior, se requiere planificar recursos en el periodo para dar respuesta de manera priorizada de mantenimiento y conservación. Para ello, se elaborarán planes y programas tendientes al mantenimiento y conservación de la infraestructura especializada para el transporte público.
- Por otro lado, se contempla en el mediano plazo el desarrollo de iniciativas capaces de responder en el tiempo a dicha necesidad, aminorando costos por reposición a través de herramientas que permitan el mantenimiento preventivo de aquellos dispositivos operacionales e infraestructura de apoyo del Sistema.

### **5.2.5. DESCRIPCIÓN DE INICIATIVAS 2021 – 2025**

#### **Comunes a los tres ejes:**

- **Proyectos de conservación y mantención de vías de transporte público.**
- **Intervenciones en puntos clave o críticos** de las vías prioritarias del Sistema o en ejes relevantes para el transporte público.

#### **Corredores de Transporte Público – Ejes de Movilidad:**

- **Corredores de Transporte Público;** ejes exclusivos, conexiones viales, transiciones viales y adecuación de ejes actuales para el transporte público.

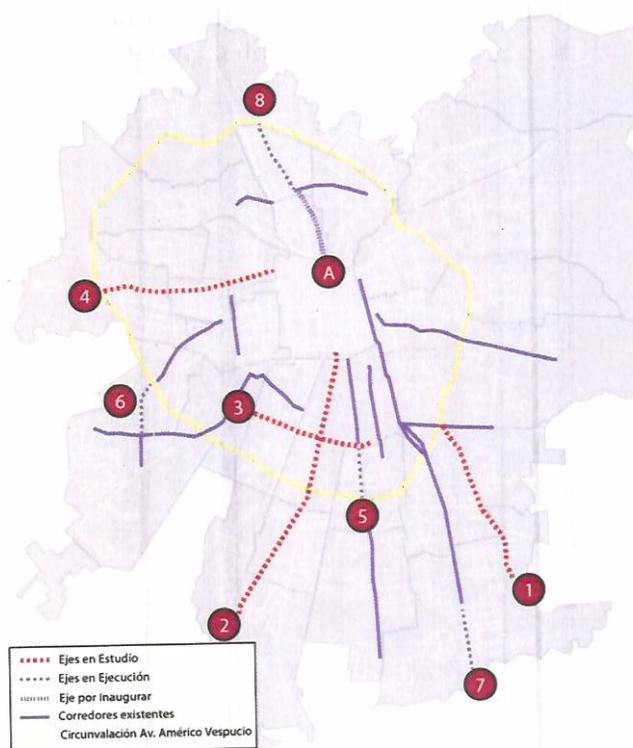
Durante el período se estudiarán los siguientes ejes prioritarios para relevar e implementar mejoras en la infraestructura. Respecto de esos mismos ejes, se evaluará la materialización de Corredores de Transporte Público u obras que mejoren la segregación del transporte público respecto otros modos de transporte.

**TABLA N°2 | CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO**

EJE PRIORITARIO	DESDE	HASTA	Etapa	Km.
1 Eje La Florida – Camilo Henríquez	A. Vespucio	El Peñón	Estudio	8,8
2 Eje Gran Avenida	Bío Bío	Balmaceda	Estudio	13,5
3 Eje Lo Ovalle	Las Industrias	G. Velásquez	Estudio	6,9
4 Eje San Pablo	P. Isidora Poniente	Matucana	Estudio	9
5 Eje Santa Rosa Intermedio	Lo Ovalle	A. Vespucio	Ejecución	2,7
6 Eje Pajaritos Intermedio	Chacabuco	A. Vespucio	Ejecución	2,9
7 Eje Vicuña Mackenna Sur	San Carlos	San Pedro	Ejecución	2,7
8 Eje Independencia	Dorsal	A. Vespucio	Ejecución	4,1
TOTAL KILÓMETROS				42,4

Fuente: Gerencia de Planificación e Infraestructura, Secretaría Ejecutiva del DTPM.

**FIGURA N°2 | CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO**



Fuente: Gerencia de Planificación e Infraestructura, Secretaría Ejecutiva del DTPM.

