

## **PROPUESTA DE TEODORO VELOSO PLANES DE TRANSPORTE CIUDADANOS**

Ante los problemas de contaminación y congestión de Santiago, y considerando las dificultades habidas y probablemente futuras del Plan TRANSANTIAGO, los ciudadanos queremos involucrarnos y aportar a la solución de estos problemas. Con la experiencia que ganemos con este caso, nos abocaremos a replicarlo en otras ciudades del País con problemas similares.

### **1      EI ANTES**

1.1      Proponer un Sistema de Transporte Público basado en una Red Troncal de Metro, como alternativa a la Red Troncal de Buses en la que se basa el actual esquema del Transantiago.

Por el momento, tenemos esta propuesta:

[http://static.flickr.com/44/142495720\\_09daec1623\\_o.jpg](http://static.flickr.com/44/142495720_09daec1623_o.jpg)

Para que el TRANSANTIAGO sea viable, estimamos que éste debe organizarse en base a una **Red Troncal de Metro**, en vez de basarlo en Servicios Troncales de Buses, como se está tratando de hacer, infructuosamente hasta el momento.

Esta **RED TRONCAL DE METRO** se compone de:

#### **A - Nueva Línea 6 a Maipú** (Celeste)

Para descongestionar la Línea 1 se requiere una nueva Línea 6 de Oriente a Poniente (graficado en celeste), que desde la esquina de "3 Poniente" con Grecia, siga por "5 de Abril", pasando por el "Portal Bicentenario", continúe por la línea FFCC abandonada, combinando con la Estación "Franklin" de la Línea 2 y la Estación "Rodrigo de Araya" de la Línea 5, hasta la Avda. "Pedro de Valdivia" para terminar combinando con la estación homónima de la Línea 1.

Su longitud es de 22 km.

#### **B - Nueva Línea 3** (Naranja)

Tiene por objeto servir con Metro a las dos avenidas más importantes que aún no lo tienen: Independencia e Irarrázaval. Su trazado comienza en la bifurcación de las Avenidas Vivaceta e Independencia, continúa por esta última para combinar con la Estación "Cal y Canto" de la Línea 2, "Pza. de Armas" de la Línea 5 y "U. de Chile" de la Línea 1. Dobla en Avda. Matta para combinar con la Estación "Irarrázaval" de la Línea 5, con la futura estación de la Línea 6 en "Pedro de Valdivia" y con la Estación "Pza. Egaña" de la Línea 4 hasta Larraín con Tobalaba en la comuna de la Reina.

Su longitud es de 17 km.

#### **C - Extensión de Línea 5 a Cerro Navia y Pudahuel** (Verde)

Para mejorar la afluencia del Metro, se propone extender la Línea 5 hacia el Poniente para interceptar las principales vías de esa zona, en vez de repetir la Estación “San Pablo” con el trazado anunciado el año pasado.

La extensión parte en la Estación “Quinta Normal”, gira por “Gral. Velásquez” para tomar la Avda. “Mapocho”, continuando por “J.J. Pérez” hasta su bifurcación con la Avda. “San Daniel”.

Su longitud es de 7,5 km.

#### <b>D - Extensión de Línea 1 a Los Domínicos</b> (Rojo)

Ya que la saturación de la Línea afecta a los usuarios del sector Poniente de la ciudad, la extensión de la Línea 1 hacia el Oriente es posible debido a que esos usuarios ocuparían la capacidad disponible para los viajes en sentido opuesto a los de los usuarios del Poniente.

Por consiguiente, en mi opinión es recomendable mantener esta extensión en los mismo términos que fue anunciada el año pasado.

Su longitud es de 3,9 km

#### <b>E – Implementación de Metro-Tren (Violeta)</b>

Para aprovechar la faja ferroviaria existente, la implementación y extensión del Metro-tren hasta la comuna de Quilicura combinando con la nueva estación de la Línea 6, la “Estación Central” de la Línea 1 y la Estación “Quinta Normal” de la Línea 5.

#### <b>SISTEMA COMPLEMENTARIO DE BUSES</b> (Gris)

Debido a que los buses son más lentos, más congestionantes, con menor capacidad y más caros (por pasajero transportado) que el Metro, deben usarse solamente como servicios complementarios y en combinación con las Estaciones del Metro, circulando por calles con menores flujos de pasajeros.

El sistema de buses complementario a la Red Troncal de Metro, estaría conformado por:

#### <b>T - Vías Troncales de Buses</b>

Los Servicios Troncales de Buses debieran ser solamente 2, como precursores de futuras Líneas de Metro.

#### <b>T1 – “Anillo Intermedio”</b>

Su función esencial es la de conectar transversalmente las Líneas de Metro. Para ello, su trazado es la Avda. “Dorsal” en el Norte, la Avda. “Las Rejas” en el Poniente, Avda. “Departamental” en el Sur y solamente una parte de la Avda. “Pedro de Valdivia” en el Oriente.

#### <b>T2 – “Santa Rosa”</b>

En razón de la mayor extensión de la zona Sur de la metrópoli, sería aconsejable implementar un servicio troncal de buses, pero llegando solamente hasta la Avda. Matta donde combinaría con la estación de la Línea 3.

