ESTUDIO "DIAGNÓSTICO E IMAGEN OBJETIVO ACTUALIZACIÓN PLAN REGULADOR COMUNAL DE QUILICURA"

REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

ETAPA 2. REVISIÓN, ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO
INFORME ETAPA 2

ESTUDIO DE DIAGNÓSTICO COMUNAL (EDC)

ANEXO 2:
DIAGNOSTICO DEL ESTUDIO DE CAPACIDAD VIAL – PARTE 1

REVISIÓN 2
Mayo 2020

DOCUMENTO DE AVANCE

El presente documento corresponde a la ETAPA 2. REVISIÓN, ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO (Revisión 1) de Estudio "DIAGNÓSTICO E IMAGEN OBJETIVO ACTUALIZACIÓN PLAN REGULADOR COMUNAL DE QUILICURA", encargado por la SEREMI de Vivienda y Urbanismo, Región Metropolitana, a INFRACON S.A.

PROFESIONAL A CARGO:
Irene Baeza Pinto, Ingeniero Civil

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES

CONTRAPARTE TÉCNICA:
Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo
Municipalidad de Quilicura
Región Metropolitana

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN 1
2. METODOLOGÍA 1
3. RECOLECCIÓN DE ANTECEDENTES 2
3.1 ANTECEDENTES CONSULTADOS 2
3.2 INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL VIGENTES 3
4. CARACTERIZACIÓN SITUACIÓN ACTUAL 13
4.1 DEMANDA DE TRANSPORTE 13
4.1.1. Análisis Encuesta Origen destino de viajes del Santiago, año 2012. 13
4.1.2. Asignación de Viajes 22
4.1.3. Accesibilidad Modos No Motorizados A Nivel Comunal. 28
4.2 OFERTA DE TRANSPORTE 29
4.2.1. Red Vial Estructurante 29
4.2.2. Transporte Público 32
4.2.3. Proyectos Programados Plan de Transporte 2025 para Santiago 37
4.2.4. Extensión de la línea 3 de Metro. 46
4.2.5. Tren de Cercanías Santiago - Batuco. 47
4.2.6. Proyecto Túnel Lo Ruiz. 48
4.2.7. Anteproyecto desarrollados en el estudio SECTRA, 2010. 49
4.2.8. Ciclovías 56
4.3 ANÁLISIS DE INDICADORES SIEDU 57
4.3.1. Tiempos de Viaje en el período punta mañana (SIEDU) 57
4.3.2. Accesibilidad a paraderos de transporte público mayor. 59
4.3.3. Nivel de accidentabilidad 60
4.4 POTENCIALIDADES A CONSIDERAR EN LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN REGULADOR COMUNAL 62

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES

1. INTRODUCCIÓN

El presente informe corresponde al Estudio de Capacidad Vial del Plan Regulador Comunal (PRC) de Quilicura que es realizado en concordancia con las indicaciones estipuladas en el Manual "Capacidad Vial de los Planes Reguladores - Metodología de Cálculo" (MINVU, 1997).

El objetivo principal del estudio es determinar la capacidad de transporte de la red vial estructurante propuesta para la comuna de Quilicura, de acuerdo a los usos de suelo y llevar por ende, a las perspectivas de desarrollo definidas en el proyecto del Plan Regulador en estudio. Por lo tanto, la idea fundamental es garantizar que la red vial jerarquizada que se propone, sea capaz de absorber los flujos generados y atraídos por las actividades residenciales y no residenciales presentes en el área de estudio, prestando un nivel de servicio adecuado a los usuarios.

El análisis del balance oferta/demanda en la red de transporte comunal, permitirá identificar ejes o áreas críticas, en relación con los niveles de servicios entregados a los usuarios (grados de saturación y velocidades de operación). Lo anterior se traducirá en eventuales modificaciones de la red vial estructurante, en términos de mejorar el estándar de ciertas vías (cambios de jerarquía) o simplemente ampliar los perfiles de modo de proveer mayor capacidad.

2. METODOLOGÍA

La metodología establecida en el manual "Capacidad Vial de los Planes Reguladores - Metodología de Cálculo" (MINVU, 1997) para estudiar la factibilidad vial de los planes reguladores, se basa en la aplicación del modelo clásico de cuatro etapas (generación-atracción, distribución y partición modal y asignación de viajes) aplicado al período punta mañana.

Adicionalmente, establece distintos niveles de análisis en función de la clasificación de la comuna bajo análisis en función su población, nivel de urbanización y su vocación económica. Es así como establece la existencia de comunas metropolitanas, intermedias y menores.

En este caso Quilicura clasifica como comuna metropolitana y de acuerdo al censo del año 2017 contiene 210,410 habitantes, de los cuales 103,456 son hombres y 106,954 mujeres. Según el INE la proyección de habitantes en el año 2020 es de 254.694 habitantes.

En términos generales la metodología definida, independiente de la clasificación de la comuna, considera el desarrollo de las siguientes cuatro etapas:

I. Recolección de Información
II. Definición de un Escenario de Desarrollo Comunal
III. Predicción del Sistema de Transporte
IV. Análisis de Factibilidad Vial

La primera etapa de recopilación de antecedentes consiste en la reunión de la información existente tanto a nivel municipal como en otros organismos públicos que pueden disponer de información relevante para los fines del presente estudio que permitan realizar una adecuada caracterización del sistema de transporte y de actividades de la comuna. Interesa por cierto conocer la situación actual de las variables relevantes que relacionan el escenario urbano con la generación y atracción de viajes que fundamentalmente son el número de hogares, su caracterización socioeconómica, su localización, la superficie y localización de las principales actividades que generan y atraen viajes.

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES

Adicionalmente, la etapa de caracterización de la situación actual tiene como fuente de información el levantamiento de terreno, en lo que se refiere a la caracterización física de la red vial existente y modelaciones de otros estudios realizados en la comuna.

La tercera etapa a seguir corresponde a una fase de identificación de las características del escenario de desarrollo urbano propuesto por el nuevo PRC, que servirá para definir las variables explicativas para la aplicación de los modelos de generación y atracción de viajes. Este escenario se construye a partir de la situación actual proyectándolo en función de las características del uso de suelo definido en el PRC bajo estudio a 10 años.

La cuarta etapa corresponde a la predicción del sistema de transporte, considerando la definición de la nueva oferta vial establecida en el PRC y los viajes obtenidos a partir de las variables definidas en la Etapa anterior. Finalmente, la última etapa consiste en el análisis de factibilidad vial a futuro de las condiciones de la red vial de acuerdo a la localización de los desarrollos definidos por el nuevo PRC que consiste analizar los niveles de servicio de la red vial para el período crítico que determina la metodología, es decir, para el período punta mañana.

Es importante destacar, que la Etapa de Recopilación de Información se desarrolla en conjunto con la Etapa de Diagnóstico del PRC y las siguientes se realizan en la Fase de Anteproyecto ya que es necesaria su definición para generar los escenarios urbanos y construir las variables explicativas de los viajes.

De acuerdo a la clasificación de esta comuna y la metodología señalada en la Metodología de referencia será preciso ejecutar el modelo de transporte de equilibrio simultáneo ESTRAUS calibrada para la ciudad de Santiago. Para ello será preciso obtener toda la información necesaria para construir una red de modelación de la situación actual y proyectada en el PRC y construir los vectores de viajes que el modelo utiliza. En lo que sigue se reportan los antecedentes recopilados para el logro de este objetivo y se culmina con la propuesta de la red vial estructurante de la comuna.

3. RECOLECCIÓN DE ANTECEDENTES

A continuación se presentan los antecedentes recopilados, los cuales han sido utilizados como base para la caracterización de la situación actual desde la perspectiva del transporte. Entre ellos destacan: antecedentes generales, estudios de transporte en desarrollo y ejecutados, instrumentos de planificación territorial vigentes, información relacionada a la oferta y demanda de transporte, entre otros.

3.1 ANTECEDENTES CONSULTADOS

Los antecedentes consultados fueron:

- ✓ Ordenanza Plan Regulador Metropolitano de Santiango (PRMS).
- ✓ Plan Regulador y Ordenanza de la comuna de Quilicura.
- ✓ Encuesta Origen – Destino de Viajes de Santiago año 2012.
- ✓ Modelación Estraus 2015 (MTT - Sectra).
- ✓ SEREMITT – RM.
- ✓ Red Metropolitana de Movilidad.
- ✓ Sistema de Indicadores y Estándares del Desarrollo Urbano (SIEDU).
- ✓ Antecedentes SEA para proyectos extensión a Quilicura línea 3 del metro y Tren Santiago-Batuco.
- ✓ Estudio Conexiones Viales Sector Norte de la ciudad de Santiago, SECTRA, 2012.

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES

3.2 INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL VIGENTES

Los antecedentes recopilados dicen relación con la infraestructura vial definida en el PRMS indican que la comuna de Quilicura, posee cuatro vías expresas, tres troncales y doce colectoras cuyas fajas varían entre los 15 y 100 metros. El detalle de las vías metropolitanas que pertenecen a la comuna son las presentadas en los siguientes cuadros:

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES

CUADRO Nº 3-1. Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS)

Código	Nombre	Categoría	Condición	Ancho	Artículo PRMS	Declaratoria	Descripción
S/C	Alcalde Juan Larenas	-	Existente	20	Artículo N°4 Transitorio	RES GORE N°20/D.O.04.11.2002	Av. Américo Vespucio - Filomena Garate
S/C	Alcalde Juan Larenas	-	Existente	20	Artículo N°4 Transitorio	RES GORE N°20/D.O.04.11.2003	Av. Américo Vespucio - Pedro Riveros
S/C	Almirante Cristóbal Colon	-	Existente	20	Artículo N°4 Transitorio	RES GORE N°20/D.O.04.11.2004	Canutillar - Av. Américo Vespucio
S/C	El Juncal	-	Existente	30	Artículo N°4 Transitorio	RES GORE N°20/D.O.04.11.1994	Av. El Ferrocarril - Caupolicán
S/C	Filomena Garate	-	Existente	20	Artículo N°4 Transitorio	RES GORE N°20/D.O.04.11.1995	Canutillar - Av. Américo Vespucio
S/C	Ismael Briceño	-	Existente	20	Artículo N°4 Transitorio	RES GORE N°20/D.O.04.11.1996	Américo Vespucio- Alcalde Juan Larenas
S/C	Las Torres	-	Existente	40	Artículo N°4 Transitorio	RES GORE N°20/D.O.04.11.1997	Av. del Cerro - Limite Urbano Sur
S/C	Las Torres	-	Existente	40	Artículo N°4 Transitorio	RES GORE N°20/D.O.04.11.1998	Limite Urbano Norte - Limite Intercomunal Norte
S/C	Los Maitenes	-	Existente	20	Artículo N°4 Transitorio	RES GORE N°20/D.O.04.11.1999	Piedra Roja - El Parque
S/C	San Enrique	-	Existente	20	Artículo N°4 Transitorio	RES GORE N°20/D.O.04.11.2000	Lo Marcoleta - San Luis
S/C	Séptimo de Línea	-	Existente	20	Artículo N°4 Transitorio	RES GORE N°20/D.O.04.11.2001	Lo Marcoleta - Los Maitenes
C1N	Cañaveral	Colectora	Existente	30	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°20/D.O.04.12.1994/C	FF.CC al norte- Carretera General San Martin
C5N	Colo Colo	Colectora	Existente	25	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°20/D.O.04.12.1994/C	Av. Américo Vespucio- Estero Las Cruces
C5N	Colo Colo	Colectora	Apertura	25	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°20/D.O.04.12.1994/C	Estero Las Cruces - Av. Las Industrias

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES

Código	Nombre	Categoría	Condición	Ancho	Artículo PRMS	Declaratoria	Descripción
S/C	Av. Las Industrias	Colectora	Apertura	30	Artículo 4-9 PRMS/1.3.1.	RES GORE N°153/D.O.26.11.2013/C	Pudahuel Poniente- Costanera Poniente Ferrocarril
S/C	Av. Las Torres	Colectora	Apertura	40	Artículo 4-9 PRMS/1.3.1.	RES GORE N°153/D.O.26.11.2013/C	Av. Las Industrias- 45 m al norte de calle Víctor Ochsenius
S/C	Costanera Sur Estero Las Cruces	Colectora	Apertura	40	Artículo 4-9 PRMS/1.3.1.	RES GORE N°153/D.O.26.11.2013/C	Camino Lampa/Camino Lo Boza- Costanera Poniente Ferrocarril
S/C	Industrial	Colectora	Apertura	30	Artículo 4-9 PRMS/1.3.1.	RES GORE N°153/D.O.26.11.2013/C	Pudahuel Poniente- Camino Lo Etchevers
S/C	Santa Laura	Colectora	Apertura	25	Artículo 4-9 PRMS/1.3.1.	RES GORE N°153/D.O.26.11.2013/C	Av. Las Industrias- 50m al norte de calle Kintamani
E14N	Av. Américo Vespucio	Expresa	Existente	60	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.1.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/E	Camino Lo Boza- Rio Mapocho
E1N	Acceso Norte Avenida Apóstol Santiago	Expresa	Existente	50	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.1.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/E	Carretera Panamericana Norte/Ruta 5/ Av. Presidente Eduardo Frei Montalva- Av. Jorge Hirmas
E1N	Carretera Panamericana Norte/Ruta 5/ Av. Presidente Eduardo Frei Montalva	Expresa	Existente	100	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.1.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/E	Av. Américo Vespucio- Jorge Hirmas
E1N	Carretera Panamericana Norte/Ruta 5/ Av. Presidente Eduardo Frei Montalva	Expresa	Existente	100	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.1.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/E	Limite comunal norte de Quilicura- Av. Américo Vespucio
E8N	Camino Lampa/Camino Lo Boza	Expresa	Ensanche	40	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°20/D.O.04.11.1994/E	Av. Lo Marcoleta- Pudahuel Poniente
E9N	Carretera General San Martin	Expresa	Existente	80	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.1.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/E	LEU norte Santa Luz (ZUEM)- Av. Américo Vespucio
M22N	Av. Aeropuerto	Metropolitana	Apertura	100	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.1.	RES GORE N°39/D.O.12.12.1997/M	Av. Las Industrias- Camino Lampa/Camino Lo Boza
C2N	O'Higgins	Troncal	Ensanche	30	Artículo 7.1.1.	RES GORE	Ex LEU norte de Quilicura-FF.CC

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES

Código	Nombre	Categoría	Condición	Ancho	Artículo PRMS	Declaratoria	Descripción
					PRMS/Articulo 7.1.1.2.	N°20/D.O.04.11.1994/T	al norte
C3N	Lo Cruzat	Troncal	Apertura	30	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	Ex LEU norte de Quilicura-FF.CC al norte
T1N	Camino Lo Etchevers	Troncal	Existente	40	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	Av. Américo Vespucio- Lo Marcoleta
T20N	Caupolicán	Troncal	Existente	30	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	Limite comunal norte de Quilicura-General San Martin
T22N	Costanera Norte Estero Las Cruces	Troncal	Apertura	40	Artículo 4-9 PRMS/1.3.1.	RES GORE N°153/D.O.26.11.2013/T	Camino Lampa/Camino Lo Boza-Costanera Poniente Ferrocarril
T23N	O'Higgins	Troncal	Existente	30	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	Manuel Antonio Matta-LEU Norte de Santiago
T23N	San Ignacio	Troncal	Existente	30	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	FF.CC al norte- Carretera General San Martin
T24N	Las Esteras	Troncal	Existente	30	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	FF.CC al norte-Carretera Panamericana Norte/Ruta 5/Av. Presidente Eduardo Frei Montalva
T24N	Lautaro	Troncal	Existente	30	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	Carretera Panamericana Norte/Ruta 5/Av. Presidente Eduardo Frei Montalva - Caupolicán
T24N	Lo Cruzat	Troncal	Existente	30	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	Manuel Antonio Matta- LEU Norte de Santiago
T25N	Av. Lo Marcoleta	Troncal	Ensanche	40	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°20/D.O.04.11.1994/T	Camino Privado/40 m. al poniente de calle Parroquia Santo Tomas
T25N	Av. Lo Marcoleta	Troncal	Existente	40	Artículo 7.1.1.	RES GORE	LEU Poniente de Santiago/FF.CC