**Análisis e inicio de estudios para transiciones viales, ingresos y salidas adicionales a Corredores de Transporte Público o Ejes de Movilidad existentes.**

- **Av. Departamental**, intersecciones Pedro Aguirre Cerda, Las Industrias y J. J. Prieto Vial.
- **Av. Grecia**, entre Crescente Errázuriz y Vicuña Mackenna.
- **Av. Grecia**, intersecciones Campo de Deportes y Av. Salvador.

- **Av. Vicuña Mackenna**, entre Barón Pierre de Coubertín y Alameda.
- **Av. Vicuña Mackenna**, entre Av. Matta y Coquimbo.
- **Av. Pajaritos**, intersección Vicente Reyes.
- **Av. Concha y Toro**, intersecciones Los Toros, Gabriela Oriente y del Caribe.
- **Av. Santa Rosa**, intersección Américo Vespucio.
- **Av. Pedro Aguirre Cerda**, intersecciones Lo Errázuriz y El Mirador.
- **Av. Las Industrias**, intersección Isabel Riquelme.

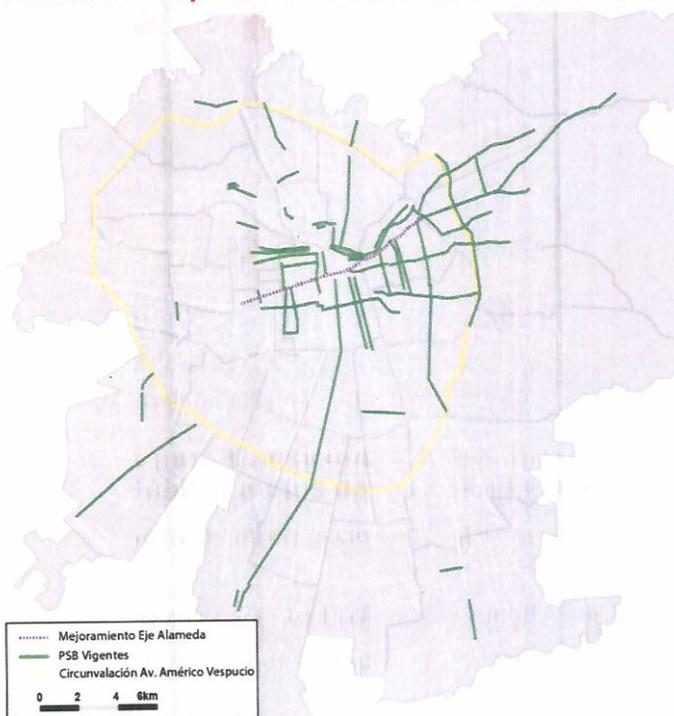
**Pistas Sólo Bus:**

- **Medidas de Gestión e Innovación**, incluyendo demarcación, señalización y cámaras de fiscalización.
  - **Implementación de 100 km de nuevas Pistas Sólo Bus de alto estándar.**
    - Nueva demarcación vial.
    - Mejoramiento de cruces críticos.
    - Mejoramiento en puntos de parada.
    - Implementación de cámaras de fiscalización.
  - **Actualización de Pistas Sólo Bus existentes a alto estándar.**
    - Nueva demarcación vial en toda la red.
    - Implementación de cámaras de fiscalización en 200 kms de vías.
    - Mejoras en Puntos de Parada y cruces en principales ejes.
  - **Mejoramiento integral del eje Alameda – Providencia en el tramo Las Rejas – Tobalaba.**

**Además de la actualización de la demarcación y señalización completa del eje, se incorporan los siguientes elementos:**

- Implementación de paraderos con el nuevo estándar
- Mejoramiento y aumento de cámaras de fiscalización.
- Conservación y normalización de pavimentos, iluminación y dispositivos viales.
- Mejoramiento de semáforos.

**FIGURA N°3 | PISTAS SÓLO BUS ALTO ESTÁNDAR**



Fuente: Gerencia de Planificación e Infraestructura, Secretaría Ejecutiva del DTPM.