## <b>A – Servicios Alimentadores</b>

Por razones prácticas, aquí no se definen los servicios “alimentadores”, que tendrán la función de acercar a los pasajeros desde sus orígenes y destinos a las estaciones de Metro y a los paraderos de los servicios troncales.

1.2 Solicitar estadísticas de la Encuesta de Origen y Destino de Viajes en Red de Metro del año 2005 y 2006, para comparar las alternativas de trazado propuestas.

1.3 Definir los criterios con los que debiesen ser evaluadas las alternativas de Red Troncal de Metro y Red Troncal de Buses.

### 1.3.1 Descontaminación

Atmosférica (Unidades físicas de componentes)

Acústica (NPS en el entorno y ruido de fondo)

### 1.3.2 Descongestión

Ahorro Global de Tiempos de Viaje

Partición Modal (Variación de Vehículos Privados)

### 1.3.3 Seguridad

Accidentes de tránsito (por vehículo y por pasajero transportado)

### 1.3.4 Equidad Social

Tarifas por tipo usuario (% de ahorro según categorías de ingreso)

Ahorros de Tiempo (% de minutos según categoría de ingreso)

### 1.3.5 Modificación de la Re-distribución de la Demanda (MUSSA)

Incentivo Desarrollo de Nuevos centros de Servicios (Empleos)

Densificación Habitacional (Residencia)

### 1.3.6 Indicadores Clásicos de Rentabilidad (TIR y VAN)

Costo Global del Sistema de Transporte asociado a cada alternativa. (No marginal de proyectos parciales)

Costos de Infraestructura (Suelo, construcción y mantenimiento de calles y paraderos de transferencia, terminales y estacionamientos)

Costos de Vehículos (Vida útil para cálculo del valor residual)

Costos de Regulación, Señalización y Vigilancia

### 1.3.7 Calidad de Servicio

Confiabilidad de Tiempos de Viaje

Tasa de fallas

Confort

### 1.3.8 Facilidad de Gestión, Administración y Fiscalización

1.3.9 Generación de Plusvalía Territorial  
Recuperación Vía Tributación  
Recuperación Vía Valorización directa

1.4.- Destacar la necesidad de que los ciudadanos tengamos acceso a la información para comprometernos en la fiscalización del Sistema de Transporte Público.

## 2 EI DESPUES

2.1 Presentar al Ministro de Transportes nuestro Plan Alternativo.

2.2 Solicitar al Ministro de Transportes que ésta alternativa sea incluida en el Estudio "Análisis y Desarrollo de la Red de Metro" que se inició el mes de Julio del 2006 y termina el mes de Enero del 2008. (ver Sitio: [www.chilecompras.cl](http://www.chilecompras.cl) - Adquisición: 627-211-LP06)

2.3 Solicitar al ministerio de transporte que inicie una campaña de educación al usuario de transporte público con fecha limite de inicio 01 de octubre.

2.3.1 Que el MTT coordine con las demás ministerios, instituciones públicas y organizaciones ciudadanas, para que en sus respectivas páginas web exista un enlace con información de recorridos y frecuencias, no sólo del transantiago, sino que a nivel nacional de todas las licitaciones de buses urbanos y taxis colectivos.

2.3.2 Junto con ello inicie en Santiago con todas las comunas periféricas una campaña informativa y educativa de los recorridos, frecuencias, derechos y deberes como usuario de transporte público; que involucre un link en cada sitio web de las municipalidades y se entreguen volantes educativos en municipalidades, colegios, hospitales, supermercados, centros comerciales y otros sitios de gran afluencia.

2.3.3 Sensibilizar a las autoridades; ministros, subsecretarios, senadores, diputados, alcaldes, concejales, etc., utilicen al menos un mes el transporte público.

2.3.4 Capacitación a los entes fiscalizadores: funcionarios del seremitt, inspectores municipales y carabineros.

2.3.5 Capacitación a servicio de atención de clientes: OIRS y SERNAC.

2.3.6. Divulgación masiva (primera instancia página web) de los reclamos, sanciones y soluciones.

2.4 Seguimiento

2.4.1 Pedir que se publiquen los Informes Parciales del Estudio “Análisis y Desarrollo de la Red de Metro”, para verificar el resultado que están teniendo la evaluación de las alternativas según los criterios de evaluación definidas por los ciudadanos.

2.4.2. Revisar páginas de instituciones públicas y organizaciones no gubernamentales, en particular las comprometidas con el transporte público.

2.4.3 Verificar las campañas comunales.

2.4.4 Verificar el uso de transporte público por parte de las autoridades.

2.4.5 Hacer uso del transporte público y de los canales de atención.

2.4.6 Validar y verificar la divulgación masiva de los reclamos, sanciones y soluciones.

2.4.7 Revisar al cabo de un mes los índices de contaminación (sólo es posible en Santiago)(Debiese disminuir).

2.4.8 Revisar al cabo de un mes el consumo de combustible (Debiese disminuir).

2.4.9 Realizar al cabo de un mes una encuesta de calidad de servicio.(Miembros de atina).