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES

Código	Nombre	Categoría	Condición	Ancho	Artículo PRMS	Declaratoria	Descripción
					PRMS/Articulo 7.1.1.2.	N°20/D.O.04.11.1994/T	al norte
T25N	Av. Lo Marcoleta	Troncal	Apertura	40	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°20/D.O.04.11.1994/T	T1 Camino Lo Etchevers/Camino Privado
T25N	El Carmen	Troncal	Existente	30	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	FF.CC al norte-Carretera Panamericana/ Norte Ruta 5/Av. Presidente Eduardo Frei Montalva
T25N	El Molino	Troncal	Existente	30	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	Carretera Panamericana Norte/Ruta 5/Av. Presidente Eduardo Frei Montalva-Carretera General San Martin
T27N	Camino del Cerro	Troncal	Existente	18	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	Av. Américo Vespucio- Av. del Cerro
T27N	General San Martin	Troncal	Existente	30	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°20/D.O.04.11.1994/T	Costanera Poniente FF.CC al norte- LEU sur de Santiago
T27N	General San Martin	Troncal	Existente	30	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	LEU Norte de Santiago-Av. Américo Vespucio
T27N	Prolongación Manuel Antonio Matta	Troncal	Existente	24	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	San Martin- O'Higgins
T28N	Avenida del Cerro	Troncal	Existente	25	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	Camino Lo Boza- Portezuelo Renca
T28N	Camino del Indio	Troncal	Apertura	25	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	Av. Américo Vespucio- Bifurcación acceso Santiago (Limite comunal con Renca)
T28N	Lo Campino	Troncal	Existente	25	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	Portezuelo Renca- Av. Américo Vespucio

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES

Código	Nombre	Categoría	Condición	Ancho	Artículo PRMS	Declaratoria	Descripción
T29N	Pedro Riveros	Troncal	Existente	20	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	Av. El Cerro- Lo Campino
T2N	Arturo Prat	Troncal	Existente	20	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	Francisco Vergara- Manuel Antonio Matta
T2N	Francisco Vergara	Troncal	Existente	22	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	General San Martin- Arturo Prat
T2N	Manuel Antonio Matta	Troncal	Existente	40	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	Jaime Guzmán- Carretera Panamericana Norte/Ruta 5/ Av. Presidente Eduardo Frei Montalva
T2N	Manuel Antonio Matta	Troncal	Existente	24	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	O'Higgins- Jaime Guzmán
T2N	O'Higgins	Troncal	Existente	20	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	Manuel Antonio Matta-Francisco Vergara
T2N	San Luis	Troncal	Apertura	30	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°20/D.O.04.11.1994/T	Nueva Delhi- Av. Las Industrias
T30N	Portezuelo Renca	Troncal	Existente	25	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	Lo Campino- Costanera Sur Cerro Renca
T33N	Costaneras Ferrocarril al Norte (Oriente y Poniente)	Troncal	Apertura	70	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°153/D.O.26.11.2013/T	Limite comunal norte de Quilicura- Av. Américo Vespucio
T34N	Galvarino	Troncal	Apertura	30	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	Caupolicán-El Molino
T34N	Galvarino	Troncal	Existente	30	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	Caupolicán-El Molino

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES

Código	Nombre	Categoría	Condición	Ancho	Artículo PRMS	Declaratoria	Descripción
T38P	Pudahuel Poniente	Troncal	Apertura	30	Artículo 4-9 PRMS/1.3.1.	RES GORE N°153/D.O.26.11.2013/T	Av. Las Industrias- Camino Lampa/Camino Lo Boza
T4N	Puente Verde	Troncal	Existente	60	Artículo 7.1.1. PRMS/Articulo 7.1.1.2.	RES GORE N°12/D.O.11.02.2010/T	Carretera Panamericana Norte/Ruta 5/Av. Presidente Eduardo Frei Montalva- Carretera General San Martin

Fuente: Elaboración propia en base al PMRS.

En la siguiente figura se observan los ejes nombrados.

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES

FIGURA Nº 3-1. Plan Regulador Metropolitano de Santiago. Vialidad Estructurante Metropolitana, Comuna de Quilicura

Fuente: Elaboración propia sobre antecedentes PRMS.

El Plan Regulador vigente de la comuna de Quilicura fue publicado en el diario Oficial con fecha 8 de Mayo de 1985. En el cuadro siguiente se presenta la vialidad estructurante definida y la figura del plan regulador comunal vigente.

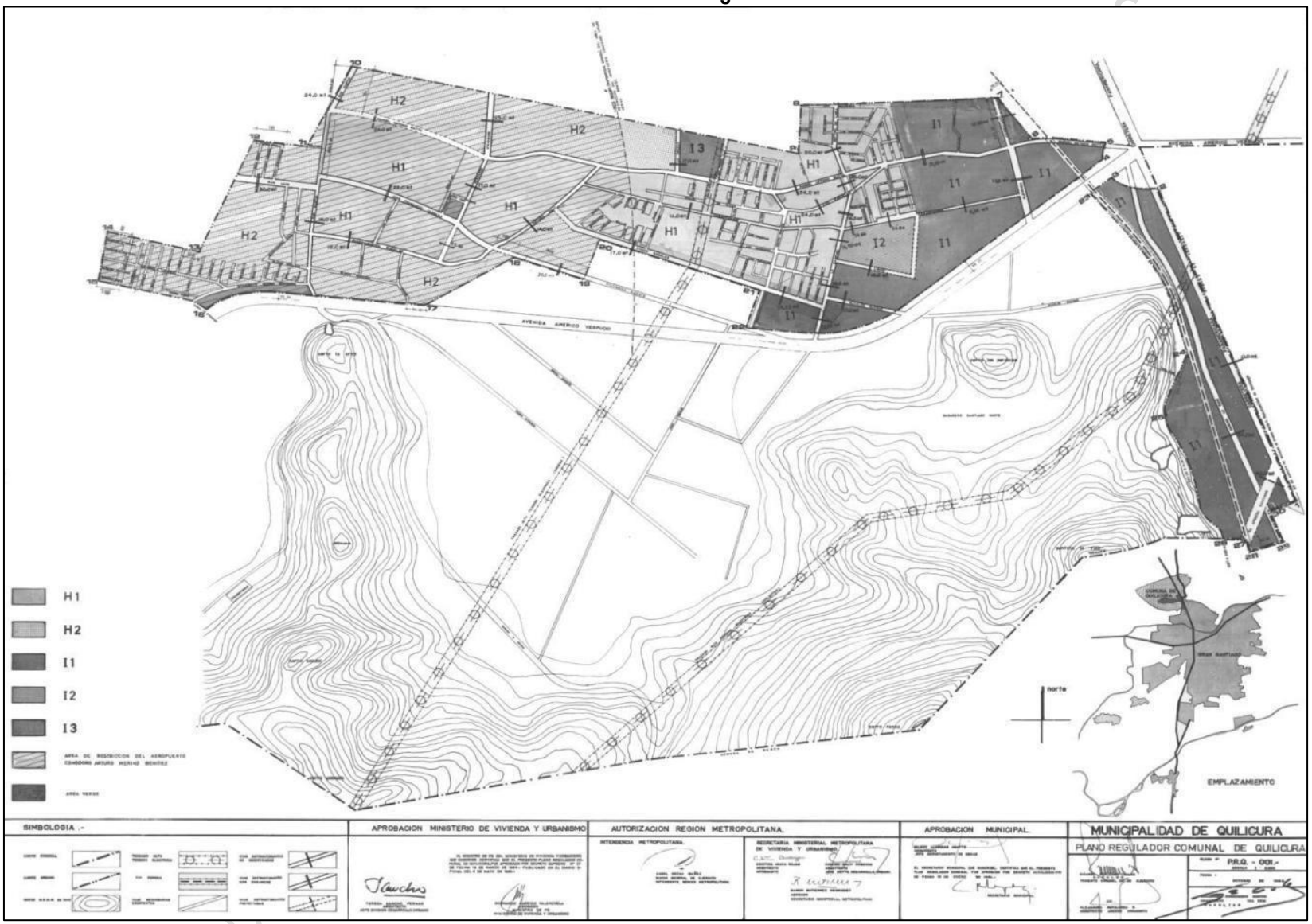
CUADRO Nº 3-2. Vías Estructurantes PRC Quilicura.

Nombre de la vía	Tramo E: Existente P: Proyectado	Ancho entre Línea Ofic. (m)	Antejardín mínimo (m)
Carretera Panamericana	Límite Urbano Norte Límite Urbano Sur (E)	30,00 al eje	10,00
Avenida Apóstol Santiago	Límite Urbano Sur y Carretera Panamericana (P)	60,00	10,00
Alborada	Manuel Antonio Matta — Avenida Américo Vespucio (E)	19,00	3,00
Alcalde Guzmán	Lo Campino — Av. Américo Vespucio (E)	17,00	3,00
Arturo Prat	José Fco. Vergara — Manuel Antonio Matta (E)	14,00	3,00
B. O'Higgins	Manuel Antonio Matta — Límite Urbano Norte (E)	25,00	3,00
	Manuel Antonio Matta — José Fco. Vergara (E)	17,00	3,00
	José Fco. Vergara — Guardiamarina Riquelme (P)	17,00	3,00
Limarí	Lo Campino — Carampangue (E y P)	16,50	3,00
Camino Lo Ruiz	Av. Américo Vespucio — Límite Urbano Sur (Tramo 30-1) (E)	24,00	3,00
	Entre puntos 29 y 30 del límite urbano (E)	12,00 al eje	3,00
Carampangue	Alborada—Limarí (E)	13,00	3,00
	Limarí y Carlos Dittborn (E)	24,00	3,00
	Lo Campino y Carlos Dittborn (E)	13,60	3,00
	Lo Campino y A. Prat (E)	14,00	3,00
Ferrocarril	Manuel A. Matta—Límite Urbano Norte (E y P)	12,00	3,00
Filomena Gárate	Arturo Prat y Límite Urbano (tramo 19 — 20) (E y P)	20,00	3,00
Guardiamarina Riquelme	San Martín—José Fco. Vergara (E)	12,00	3,00
José Fco. Vergara	San Martín—A. Prat (E)	22,00	3,00
Las Parcelas	Manuel A. Matta—Manuel Antonio Matta (E)	24,00	3,00
Lo Campino	Manuel A. Matta—Las Parcelas (E)	35,00	3,00
	Las Parcelas—Carampangue (E)	16,50	3,00
	Carampangue—Limarí (E)	14,00	
	Limarí—Alcalde Guzmán (E)	16,50	
	Alcalde Guzmán—Av. Américo Vespucio (E)	12,00	
Lo Cruzat	Manuel Antonio Matta—Límite Urbano Norte (E)	17,00	3,00
Manuel A. Matta	San Martín—B. O'Higgins (P)	24,00	5,00
	B. O'Higgins—El Parque (E)	24,00	5,00
	El Parque—Carretera Panamericana (E)	25,00	10,00
Ramón Rosales	A. Prat—Nueva York (P)	17,00	3,00
	Nueva York—Lo Campino (E)	17,00	3,00
San Luis	San Martín—Límite Urbano Poniente (E)	30,00	—
San Martín	Manuel Antonio Matta—Límite Urbano Norte (E)	24,00	—
	Manuel Antonio Matta—Av. Américo Vespucio (E)	18,00	3,00
Séptimo de Línea	Manuel Antonio Matta—Límite Urbano Norte (E)	20,00	3,00

Fuente: Municipalidad de Quilicura.

DOCUMENTO DE AVANCE

FIGURA Nº 3-2. Plan Regulador Comunal



Fuente: Elaboración propia sobre antecedentes PRC.

4. CARACTERIZACIÓN SITUACIÓN ACTUAL

La caracterización de la situación actual se realiza en función de los antecedentes recopilados en la tarea anterior. La presentación se estructura en función de los siguientes aspectos:

- Demanda de transporte
- Oferta de transporte
- Indicadores SIEDU

Para culminar con cuales serían las potencialidades y tendencias respecto de la red vial comunal y el sistema de transporte de la comuna.

4.1 DEMANDA DE TRANSPORTE

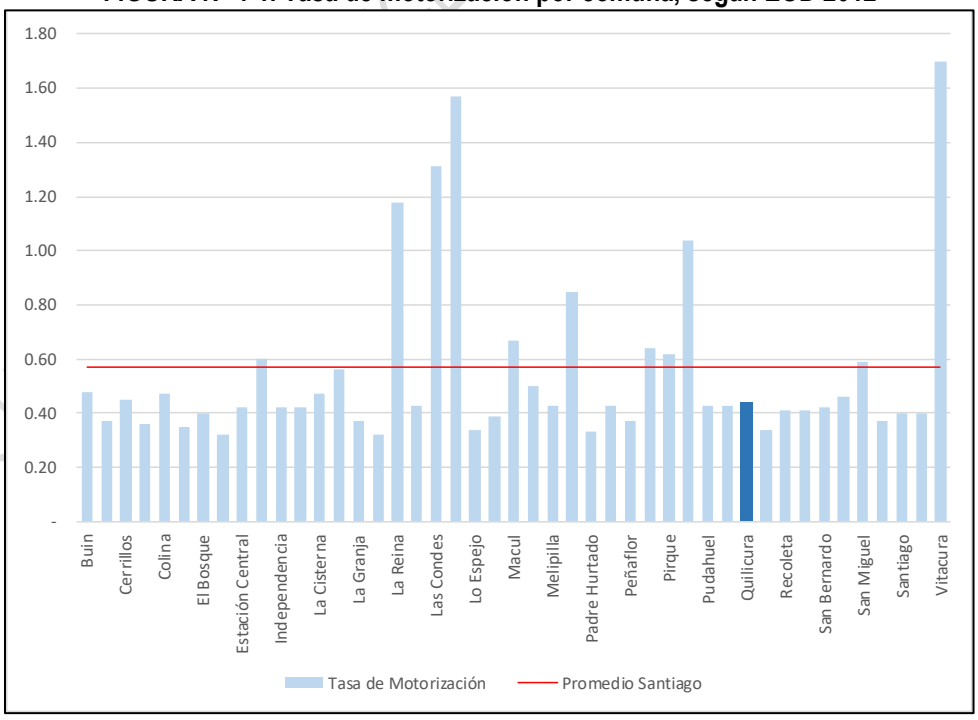
4.1.1. Análisis Encuesta Origen destino de viajes del Santiago, año 2012.

Se recopiló información de la Encuesta Origen – Destino de Viajes de Santiago realizada el año 2012. En particular, se utilizó la información de la tasa de motorización, los viajes generados por modo y propósito para un día laboral normal.

a) Tasa de Motorización

En la siguiente figura se muestra el contexto general en que se ubica la comuna de Quilicura con el resto de las comunas respecto de la tasa de motorización en donde se muestra que está por debajo del promedio de todo Santiago.

FIGURA Nº 4-1. Tasa de motorización por comuna, según EOD 2012



Fuente: Elaboración propia.