**Vías Exclusivas:**

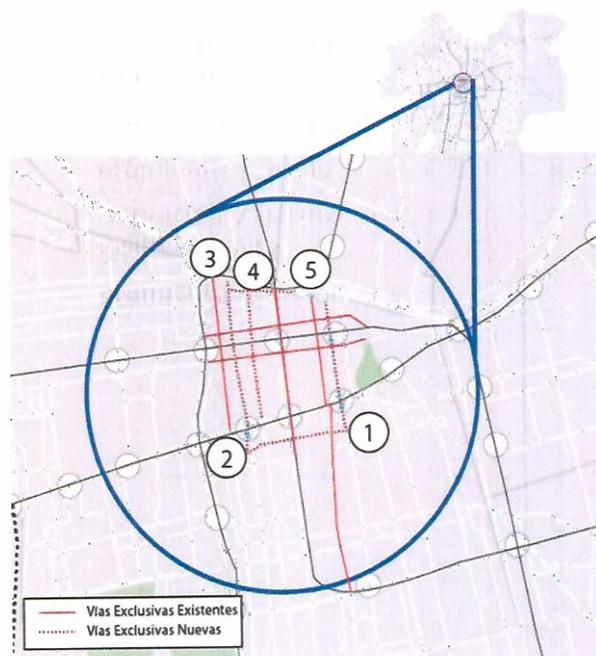
- **Proyectos de mejora de infraestructura de transporte y urbana en ejes del centro de Santiago, bajo el estándar del Plan Centro.**

**TABLA N°3 | VÍAS EXCLUSIVAS EN PLAN CENTRO**

	Vía Exclusiva	Desde	Hasta	Km
1	Mac Iver - Santa Rosa	Alonso de Ovalle	I.V. Vergara	1,2
2	Alonso de Ovalle - Lord Cochrane	San diego	Lord Cochrane- Alameda	0,5
3	Amunátegui	Alameda	Balmaceda	1,4
4	Teatinos	Alameda	Balmaceda	1,4
5	General Mackenna	Amunátegui	Bandera	0,4
<b>TOTAL KILÓMETROS</b>				<b>4,9</b>

Fuente: Gerencia de Planificación e Infraestructura, Secretaría Ejecutiva del DTPM.

#### FIGURA N°4 | VÍAS EXCLUSIVAS EN PLAN CENTRO



Fuente: Gerencia de Planificación e Infraestructura, Secretaría Ejecutiva del DTPM.

- **Implementación de Planes de conservación y mantenimiento de Vías Prioritarias del Sistema**
  - Conservación rutinaria y periódica de Ejes de Movilidad o Corredores de Transporte Público existentes.
    - Eje Suiza – Las Rejas.
    - Eje Santa Rosa, desde Marcoleta hasta Acceso Sur.
    - Eje Independencia.
    - Eje Grecia.
    - Eje Vicuña Mackenna.
    - Eje Rinconada.
    - Otros<sup>1</sup>.
- **Plan de conservación de pavimentos, demarcación y dispositivos en vías prioritarias (Pistas Sólo Bus y Vías Exclusivas)**
  - Conservación de pavimentos en Pistas Sólo Bus o Vías Exclusivas<sup>2</sup>.
- **Mejoramiento de semaforización, sincronización e información variable en vías prioritarias del Sistema.**

<sup>1</sup> Se analizarán diversos ejes, priorizando su conservación y mantenimiento según el estado de la infraestructura, continuidad de mantenimiento y/o demanda operacional.

<sup>2</sup> Se analizarán diversos ejes, priorizando su conservación y mantenimiento según el estado de la infraestructura, continuidad de mantenimiento y/o demanda operacional.

- **Estandarización de ciclovías:** Considerando el Plan Maestro de Ciclovías de la ciudad de Santiago, actualmente en desarrollo, algunos corredores de transporte público cuentan con ciclovías adyacentes que no cumplen el actual estándar definido en el D.S MTT N° 102. Los ejes que se identifican son:

- Camino a Rinconada.
- Pajaritos.
- Santa Rosa.
- Pedro Aguirre Cerda.
- Las Industrias.
- Grecia.