DOCUMENTO SUJETO A MODIFICACIONES

En el siguiente cuadro se presentan los vehículos, habitantes y hogares totales por cada comuna de la ciudad de Santiago, mostrando también las respectivas tasas de motorización. Se puede observar que la tasa de motorización de la comuna de Quilicura es de 0.44 [veh/hogar]. Este valor ubica a la comuna en la posición 19 de 45 totales, en orden descendente. Cabe mencionar que en el año 2006 la comuna de Quilicura se ubicaba en el lugar 18 con una tasa de motorización del 0,36 veh/hogar. Es decir en su tasa de motorización ha aumentado a razón de un 3% anual en los últimos 6 años.

CUADRO Nº 4-1. Tasa de Motorización por comuna

Número	Comuna	Vehículos (miles)	Hogares (miles)	Habitantes (miles)	Vehículos Por Hogar	Vehículos cada Mil habitantes
1	Vitacura	48,7	28,7	96,2	1,70	506
2	Lo Barnechea	40,1	25,6	104,1	1,57	385
3	Las Condes	135	103,1	309,2	1,31	437
4	La Reina	34,1	29	97,4	1,18	350
5	Providencia	66,7	64,4	148,1	1,04	451
6	Ñuñoa	65,4	76,5	211,3	0,85	310
7	Macul	24,9	37,3	118,3	0,67	210
8	Peñalolén	45,1	70,2	242,5	0,64	186
9	Pirque	3,9	6,4	22,5	0,62	175
10	Huechuraba	14,9	25	91	0,60	164
11	San Miguel	18,2	30,7	93,4	0,59	194
12	La Florida	64,6	115,1	384,6	0,56	168
13	Maipú	77	153,2	516,4	0,50	149
14	Buin	10,1	20,9	72,1	0,48	140
15	Colina	13,7	29,4	100,7	0,47	136
16	La Cisterna	12,9	27,3	87,8	0,47	147
17	San Joaquín	12,9	28,2	90,7	0,46	142
18	Cerrillos	10,8	23,7	78,6	0,45	137
19	**Quilicura**	**25,1**	**56,4**	**191,9**	**0,44**	**131**
20	Lampa	9,4	22,1	76,2	0,43	123
21	Melipilla	10	23,3	78,9	0,43	126
22	Pedro Aguirre Cerda	13,7	31,8	108,5	0,43	126
23	Pudahuel	29,1	68,1	236,4	0,43	123
24	Puente Alto	70,9	165,8	563,5	0,43	126
25	Estación Central	16,6	39,8	126,4	0,42	131
26	Independencia	10,3	24,5	73,8	0,42	139
27	Isla de Maipo	3,1	7,3	24,1	0,42	128
28	San Bernardo	31,7	74,9	259,4	0,42	122
29	Recoleta	20,5	50,6	167,6	0,41	122
30	Renca	17,6	42,5	148,5	0,41	119

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES

Número	Comuna	Vehículos (miles)	Hogares (miles)	Habitantes (miles)	Vehículos Por Hogar	Vehículos cada Mil habitantes
31	El Bosque	19,5	48,1	168,3	0,4	116
32	Santiago	58,9	146,8	344,8	0,4	171
33	Talagante	6,2	15,3	52,4	0,4	117
34	Lo Prado	11,7	30,3	98,9	0,39	118
35	Calera de Tango	2,4	6,5	23,4	0,37	103
36	La Granja	13,7	37,3	130,3	0,37	105
37	Peñaflor	8,7	23,7	79,7	0,37	109
38	San Ramón	9,9	27	91,4	0,37	108
39	Cerro Navia	14,1	39,6	137,8	0,36	102
40	Conchalí	13,1	37,3	126,4	0,35	104
41	Lo Espejo	10	29	103,8	0,34	96
42	Quinta Normal	11,8	34,5	110	0,34	107
43	Padre Hurtado	4,6	13,9	47,7	0,33	96
44	El Monte	2,7	8,4	28,8	0,32	94
45	La Pintana	16,6	51,7	188,2	0,32	88
	Total	1.160,70	2.051,30	6.651,70	0,57	175

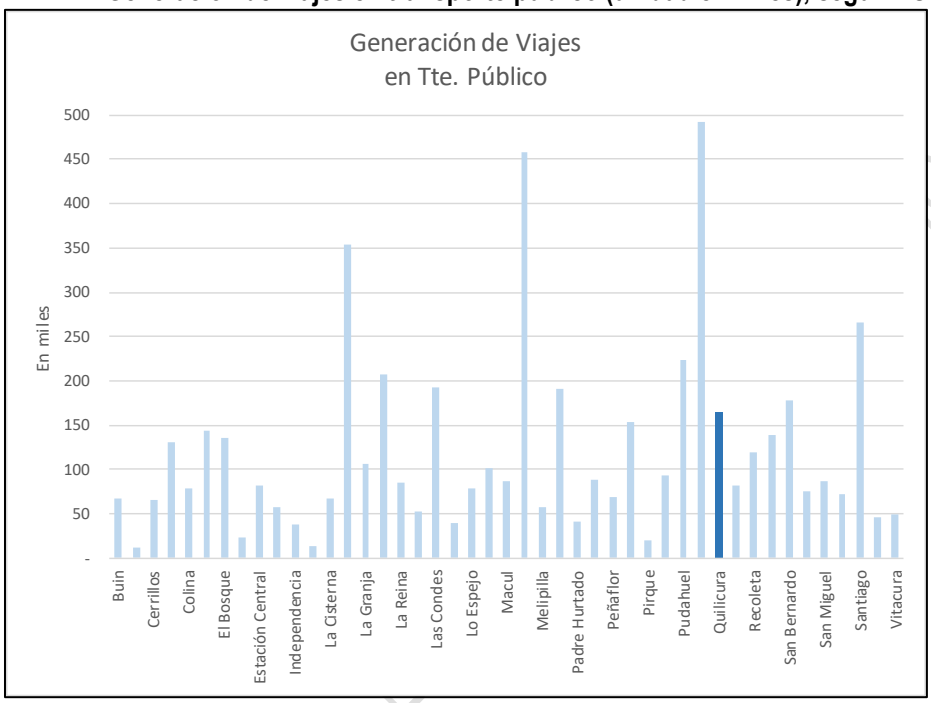
Fuente: EOD 2012

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES

b) Generación de Viajes, por modo de Transporte

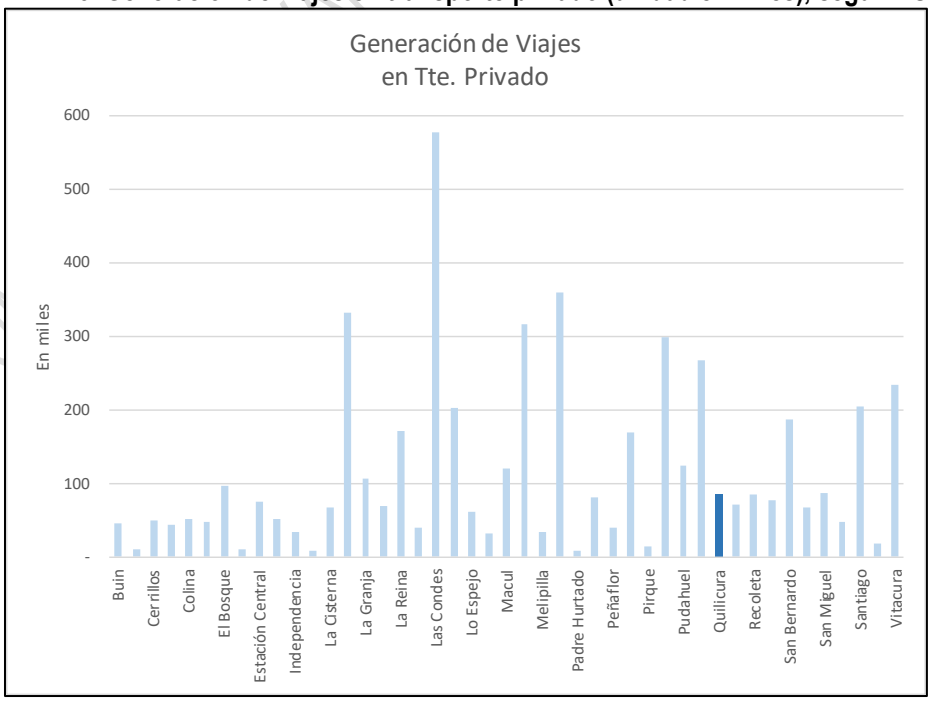
En las siguientes figuras se muestran los viajes generados en un día laboral según modo de transporte por comuna destacándose la comuna de Quilicura.

FIGURA Nº 4-2. Generación de viajes en transporte público (unidad en miles), según EOD 2012



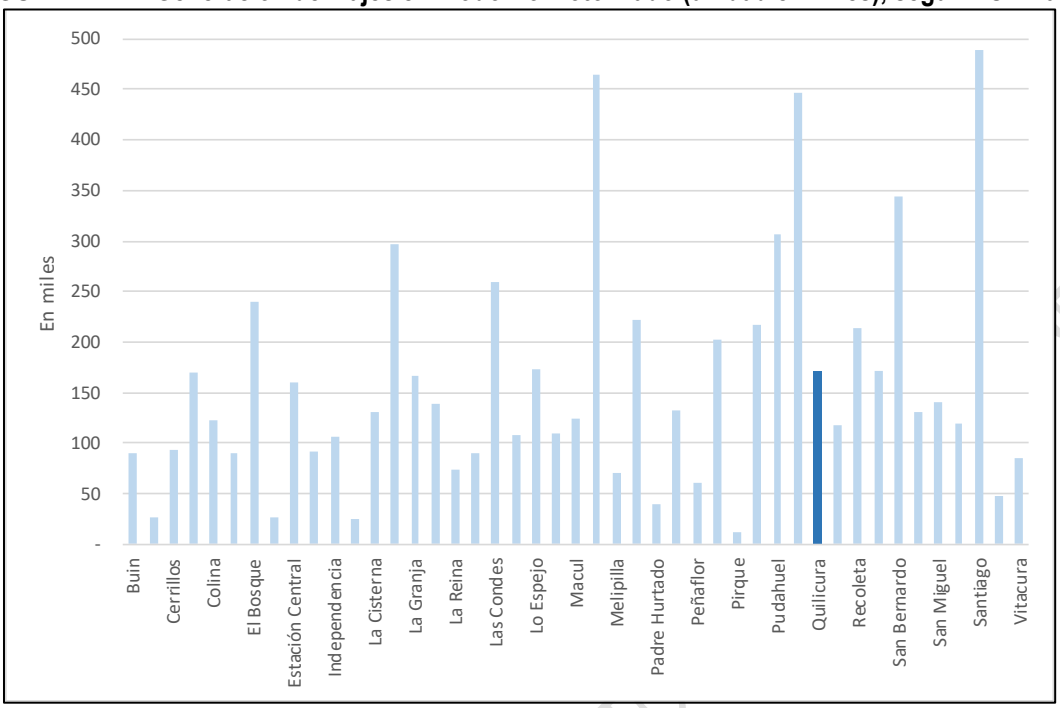
Fuente: Elaboración propia.

FIGURA Nº 4-3. Generación de viajes en transporte privado (unidad en miles), según EOD 2012



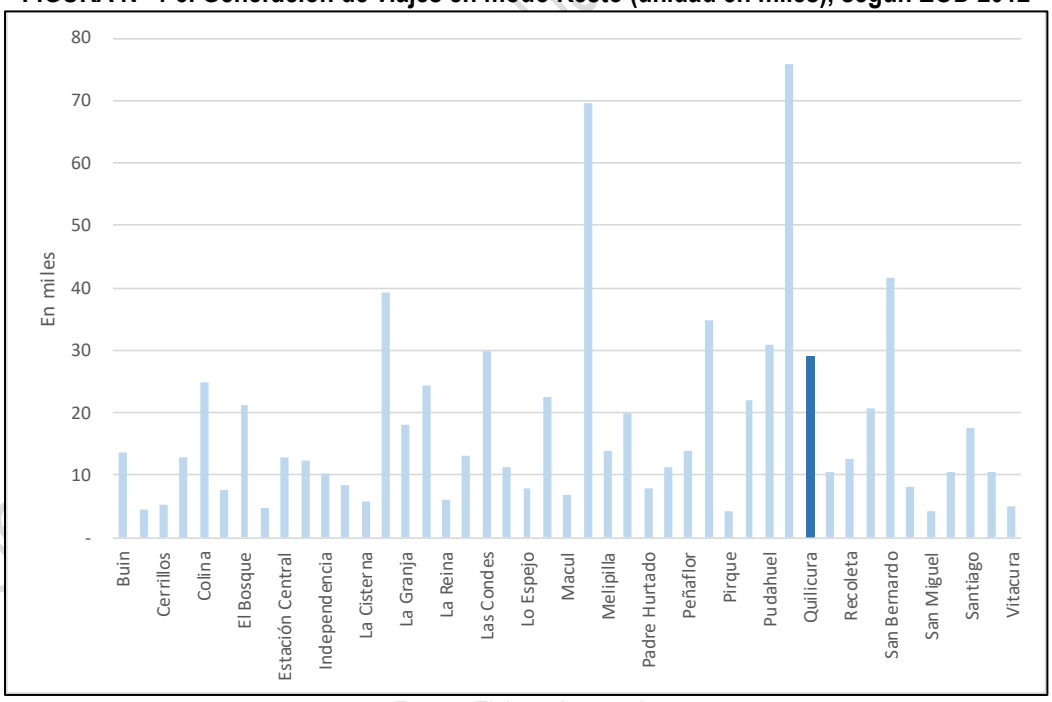
Fuente: Elaboración propia.

FIGURA Nº 4-4. Generación de viajes en modo No Motorizado (unidad en miles), según EOD 2012



Fuente: Elaboración propia.

FIGURA Nº 4-5. Generación de viajes en modo Resto (unidad en miles), según EOD 2012



Fuente: Elaboración propia.

Las figuras anteriores son complementadas por el siguiente cuadro en donde se puede ver que la comuna de Quilicura genera un total de viajes para el periodo punta de la mañana del orden de 450.000 viajes en todos los modos y representan el 2,4% de los viajes de todas las comunas.