## 5.2.6. FUENTE DE FINANCIAMIENTO Y ORGANISMO EJECUTOR DEL PROGRAMA 2

**TABLA N°4 | FINANCIAMIENTO Y ORGANISMO EJECUTOR DEL PROGRAMA 2**

INICIATIVA / PROYECTO	CENTRO DE GESTIÓN	FINANCIAMIENTO
<b>Corredores de Transporte Público:</b>		
Ejecución de conexiones viales		
2.1 Independencia Tramo 2+Pajaritos Intermedio + Vicuña Mackenna Extensión + Santa Rosa Intermedio + Otros. Incluye Estudios y Obras.	DTPM + SERVIU RM	DTPM
<b>Pistas Sólo Bus:</b>		
2.2 Implementación Nuevas PSB - Obras Civiles - Cámaras de Fiscalización - Conservación y mejoramiento.	DTPM + SERVIU RM + FISCALIZACIÓN	DTPM
<b>Vías Exclusivas:</b>		
2.3 Plan Centro 4.9 Km. (Mac Iver + Amunategui + Teatinos + A. de Ovalle + Gral. Mackenna)	DTPM + IMS	DTPM
<b>Plan de Mantenimiento y Conservación Vías Preferentes:</b>		
2.4 Plan de Conservación CTP + Intersecciones Críticas + Plan de Conservación ed Pavimentos + Medidas de Gestión.	DTPM + SERVIU RM + UOCT	DTPM + SERVIU RM
2.5 Asesorías de Apoyo	DTPM + SERVIU RM	DTPM
<b>TOTAL</b>		

Fuente: Gerencia de Planificación e Infraestructura, Secretaría Ejecutiva del DTPM.

## 5.3. PROGRAMA 3: INTEGRACIÓN DE MODOS

### 5.3.1. TIPO DE PROYECTOS

#### Estudios, factibilidad y prediseños para:

- Estaciones de Intercambio Modal (EIM)
- Zonas de Intercambio Modal (ZIM)

### 5.3.2. OBJETIVO GENERAL

**Mejorar la experiencia de transbordos** del Sistema a través de EIM y ZIM y promover la integración modal.

### 5.3.3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Lograr un Sistema más integrado entre los distintos modos de transporte que lo componen (Metro, Tren en el tramo Alameda-Nos, buses) y otros modos tales como buses rurales, taxis, bicicletas, etc.
- Proveer espacios especializados que internalicen los impactos de los puntos de regulación y cabezales.
- Generar infraestructura especializada para el intercambio modal que se convierta en polo de atracción y plusvalía en su entorno, a través de los servicios y accesibilidad a los distintos modos que la componen.
- Proponer el reconocimiento de los puntos de intercambio modal en los Instrumentos de Planificación Territorial.

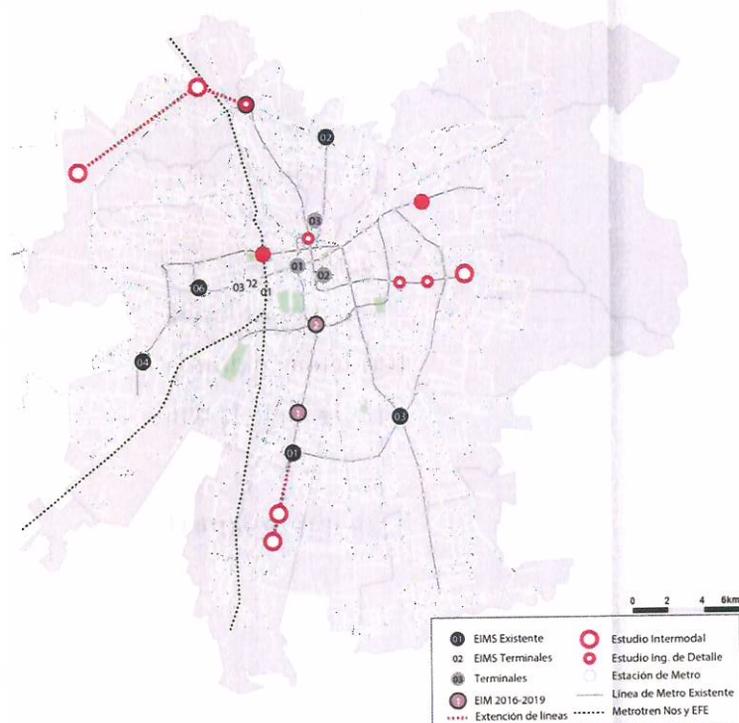
### 5.3.4. DESAFÍOS

- Apoyar en modelos de negocio y gestión para implementación y operación de EIM y ZIM.