CUADRO N° 4-1: Generación de Viajes, según modo

Comuna	Transporte público (miles)	Transporte privado (miles)	Resto (miles)	No motorizado (miles)	Total (miles)
Buin	67,6	46,1	13,7	90,3	217,7
Calera de Tango	11,4	10,3	4,6	26,1	52,3
Cerrillos	65,5	49,7	5,2	93,6	214,0
Cerro Navia	131,4	43,0	12,9	169,8	357,1
Colina	77,8	52,4	24,9	123,1	278,1
Conchalí	143,2	47,7	7,6	89,5	288,0
El Bosque	135,2	96,8	21,2	240,4	493,6
El Monte	23,8	10,3	4,7	26,1	64,9
Estación Central	81,1	74,5	12,9	160,0	328,5
Huechuraba	58,2	52,3	12,3	92,2	215,1
Independencia	38,2	33,4	10,3	105,6	187,5
Isla de Maipo	13,8	9,2	8,4	24,6	55,9
La Cisterna	67,5	67,1	5,7	131,5	271,8
La Florida	353,6	331,2	39,3	296,0	1.020,1
La Granja	106,2	106,0	18,0	165,9	396,1
La Pintana	207,5	68,8	24,3	139,5	440,0
La Reina	84,6	170,3	6,2	74,1	335,3
Lampa	53,1	40,0	13,2	89,9	196,2
Las Condes	192,9	576,0	29,9	259,8	1.058,7
Lo Barnechea	38,7	201,5	11,2	107,5	358,8
Lo Espejo	78,1	61,6	7,8	172,4	319,9
Lo Prado	101,8	31,8	22,6	109,8	266,0
Macul	87,3	119,9	6,9	124,3	338,4
Maipú	457,3	315,5	69,7	464,0	1.306,6
Melipilla	58,2	33,8	14,0	69,7	175,7
Ñuñoa	190,4	358,5	20,0	222,4	791,3
Padre Hurtado	41,5	8,7	7,8	38,8	96,8
Pedro Aguirre Cerda	87,7	80,2	11,3	131,9	311,0
Peñaflor	68,2	40,5	13,8	61,3	183,7
Peñalolén	152,8	168,7	34,8	202,4	558,7
Pirque	19,6	13,9	4,3	11,2	49,0
Providencia	92,6	299,0	21,9	217,2	630,7
Pudahuel	224,1	124,3	30,9	306,0	685,3
Puente Alto	491,8	266,6	75,8	446,0	1.280,2
Quilicura	**164,6**	**85,5**	**29,0**	**171,1**	**450,2**
Quinta Normal	81,8	71,3	10,5	116,9	280,6
Recoleta	118,5	85,1	12,7	213,0	429,3

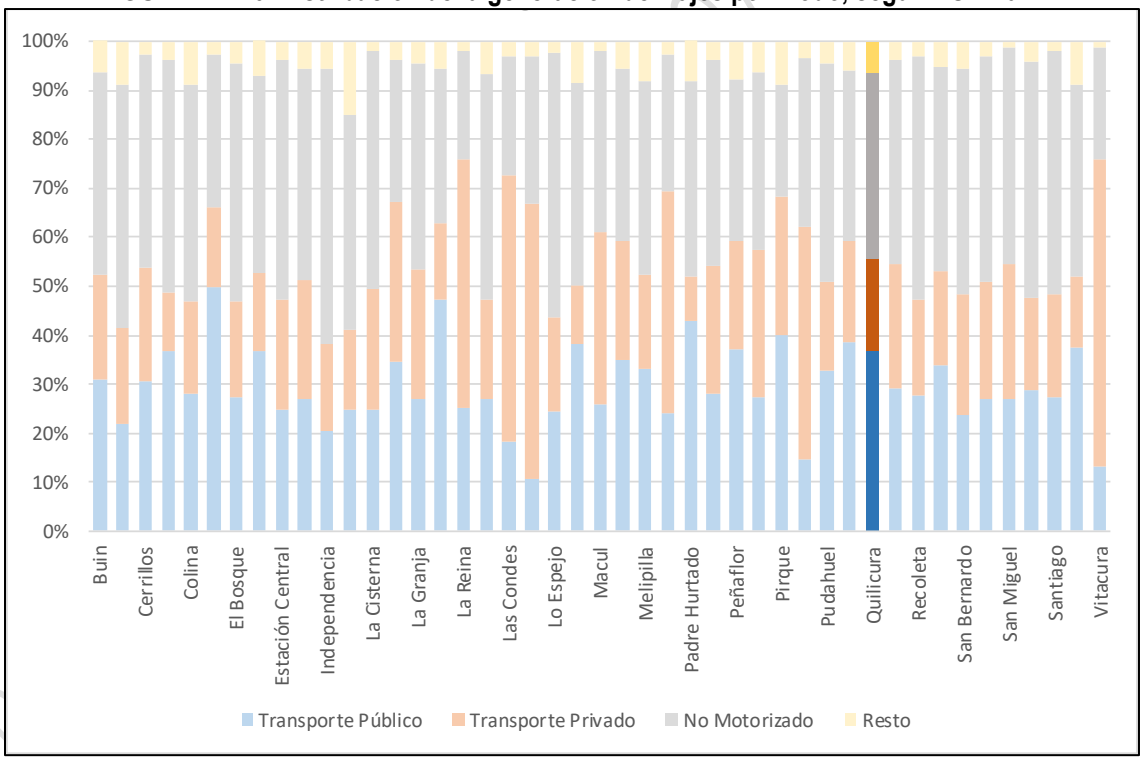
DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES

Comuna	Transporte público (miles)	Transporte privado (miles)	Resto (miles)	No motorizado (miles)	Total (miles)
Renca	138,6	77,5	20,7	171,6	408,4
San Bernardo	178,0	186,3	41,7	344,4	750,3
San Joaquín	75,4	68,0	8,2	129,9	281,5
San Miguel	86,1	87,5	4,2	141,0	318,9
San Ramón	71,4	47,0	10,4	119,1	247,9
Santiago	266,6	204,5	17,7	488,5	977,4
Talagante	46,0	17,8	10,6	48,1	122,4
Vitacura	48,9	232,8	4,9	84,3	371,0
Total	5.378,7	5.173,0	799,0	7.110,4	18.461,1

Fuente: EOD 2012

En la figura siguiente se puede ver que para la comuna de Quilicura una gran cantidad de los viajes generados (del orden del 75%) de sus viajes se movilizan en los modos No Motorizados y el Transporte Público.

FIGURA Nº 4-6. Distribución de la generación de viajes por modo, según EOD 2012

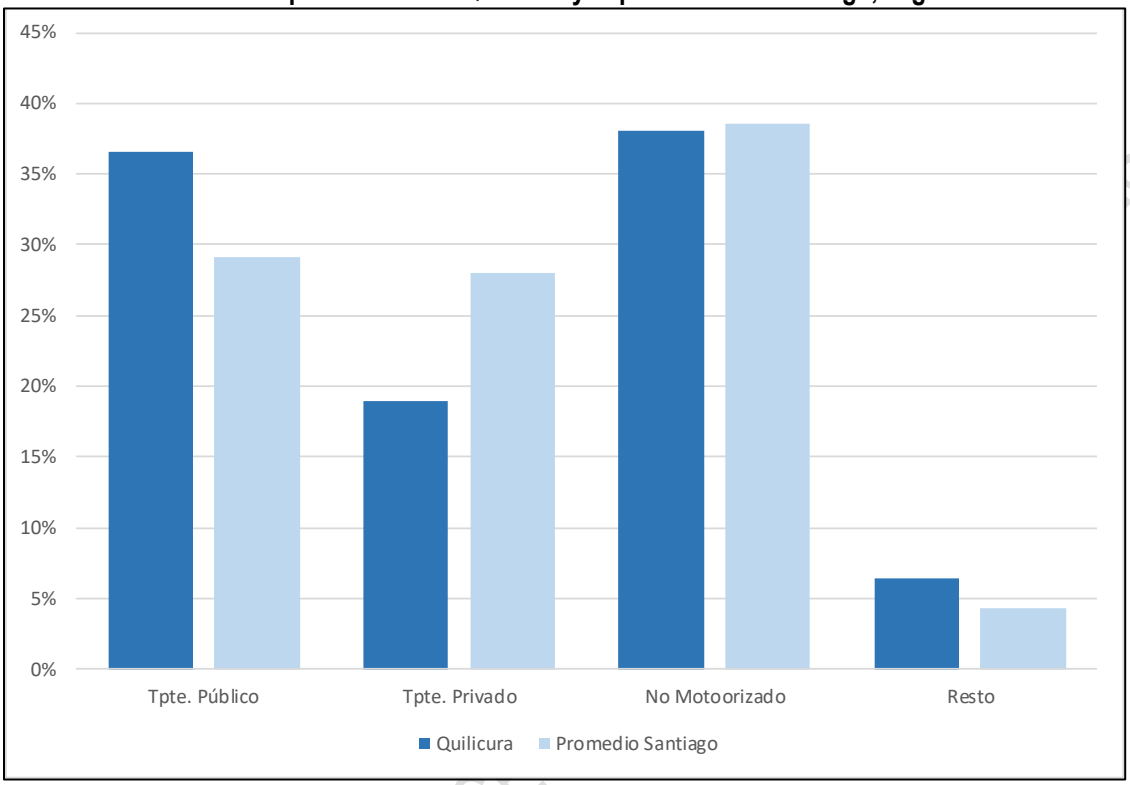


Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, en la figura siguiente se puede observar que la proporción de los viajes en transporte público por la comuna de Quilicura es mayor en relación al promedio de las comunas de Santiago en un 8%, mientras que el transporte privado es menor al promedio en un 9%. Esta diferencia se explica por una parte por la baja tasa de motorización observada en la comuna y por la alta participación del transporte público.

El modo No Motorizado (bicicletas y caminata) es similar al promedio y alcanza una magnitud cercana al 40%. Para el resto de los modos y el resto es mayor en un 2% al promedio.

FIGURA Nº 4-7. Comparación entre Quilicura y el promedio de Santiago, según EOD 2012

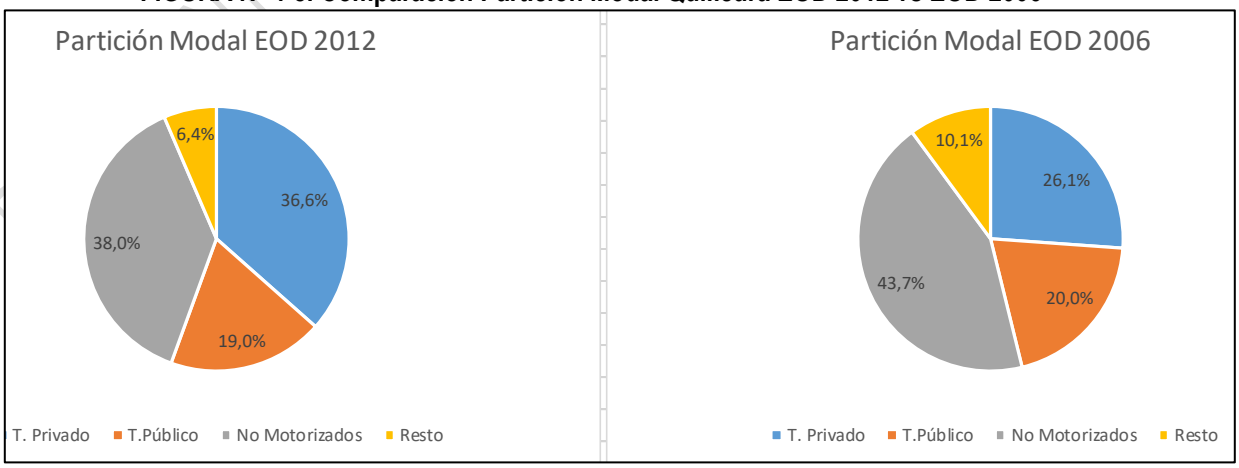


Fuente: Elaboración propia.

c) Partición Modal

Ahora bien al comparar la variación de la partición modal entre las encuesta Origen destino del año 2006 y 2012 (ver figura 4-8) se puede observar que la participación del transporte privado ha aumentado significativamente en desmedro del transporte público y modos no motorizados.

FIGURA Nº 4-8. Comparación Partición Modal Quilicura EOD 2012 vs EOD 2006

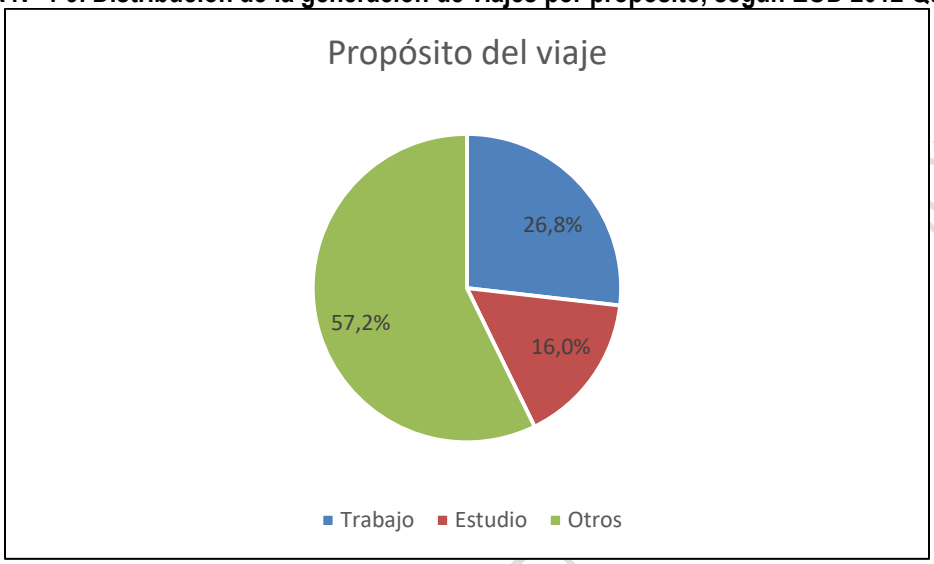


Fuente: Elaboración propia.

d) Generación de Viajes, según propósito

Respecto de la distribución de la generación de viajes según propósito en la figura siguiente se observa que el la mayor cantidad de los viajes tienen como propósito otros, siguiéndolo en importancia el propósito trabajo.

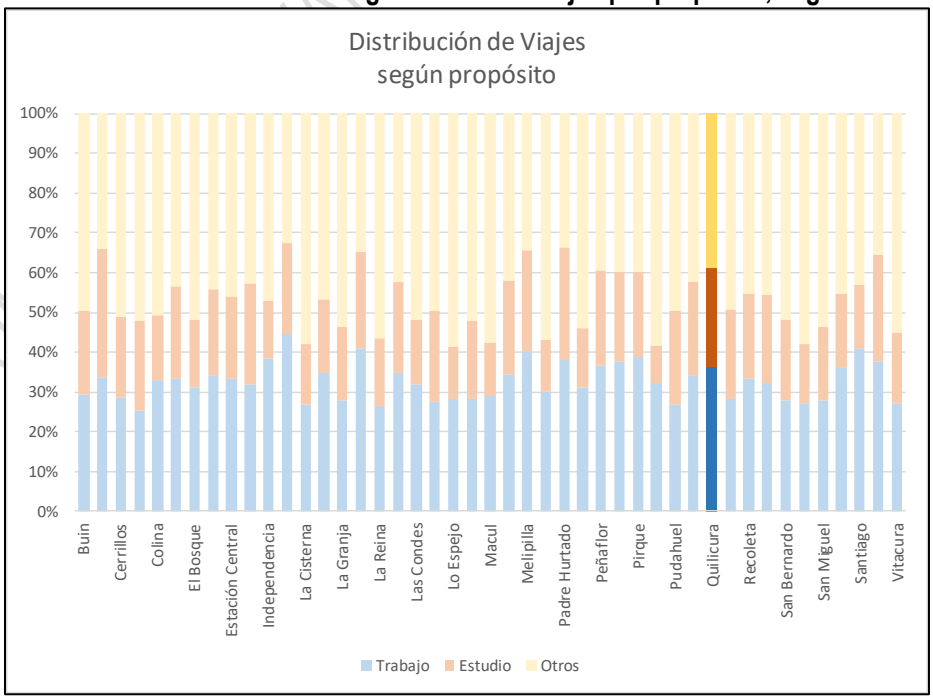
FIGURA Nº 4-9. Distribución de la generación de viajes por propósito, según EOD 2012 Quilicura.



Fuente: Elaboración propia.

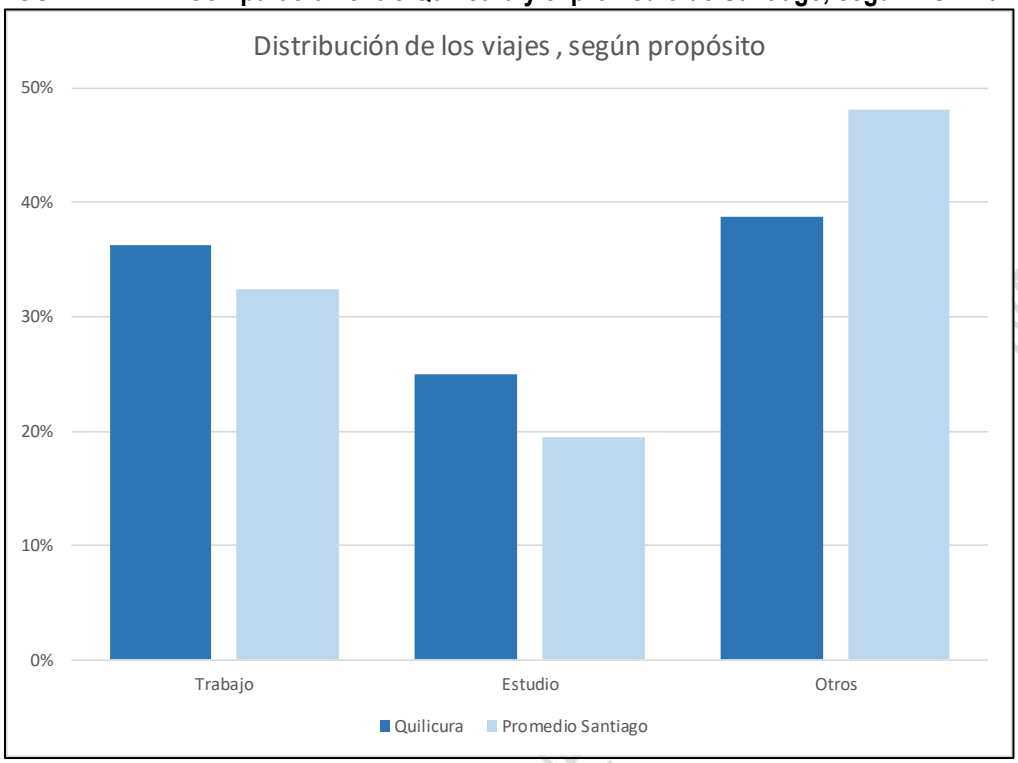
En las figuras siguientes se muestra la relación de la distribución de viajes según propósito con el resto de las comunas y con el promedio de Santiago.

FIGURA Nº 4-10. Distribución de la generación de viajes por propósito, según EOD 2012



Fuente: Elaboración propia.

FIGURA Nº 4-11. Comparación entre Quilicura y el promedio de Santiago, según EOD 2012



Fuente: Elaboración propia.

Del gráfico anterior se puede observar que la proporción de los viajes propósito trabajo por la comuna de Quilicura es mayor en relación al promedio de las comunas de Santiago en un 4% siendo para el propósito estudio menor al promedio en un 5%. Esta diferencia se explica por la baja del propósito Otros en un 9%.

4.1.2. Asignación de Viajes

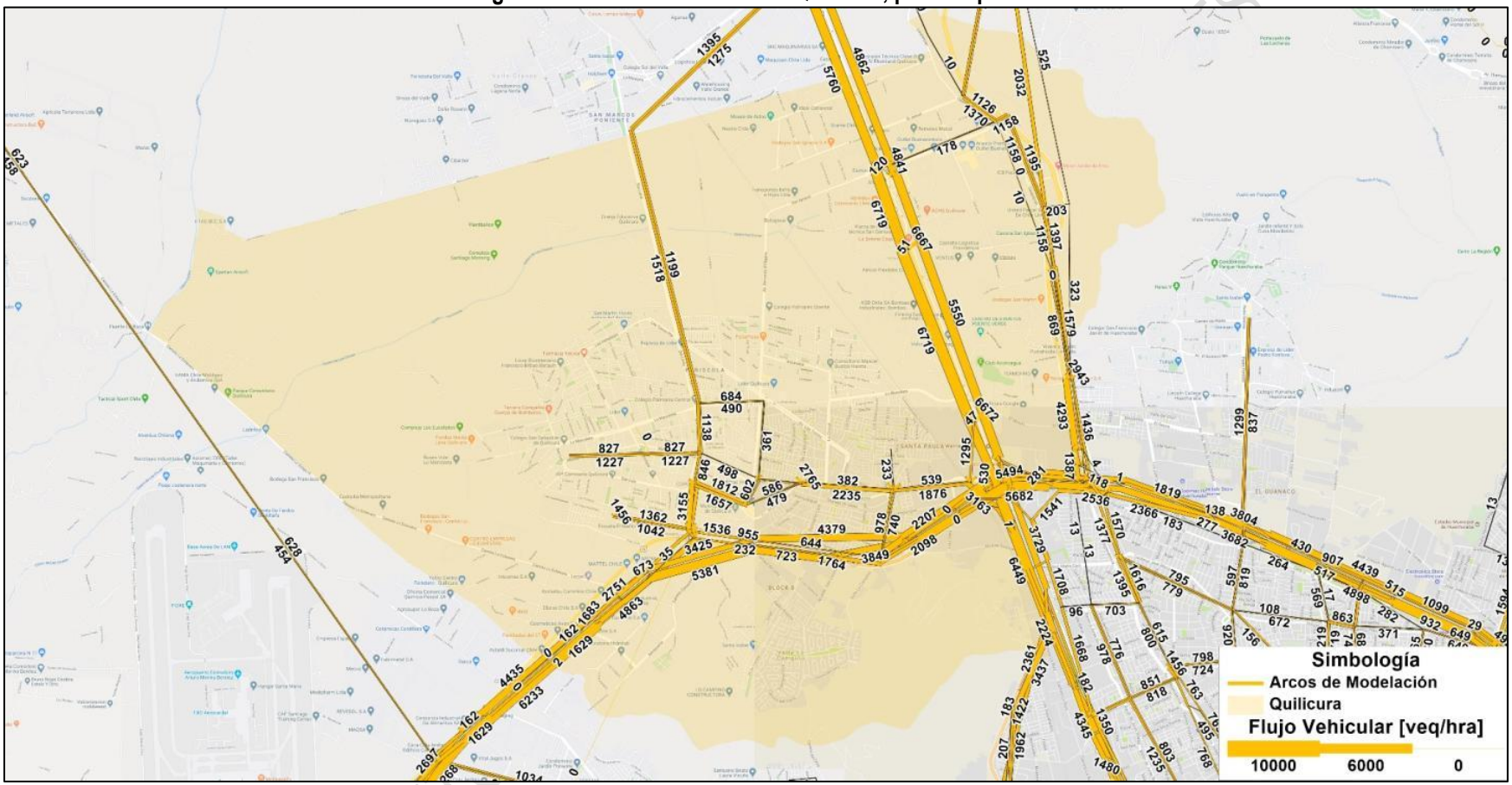
a) Corrida Estraus Período Punta Mañana, año 2015

Otro aspecto importante de analizar en este punto es la forma en que se asignan los viajes a la red vial. En lo que sigue se muestran los flujos asignados con el modelo ESTRAUS disponibles para el año 2015 y que provienen del estudio "Análisis, Desarrollo y Evaluación de Proyectos Urbanos, III Etapa" (2008). Sobre dichas redes se codificó un conjunto de vías segregadas, vías exclusivas y proyectos viales para la situación base año 2015. Cabe mencionar que está es la último corrida que se dispone y por lo tanto su carácter es solo descriptivo en cuanto al nivel de flujos y grado de saturación de las principales vías de la comuna. La red considerada es poco densa y no contiene el proyecto ya materializado del eje Marcoleta, sin embargo en etapas futuras del estudio como la predicción del sistema de transporte se considerará su implementación como también la densificación de la red.

A continuación se muestran los resultados de la asignación vehicular y grados de saturación para el año 2015 período punta mañana (horario 07:30 – 08:30).

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A CAMBIOS

FIGURA Nº 4-12. Asignación Vehicular comuna de Quilicura, período punta mañana año 2015



Fuente: Elaboración Propia

DOCUMENTO

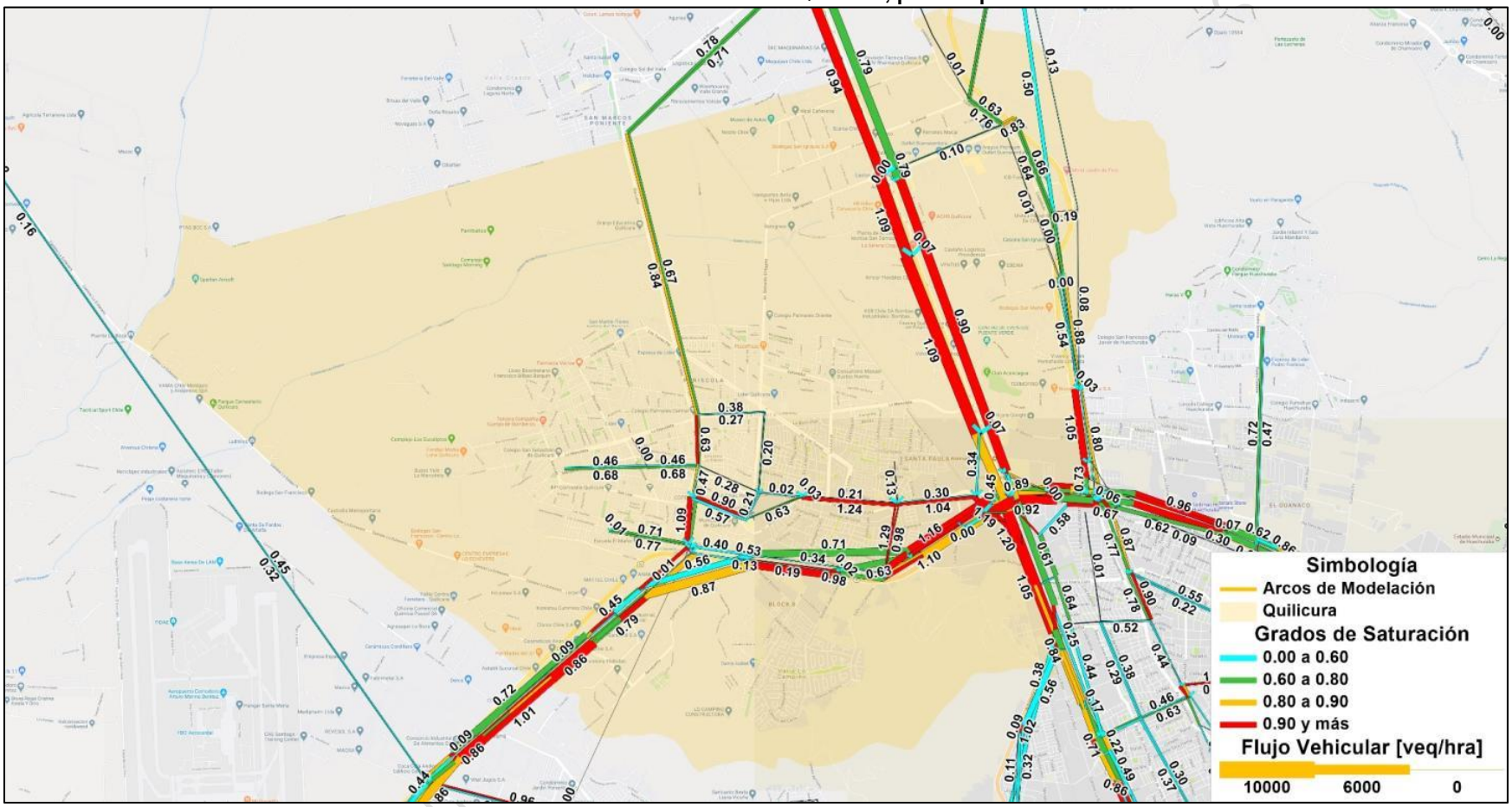
La figura de la asignación muestra que los ejes más relevantes en magnitud de flujos en sentido oriente-poniente y viceversa es Av. Américo Vespucio alcanzando valores por sobre 15,000 [veq/h] en algunos tramos. En sentido Norte-Sur y viceversa destaca la Autopista Central cuyas magnitudes de flujos son cercanas a los 10,000 [veq/h].

Cabe mencionar, que los flujos que circulan por la Autopista Central y Av. Américo Vespucio son en gran medida de paso, vale decir vehículos que tienen como origen y destino zonas al exterior de la comuna de Quilicura.

En la siguiente figura se muestran los grados de saturación de los ejes modelados en ESTRAUS.

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES

FIGURA Nº 4-13. Grados de Saturación comuna de Quilicura, período punta mañana año 2015



Fuente: Elaboración Propia

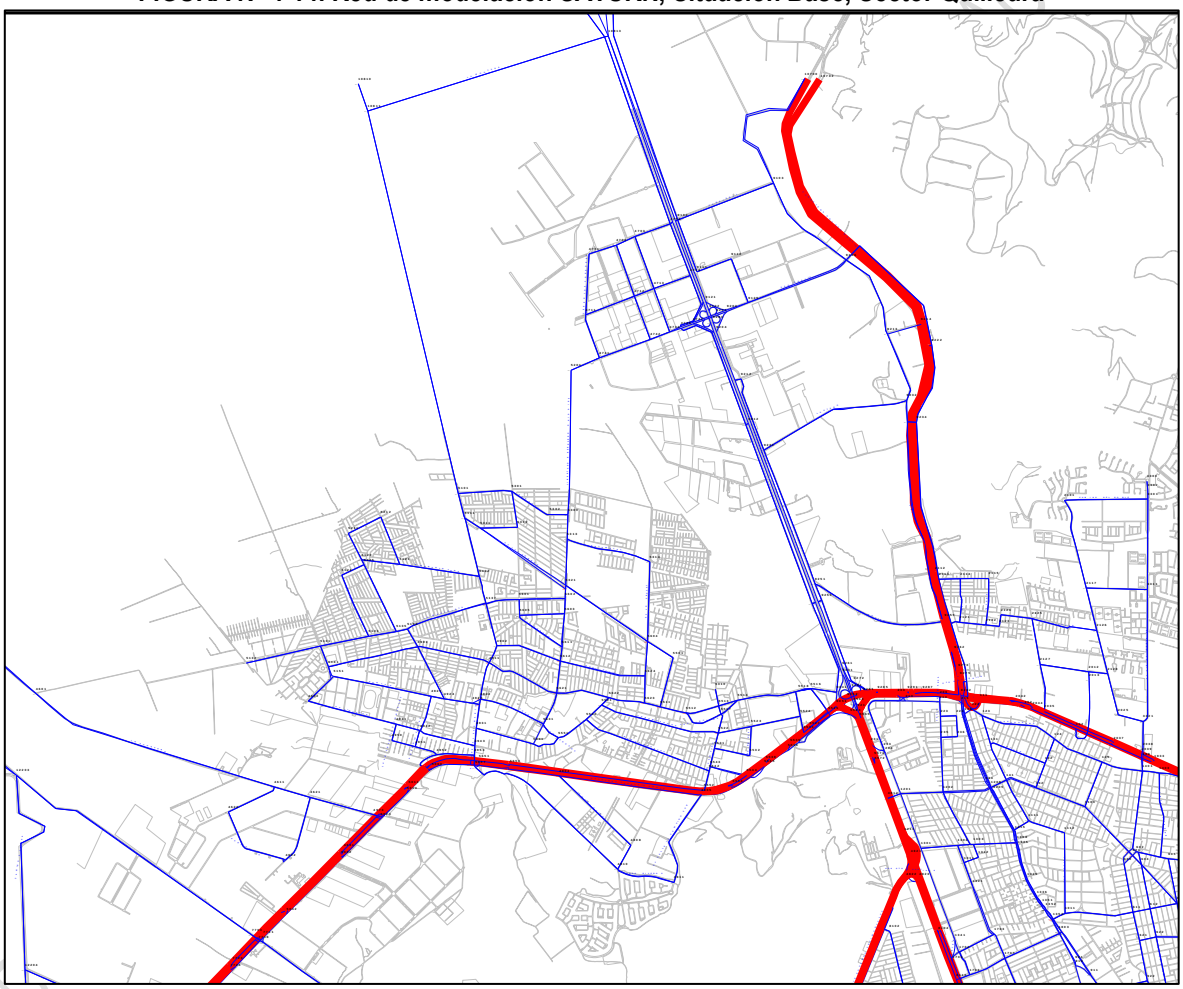
DOCUMENTO

De la imagen anterior se puede concluir que los ejes Américo Vespucio y Autopista Central son los que tienen mayores saturaciones, también aparecen las calles Manuel Antonio Matta y General San Martín que corresponden a los únicos accesos a la comuna.