### 5.3.5. DESCRIPCIÓN DE INICIATIVAS 2021 – 2025

- **EIM Escuela Militar.**
  - Estudios de Proyecto e ingeniería de detalle (a cargo del Ministerio de Obras Públicas).
  - Apoyo en el análisis de modelo de negocios y explotación.
  - Apoyo en la implementación y ejecución de Obras Civiles.
- **Implementación de mejoras para el intercambio modal entre y transporte público en superficie.**
  - Estudios y obras en el marco del Convenio de Colaboración suscrito entre la Subsecretaría de Transportes y la Empresa de Transporte de Pasajeros METRO S.A., aprobado mediante Resolución Exenta N° 329, de 2018, y modificado por Resolución Exenta N° 748, de 2021, ambas de la Subsecretaría de Transportes:
  - Estudio de Ingeniería de detalle para la Estación Fernando Castillo Velasco.
  - Estudio Intermodal Extensión L2, Hospital El Pino y Lo Martínez.
  - Estudio Intermodal Extensión L3, Plaza Quilicura y Lo Cruzat.
  - Estudio e Ingeniería de Detalles para mejora de intermodalidad en superficie, entorno de las Estaciones L3 y L6; Villa Frei, Chile España, Cal y Canto, Los Libertadores y Biobío.
- **Impulsar con otros organismos públicos y operadores de servicios de transporte (SECTRA, EFE, entre otros), la generación de alianzas técnicas para apoyar y cooperar en el desarrollo de iniciativas y estudios de intermodalidad.**

## FIGURA N°5 | INTEGRACIÓN DE MODOS



Fuente: Gerencia de Planificación e Infraestructura, Secretaría Ejecutiva del DTPM.

### 5.3.6. FUENTE DE FINANCIAMIENTO Y ORGANISMO EJECUTOR DEL PROGRAMA 3

**TABLA N°5 | FINANCIAMIENTO Y ORGANISMO EJECUTOR DEL PROGRAMA 3**

INICIATIVA / PROYECTO	CENTRO DE GESTIÓN	FINANCIAMIENTO
3.1 Estudio Proyecto Ingeniería y futuras OOC EIM Escuela Militar	MOP	MOP + POR DEFINIR FINANCIAMIENTO DE OOC
3.2 Estudios de Ingeniería de detalle, intermodalidad en el marco de nuevas Est. De Metro y extensiones de Línea.	DTPM + METRO S.A.	DTPM (*)
3.3 Análisis Intermodal estaciones Santiago, Batuco / Santiago . Melipilla	EFE	POR DEFINIR
3.4 Asesorías de Apoyo	DTPM	DTPM
<b>TOTAL</b>		

(\*) En virtud del Convenio de Colaboración suscrito entre la Subsecretaría de Transportes y la Empresa de Transporte de Pasajeros METRO S.A., aprobado mediante Resolución Exenta N° 329, de 2018, y modificado por Resolución Exenta N° 748, de 2021, ambas de la Subsecretaría de Transportes.

Fuente: Gerencia de Planificación e Infraestructura, Secretaría Ejecutiva del DTPM.

## 5.4. PROGRAMA 4: TERMINALES Y PUNTOS DE REGULACIÓN

### 5.4.1. TIPO DE PROYECTOS

Este programa se compone de tres tipos de infraestructura principales:

- **Depósitos**
- **Terminales**
- **Puntos de Regulación**

### 5.4.2. OBJETIVO GENERAL

**Consolidar una red de terminales** estable, eficiente y con estándares homogéneos, con espacios adecuados para los trabajadores del Sistema y que minimicen las externalidades negativas en su entorno.

**Mejorar la calidad de servicio de las personas usuarias** en base a la disminución en sus tiempos de espera, producida por una mejora en la regularidad y frecuencia de los buses, posibilitada por los nuevos puntos de regulación.