b) Resultados de asignación Período Punta Mañana, año 2012, Estudio SECTRA, 2010

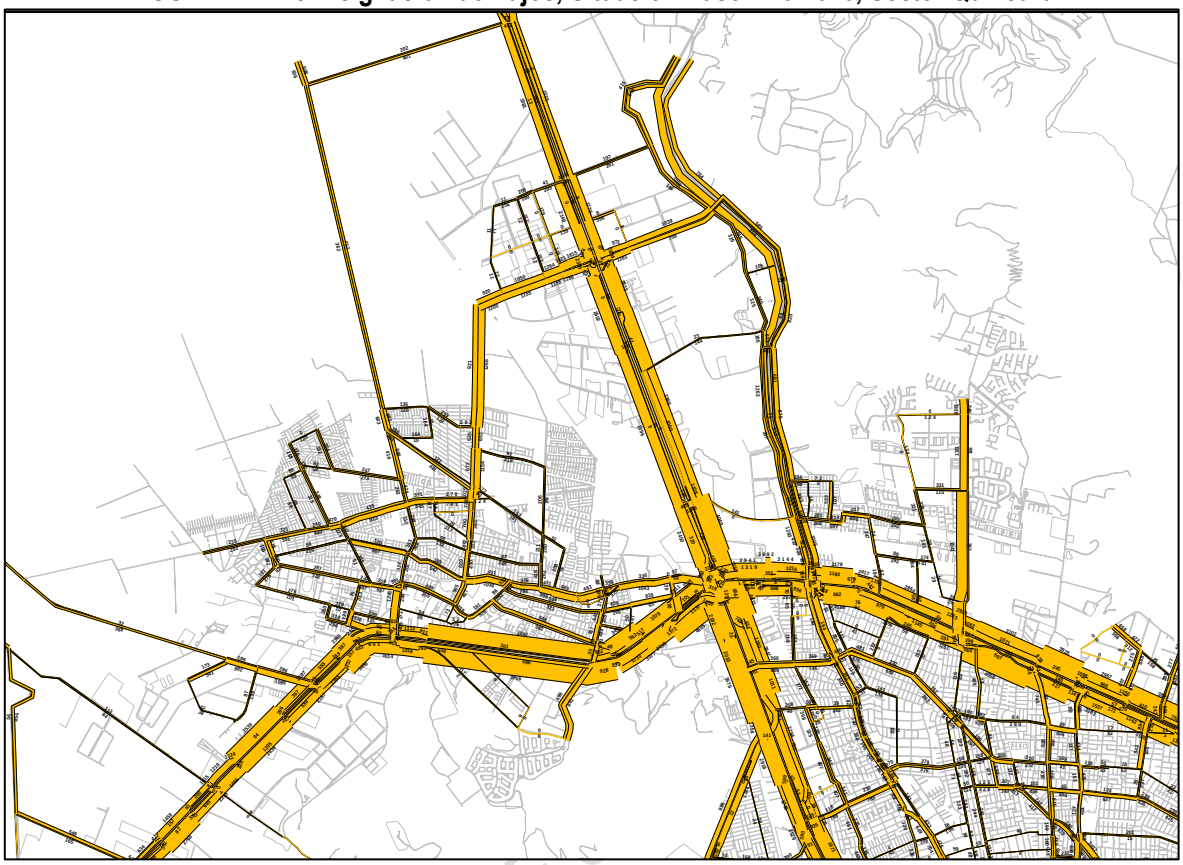
Dentro de los antecedentes recopilados del estudio "Análisis Conexiones Viales Sector Norte de la Región Metropolitana" que incluye en su área de análisis la comuna de Quilicura, se ha modelado la situación base del 2010 y se ha proyectado hasta el año 2012. En dicho estudio se ha incorporado como proyecto de la situación base el eje Lo Marcoleta. En la figura siguiente se muestra la cobertura de la red de modelación en el sector de la comuna de Quilicura y en seguido la asignación de flujos del año 2010.

FIGURA Nº 4-14. Red de modelación SATURN, Situación Base, Sector Quilicura



Fuente: Estudio Análisis Conexiones Viales Sector Norte de la Región Metropolitana", SECTRA 2010

FIGURA Nº 4-15. Asignación de flujos, Situación Base Año 2010, Sector Quilicura



Fuente: Estudio Análisis Conexiones Viales Sector Norte de la Región Metropolitana", SECTRA 2010

Al igual que en el caso de la simulación de ESTRAUS lo ejes más relevantes en términos de flujos son Américo Vespucio, la Autopista Central y San Ignacio. Mientras que al interior de la comuna los principales ejes son San Martín-Santa Luisa y O'Higgins en sentido norte-sur y la Avenida Matta en sentido oriente-poniente, con un flujo total en ambos sentidos que llegan a los 2300 y 1800 veq/h, respectivamente. De igual forma, los principales problemas de operación se localizan también en los ejes San Martín-Santa Luisa, Avenida Matta y Lo Campino con grados de saturación superiores al 100%.

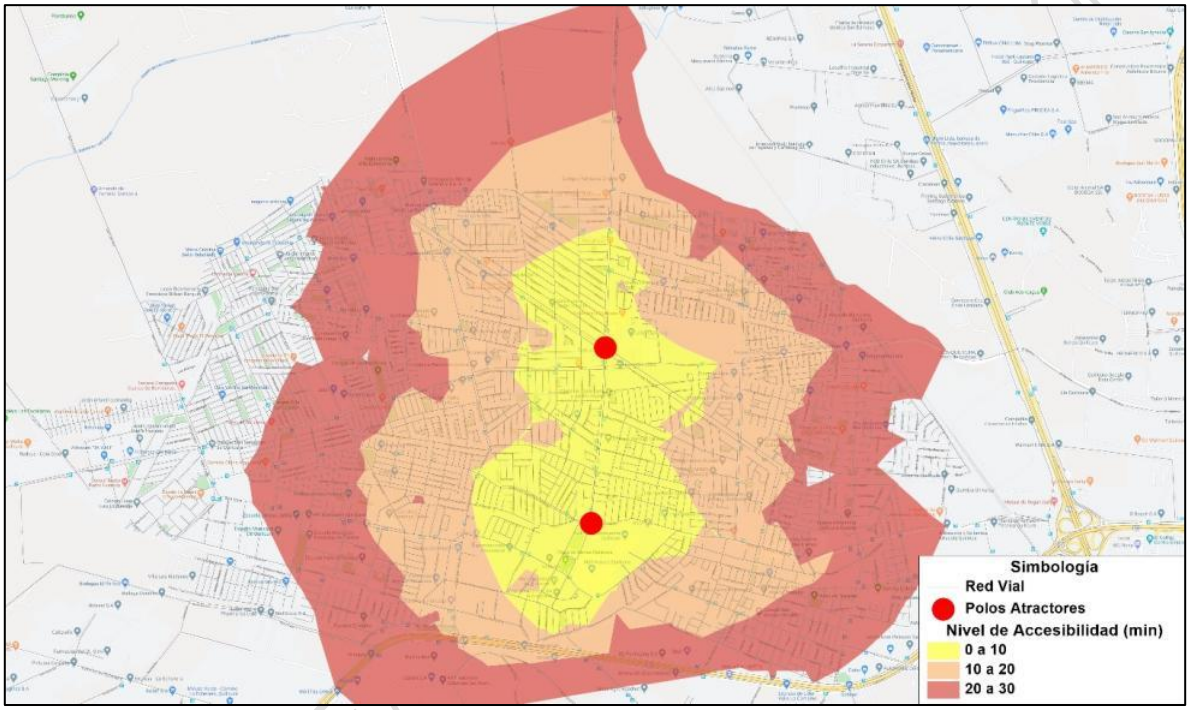
DOCUMENTO DE AVANCE

4.1.3. Accesibilidad Modos No Motorizados A Nivel Comunal.

En las siguientes figuras se muestran la accesibilidad de los modos no motorizados a los centros actuales de atracción de viajes de la comuna utilizando para ello la variable tiempo de viaje considerando viajes desde 10 hasta 30 minutos de duración.

En la figura N° 4-16 se presentan los dos principales puntos atractores de viajes de la comuna, donde se ubican el mall, el Líder y el Easy. En ella se observa que con 30 minutos cubre la mayor parte de la población de Quilicura, sólo los sectores del extremo poniente y norte quedan sin cobertura.

FIGURA Nº 4-16. Nivel de accesibilidad de los centros atractores modo caminata

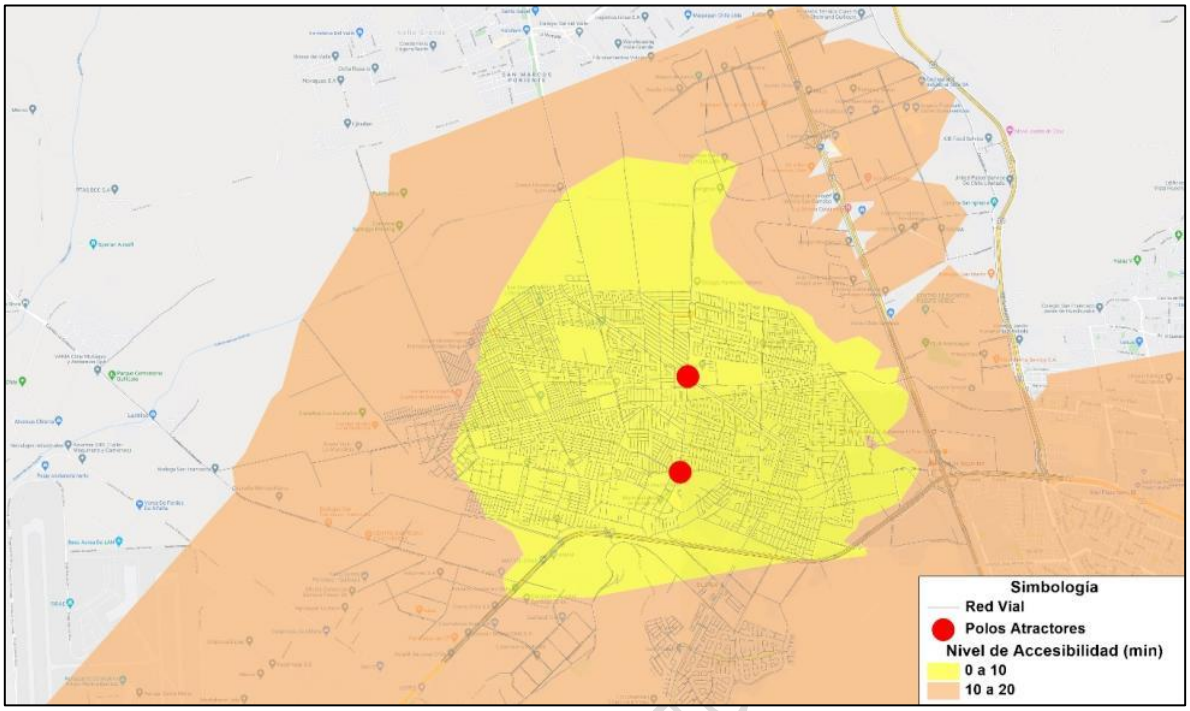


Fuente: Elaboración propia.

Respecto del modo bicicleta, en la figura N° 4-17 se grafica lo mismo. En ella se observa que con 20 minutos cubre casi la totalidad de la población de Quilicura.

DOCUMENTO DE

FIGURA Nº 4-17. Nivel de accesibilidad de los centros atractores modo Bicicleta



Fuente: Elaboración propia.

4.2 OFERTA DE TRANSPORTE

4.2.1. Red Vial Estructurante

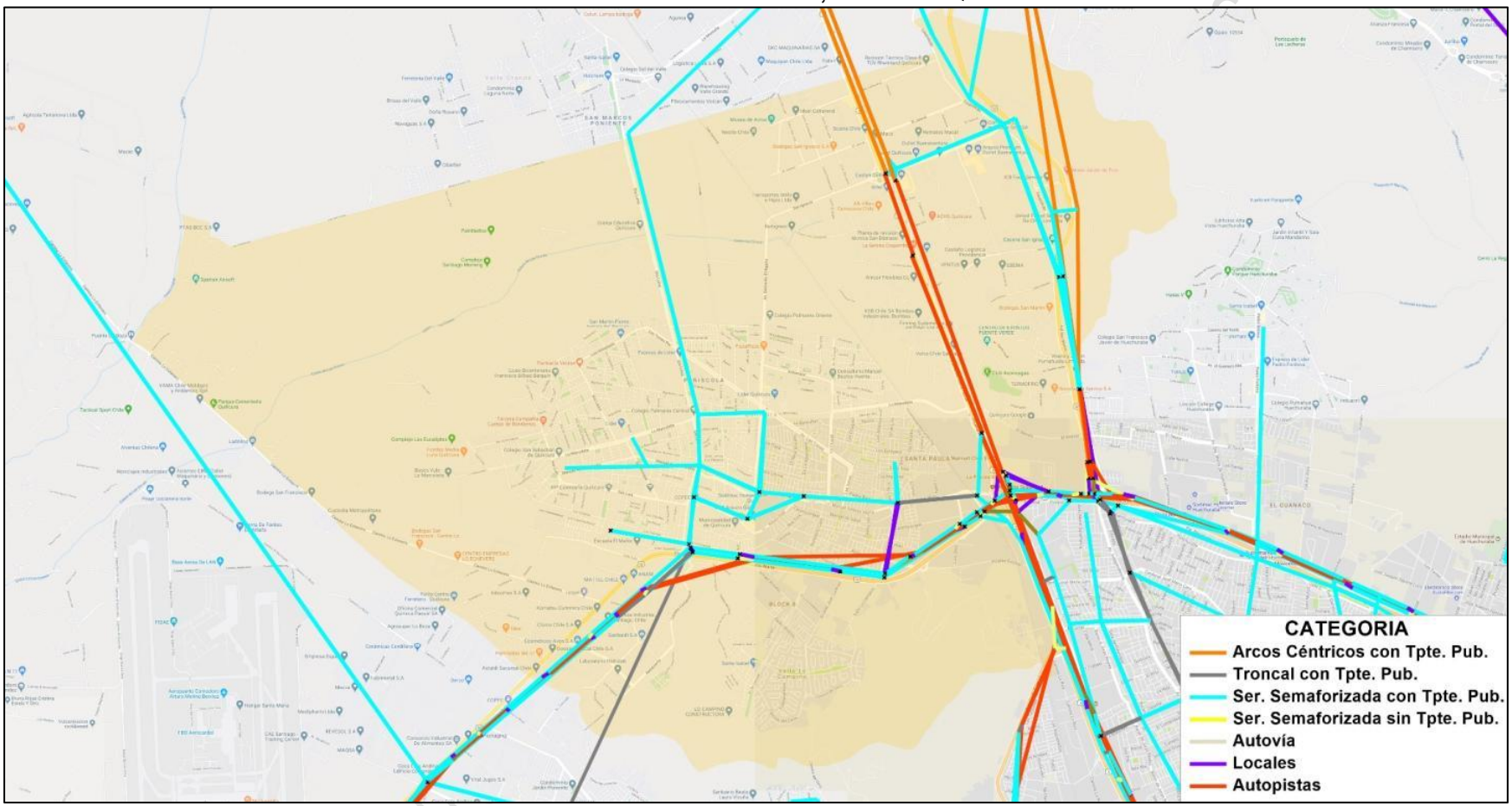
De acuerdo a la metodología para la evaluación de la factibilidad vial la red vial a utilizar es la proveniente del modelo ESTRAUS. Este considera la red vial que se muestra en la figura N° 4-18 considerando la clasificación de tipo de vía mostrada.

Considerando la poca densidad de vialidad existente en el modelo está será densificada en función de la propuesta de PRC bajo estudio, las vías proyectadas a nivel metropolitano, las vías del estudio de SECTRA, las vías utilizadas para el transporte público y otras que le den estructura y conectividad a la comuna.

En la figura N° 4-19 se muestra una proposición preliminar de la red vial estructurante de la comuna.

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO

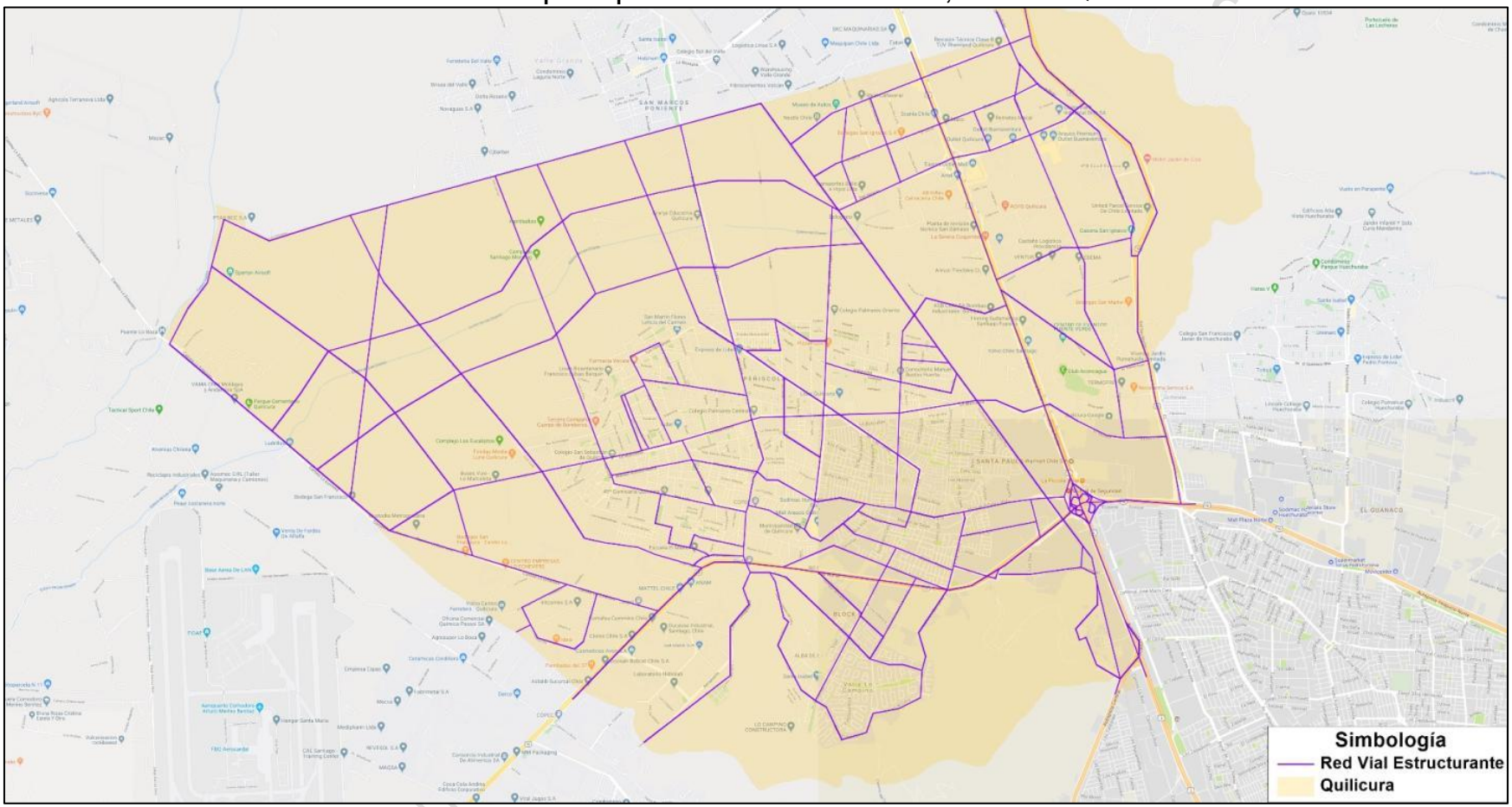
FIGURA Nº 4-18. Red Vial ESTRAUS, comuna de Quilicura



Fuente: Elaboración propia

DOCUMENTO

FIGURA Nº 4-19. Propuesta preliminar Red Vial Estructurante, comuna de Quilicura



Fuente: Elaboración propia

DOCUMENTO

4.2.2. Transporte Público

En la comuna de Quilicura se observan diversos modos de transporte público, como son: Buses Urbanos, Buses Rurales, Taxis Colectivos y Metro.

a) Líneas de Buses

En materia de líneas de buses la comuna posee una buena cobertura y en muchos de sus ejes relevantes circulan líneas de buses. Las líneas que están presentes en la comuna son las siguientes:

Cuadro Nº 4-3 Líneas de Taxibuses y Buses, que transitan por la comuna de Quilicura, año 2020.

11	Nombre
201	Mall Plaza Norte - San Bernardo
214	Santa Olga - Los Libertadores
230	Los Libertadores -Centro
272	Los Libertadores - Ciudad Empresarial
303	Quilicura - Plaza Italia
307	Lo Marcoleta - Plaza Italia
308	Lo Marcoleta - Mapocho
314	Lo Marcoleta - Plaza Italia
425	Rigoberto Jara - Lo Hermida
428	Quilicura - (M) La Cisterna
429	Lo Echevers - Lo Hermida
430	Quilicura - La Dehesa
435	Quilicura - Vitacura
303e	Quilicura - (M) Santa Ana
307c	Lo Marcoleta - (M) Los Libertadores
307e	Rigoberto Jara - Plaza Italia
308c	San Luis - (M) Los Libertadores
313e	Quilicura - Estación Central
314c	Parinacota - (M) Los Libertadores
315c	Rigoberto Jara - (M) Los Libertadores
315e	Rigoberto Jara - Plaza Italia
428e	Quilicura - (M) La Cisterna
429c	Quilicura - (M) Tobalaba
B05	Barrio San Ignacio - Ciudad Empresarial
B06	(M) Zapadores - Santa Laura
B07	Parque Industrial - (M) Los Libertadores
B08	Lo Marcoleta - Mall Plaza Norte
B09	Lo Marcoleta - Mall Plaza Norte
B10	Lo Boza - Hospital Félix Bulnes
B11	El Salto - Lo Marcoleta
B12	(M) Zapadores - Lo Marcoleta

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES

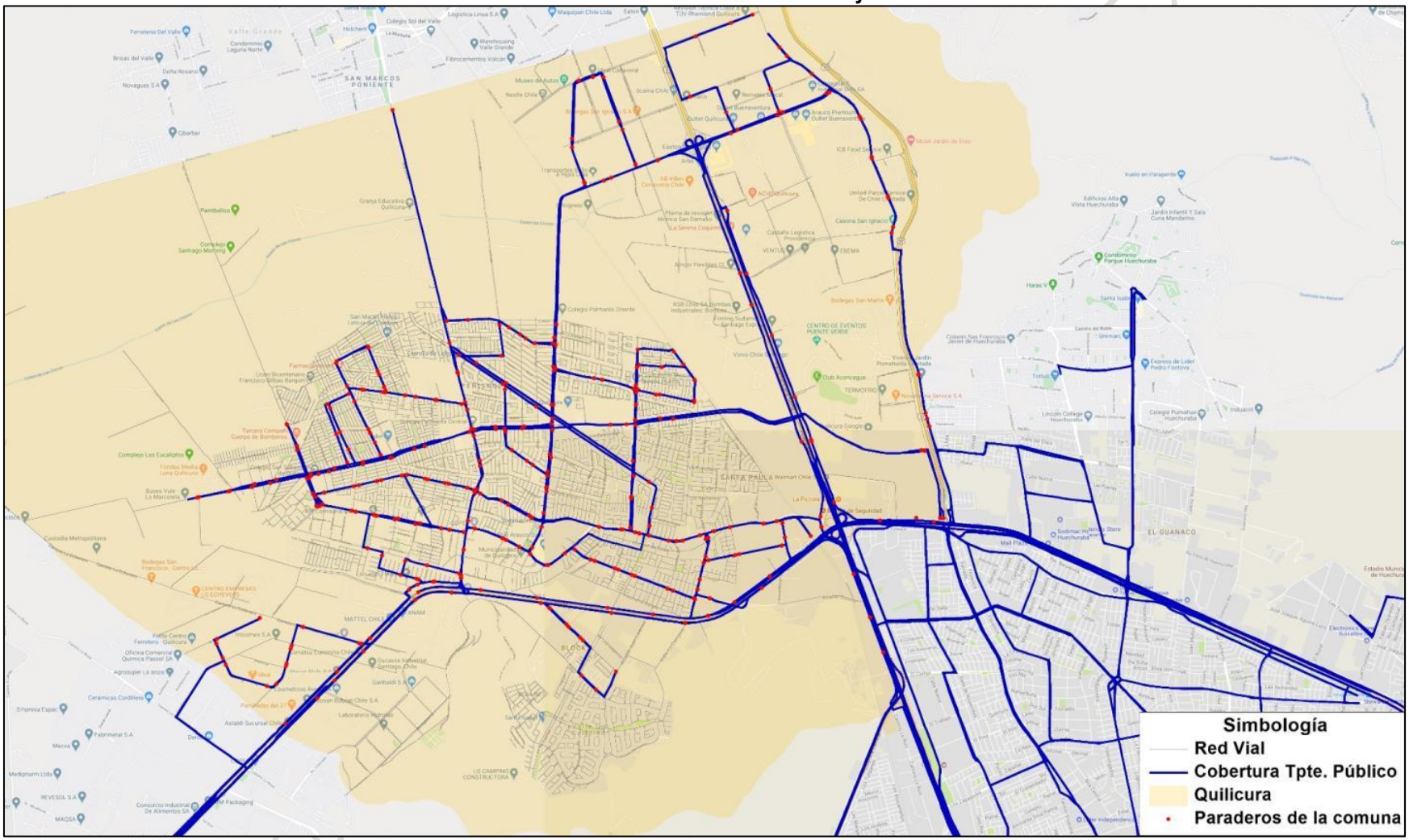
11	Nombre
B12c	Lo Marcoleta - (M) Los Libertadores
B13	(M) Vespucio Norte - Lo Marcoleta
B18	Villa Pucara - (M) Vespucio Norte
B18e	Villa Pucara - (M) Vespucio Norte
B21	Plaza Chacabuco - Lo Marcoleta

Fuente: Red Metropolitana de Movilidad.

En la siguiente figura se muestra la cobertura y se señalan los paraderos asociados a estos servicios.

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES

FIGURA Nº 4-20. Cobertura de Taxibuses y Buses



Fuente: Red Metropolitana de Movilidad

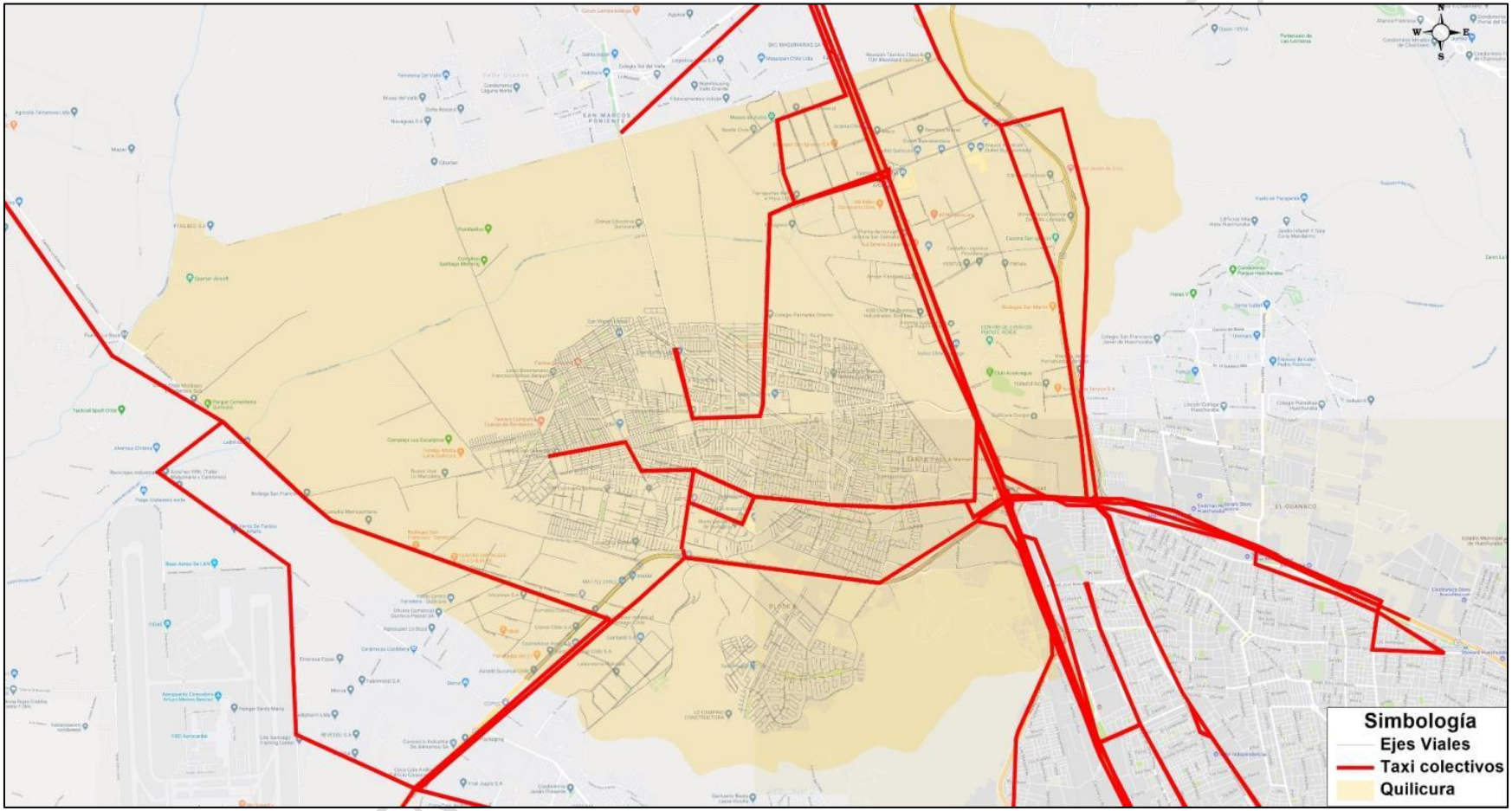
b) Líneas de Taxis Colectivos

En materia de taxis colectivos la cobertura es bastante menor que la prestada con buses.

En la siguiente figura se muestra la cobertura (ver figura 4-21).