### 5.4.3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Consolidar una red de terminales que tenga una **estabilidad suficiente en el tiempo**, bajando las barreras de entrada a futuros concesionarios de uso de vías.
- Consolidar una red de terminales con capacidad suficiente que **minimice los costos para el Sistema**, privilegiando así mejores localizaciones respecto a distancia a cabezales, impactando positivamente también en la calidad de servicio.
- Consolidar una red de terminales con **estándares homogéneos de calidad de la infraestructura**, para satisfacer los requerimientos del Sistema en cuanto a instalaciones para sus trabajadores y mitigación de externalidades negativas.

### 5.4.4. DESAFÍOS

- Priorizar la adquisición de terminales para contar con infraestructura especializada de transporte para una adecuada operación del Sistema.
- Incorporar nuevas alternativas para el uso y la habilitación de terminales necesarios para el Sistema.

### 5.4.5. DESCRIPCIÓN DE INICIATIVAS 2021 – 2025

- **Disponibilizar terminales de acuerdo con los requerimientos del Nuevo Modelo de Negocios del Sistema<sup>3</sup>**

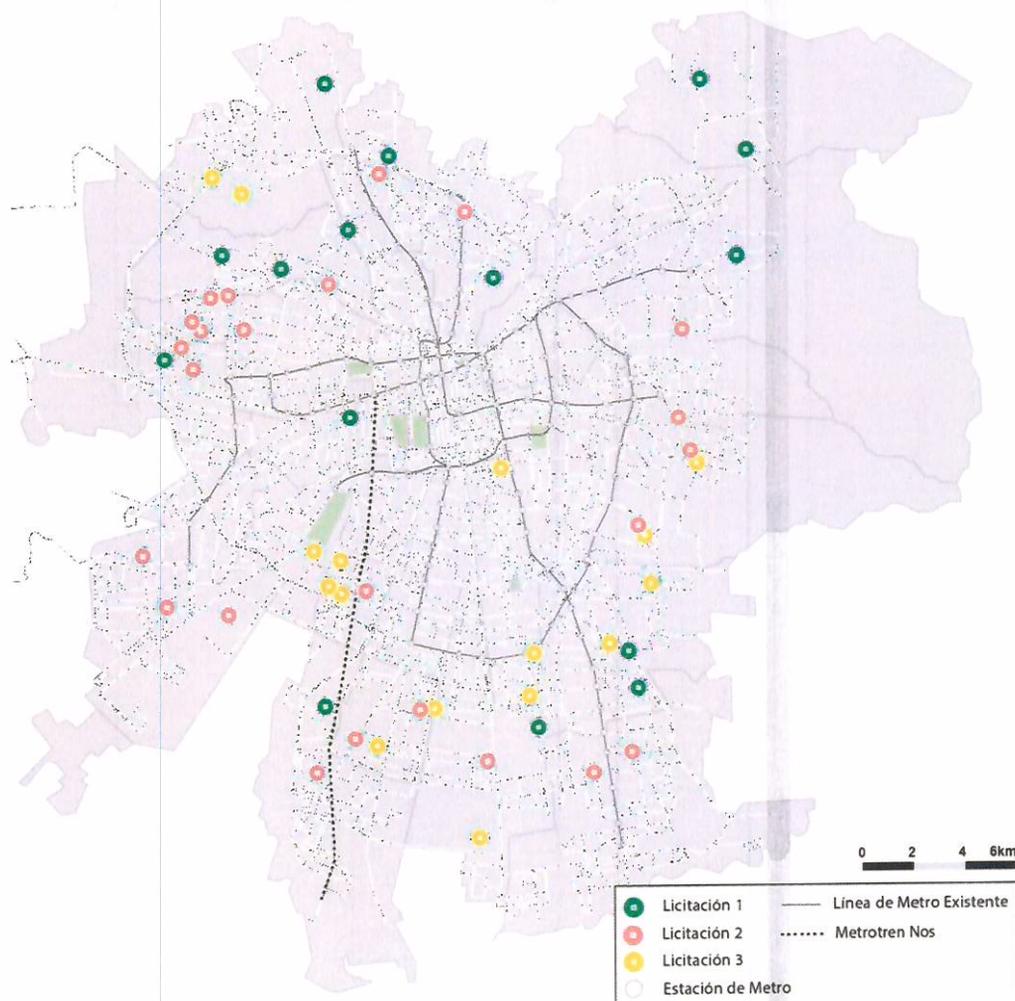
Para estos efectos, se han identificado tres grupos de terminales, asociados a la realización de procesos de licitación de uso de vías sucesivos:

---

<sup>3</sup> Datos referenciales. Los diseños de oferta y consiguientes requerimientos de flota serán determinados en las licitaciones futuras.

- Licitación N° 1; superficie requerida: 388.466 m2.
- Licitación N° 2; superficie requerida: 579.082 m2.
- Licitación N° 3; superficie requerida: 201.702 m2.
- **Implementación de 5 Puntos de Regulación de Alto Estándar (cabezales + servicios)**
  - Disponibilizar infraestructura de calidad en cabezales.
  - Realizar mejoras en los servicios para los operadores del Sistema.
  - Mejorar la inserción urbana de los cabezales con el entorno.
  - Modelos de gestión con municipios.

**FIGURA N°6 | TERMINALES Y PUNTOS DE REGULACIÓN**



Fuente: Gerencia de Planificación e Infraestructura, Secretaría Ejecutiva del DTPM.

#### 5.4.6. FUENTE DE FINANCIAMIENTO Y ORGANISMO EJECUTOR DEL PROGRAMA 4

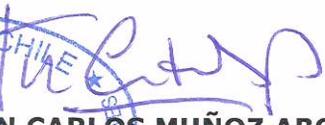
**TABLA N°6 | FINANCIAMIENTO Y ORGANISMO EJECUTOR DEL PROGRAMA 4**

INICIATIVA / PROYECTO	CENTRO DE GESTIÓN	FINANCIAMIENTO
4.1 Terminales Licitación 1	SERVIU	MTT
4.2 Terminales Licitación 2	SERVIU	MTT
4.3 Puntos de Regulación + Estudios	DTPM	DTPM
4.4 Asesorías	DTPM	DTPM
TOTAL		

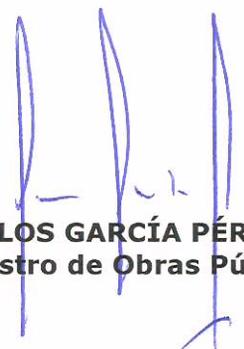
Fuente: Gerencia de Planificación e Infraestructura, Secretaría Ejecutiva del DTPM.

2° **PUBLÍQUESE** el presente acto administrativo en la página [www.subtrans.cl](http://www.subtrans.cl).

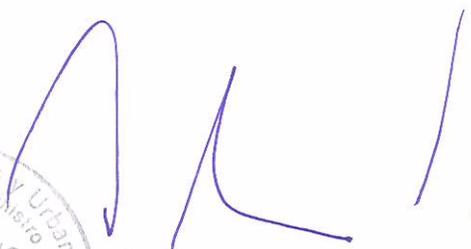
**ANÓTESE Y COMUNÍQUESE**

  
**JUAN CARLOS MUÑOZ ABOGABIR**  
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

  
**MARIO MARCEL CULLELL**  
Ministro de Hacienda

  
**JUAN CARLOS GARCÍA PÉREZ DE ARCE**  
Ministro de Obras Públicas

  
**GIORGIO JACKSON DRAGO**  
Ministro de Desarrollo Social y Familia

  
**CARLOS MONTES CISTERNAS**  
Ministro de Vivienda y Urbanismo

  
**CLAUDIO ORREGO LARRAÍN**  
Gobernador Regional Metropolitano de Santiago

CMR/CPA/NCL/DRP/PTS/MSP/ASE/CGM

**Distribución:**

- Ministerio de Hacienda.
- Ministerio de Obras Públicas.
- Ministerio de Desarrollo Social y Familia.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
- Gobierno Regional Metropolitano de Santiago.
- Gabinete, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- Gabinete, Subsecretaría de Transportes.
- Gerencia de Movilidad e Infraestructura, Secretaría Ejecutiva del DTPM.
- Gerencia Legal, Secretaría Ejecutiva del DTPM.
- Oficina de Partes, Secretaría Ejecutiva del DTPM.
- Oficina de Partes, Subsecretaría de Transportes.
- Archivo.


A/16421633