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES

FIGURA Nº 4-21. Cobertura de Taxis Colectivos



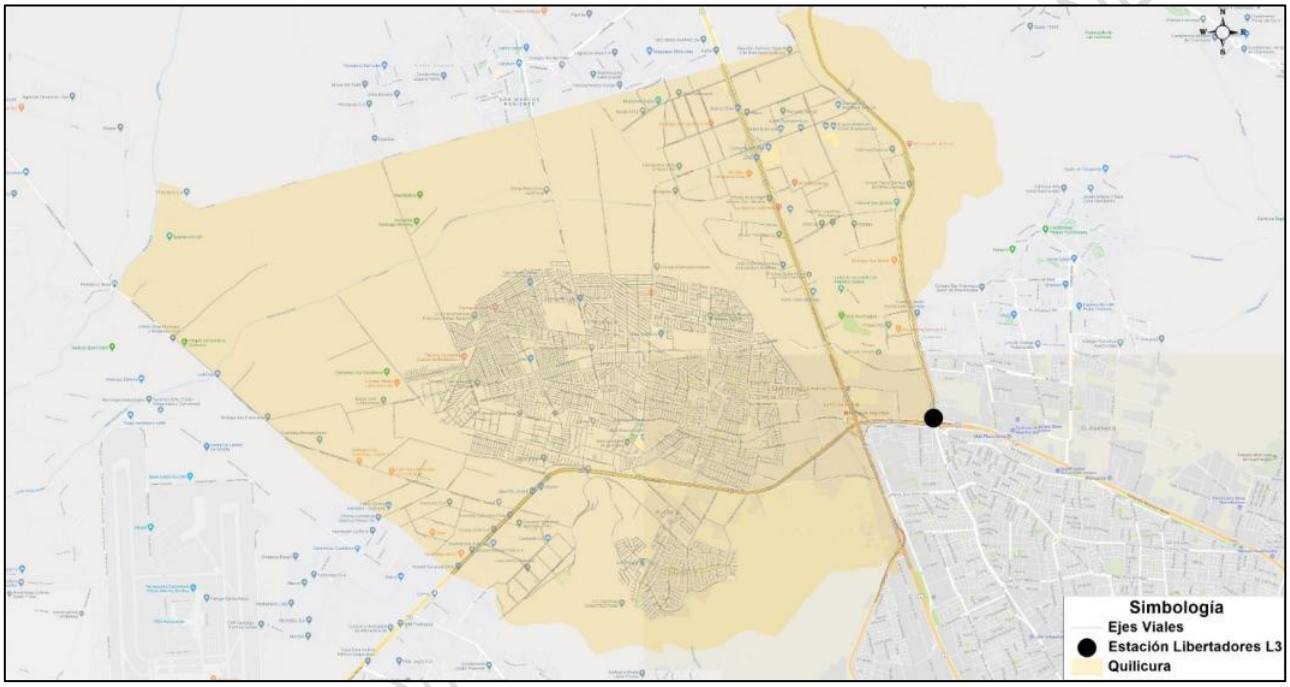
Fuente: Modelo Estraus

DOCUMENTO

c) Líneas de Metro

En cuanto a líneas de Metro, la comuna de Quilicura dispone de una estación en su interior llamada Los Libertadores de la línea 3 (ver figura 4-23). Esta estación permite conectar la gente de Quilicura con la comuna de la Reina en 30 minutos, lo que se traduce en un ahorro de tiempo de más del 50%[1]- También permite conectar con el centro de Santiago en menos de 15 minutos, en bus toma más de 45 minutos. Sin embargo su ubicación emplazada en el límite, hace que su nivel de acceso sea bajo. Obligando a los residentes a utilizar otros modos como Taxibuses, Buses o Taxi colectivos.

FIGURA Nº 4-22. Estaciones de Metro



Fuente: www.metro.cl.

4.2.3. Proyectos Programados Plan de Transporte 2025 para Santiago

a) Proyectos considerados en la Situación Base

Como se dijo anteriormente sobre la red vial ESTRAUS del año 2015 período punta mañana, se codificó un conjunto de corredores y proyectos viales que se detallan a continuación en donde se destaca sólo un proyecto para la comuna de Quilicura:

[1] **Fuente** https://www.gob.cl/noticias/gobierno-fija-para-el-22-de-enero-el-debut-de-la-nueva-linea-3/

DOCUMENTO DE AVANCE

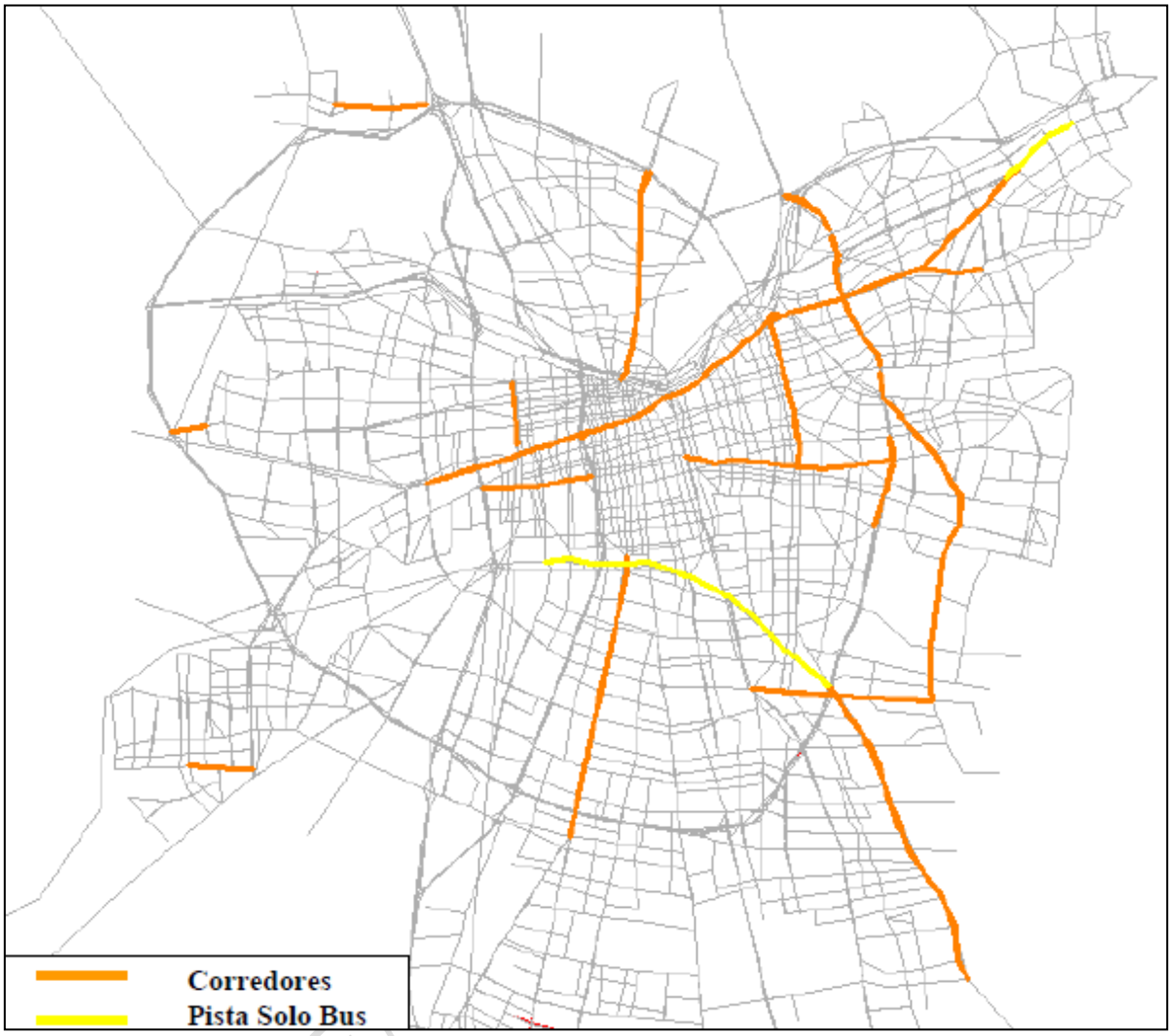
CUADRO Nº 4-2. Corredores de Buses, año 2015.

Corredores	Tramo	Descripción
Alameda	Pajaritos - Providencia	Bidireccional, 3 pistas Transporte Privado, 2 pista Transporte Público.
Av. Providencia	Baquedano - Tobalaba	Bidireccional, 2 pistas Transporte Privado, 2 pista Transporte Público.
Av. Apoquindo	Tobalaba - Camino El Alba	Bidireccional, 2 pistas Transporte Privado, 2 pista Transporte Público.
Av. Las Condes	Apoquindo - Estoril	Bidireccional, 2 pistas Transporte Privado, 1 pista Transporte Público.
Av. Las Condes	Estoril - Cantagallo	Bidireccional, 2 pistas Transporte Privado, 1 pista solo Bus
Av. La Florida	Departamental - El Peñón	Bidireccional, 2 pistas Transporte Privado, 2 pista Transporte Público.
Gran Avenida	Bío Bío - Los Morros	Bidireccional, 2 pistas Transporte Privado, 1 pista Transporte Público.
Manuel Antonio Matta	**J. Guzmán - O'Higgins**	**Bidireccional, 2 pistas Transporte Privado, 1 pista Transporte Público.**
San Pablo	Serrano - A. Vespucio	Bidireccional, 2 pistas Transporte Privado, 1 pista Transporte Público.
Matucana	Andes - Romero	Bidireccional, 2 pistas Transporte Privado, 1 pista Transporte Público.
Arica - Blanco Encalada - Tupper	Gral. Velásquez - Av. Matta	Bidireccional, 2 pistas Transporte Privado, 1 pista Transporte Público.
Nueva San Martin	El Olimpo - Pajaritos	Bidireccional, 2 pistas Transporte Privado, 1 pista Transporte Público.
Av. Tobalaba	A. Vespucio - Departamental	Bidireccional, 2 pistas Transporte Privado, 1 pista Transporte Público.
Av. Irarrázaval	A. Vespucio - Vicuña Mackenna	Bidireccional, 2 pistas Transporte Privado, 1 pista Transporte Público.
Av. Departamental	Vicuña Mackenna - Tobalaba	Bidireccional, 2 pistas Transporte Privado, 1 pista Transporte Público.
Los Leones	Providencia - Irarrázaval	Bidireccional, 2 pistas Transporte Privado, 1 pista Transporte Público.
Recoleta	A. Vespucio - J. M. Caro	Bidireccional, 2 pistas Transporte Privado, 1 pista Transporte Público.

Fuente: Sectra

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES

FIGURA Nº 4-23. Corredores al año 2015



Fuente: Sectra

CUADRO Nº 4-7. Proyectos Viales, año 2015.

Proyectos Viales	Población
Américo Vespucio Oriente	Entre Grecia y Puente Centenario. Autopista: 3 pistas por sentido, Caletera: 2 pistas Transporte Privado, 1 pista Buses, ambos sentidos. Accesos y Egresos: Larraín, Bilbao, Colón, Apoquindo, Vitacura y Costanera Norte.
Costanera Central	Av. La Florida entre El Peñón y A. Vespucio, e Isabel Riquelme entre A. Vespucio y Bascuñán. Autopista: 3 pistas por sentido, Caletera: 2 pistas tpte. Privado, 2 pistas Buses, ambos sentidos. Accesos y Egresos: Diego Portales, San José de la Estrella, Rojas Magallanes, Walker Martínez, Departamental, A. Vespucio, P. de Valdivia, V. Mackenna, Las Industrias, Gran Avenida y Autopista Central.

Fuente: Sectra

DOCUMENTO DE

FIGURA Nº 4-24. Proyectos Viales

Fuente: Sectra

b) Proyectos considerados en el Plan Maestro 2025 de Santiago

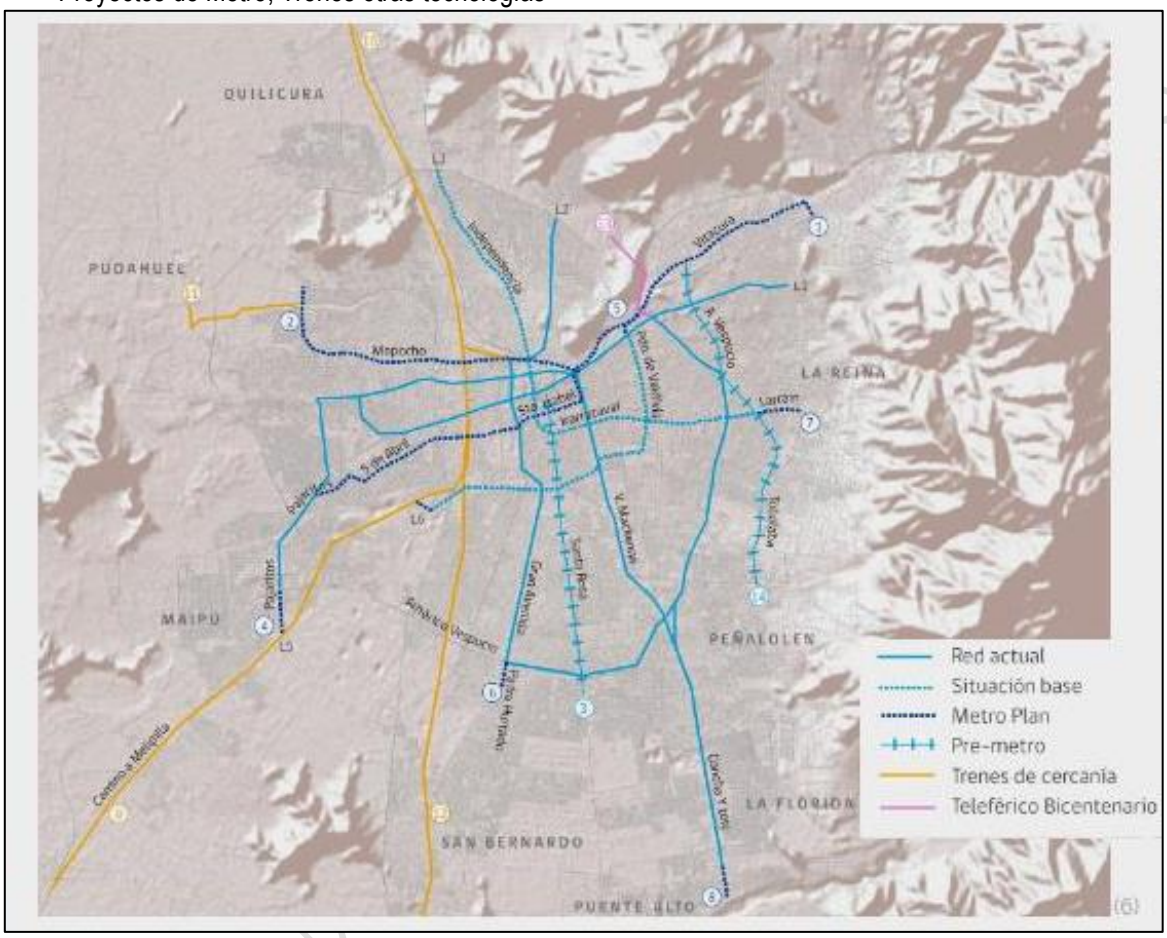
El Plan Maestro de Santiago 2025 surge como la necesidad de contar con una guía para la gestión y las inversiones estratégicas en infraestructura que definan un sistema de transporte urbano orientado a satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y mercancías en Santiago en el largo plazo.

El Plan Maestro de Transporte Santiago 2025 (PMTS 2025) incluye inversiones totales por 470 millones de UF, aproximadamente 22.750 millones de dólares de marzo 2013. De éstos, 159 millones de UF corresponden a los proyectos de la situación base y 311 millones de UF a los proyectos complementarios del Plan. Las inversiones programadas aspiran a apoyar una movilidad más sustentable a través de proyectos de ampliación radical de ciclovías y nuevos corredores y servicios de transporte público. Se pretende estructurar el desarrollo de la ciudad en torno a los corredores de transporte público masivo expandiendo la red de metro, introduciendo trenes suburbanos o de cercanías e introduciendo nuevas autopistas concesionadas combinando su construcción, donde sea posible, con infraestructura para transporte público. Esta estructuración fortalece los ejes Norte-Sur y Oriente-Poniente y mejora las conexiones entre otros polos de

desarrollo. Los proyectos estructurantes se complementan con mejoras a la vialidad del transporte por buses y nuevas conexiones viales de impacto local e inter-municipal.

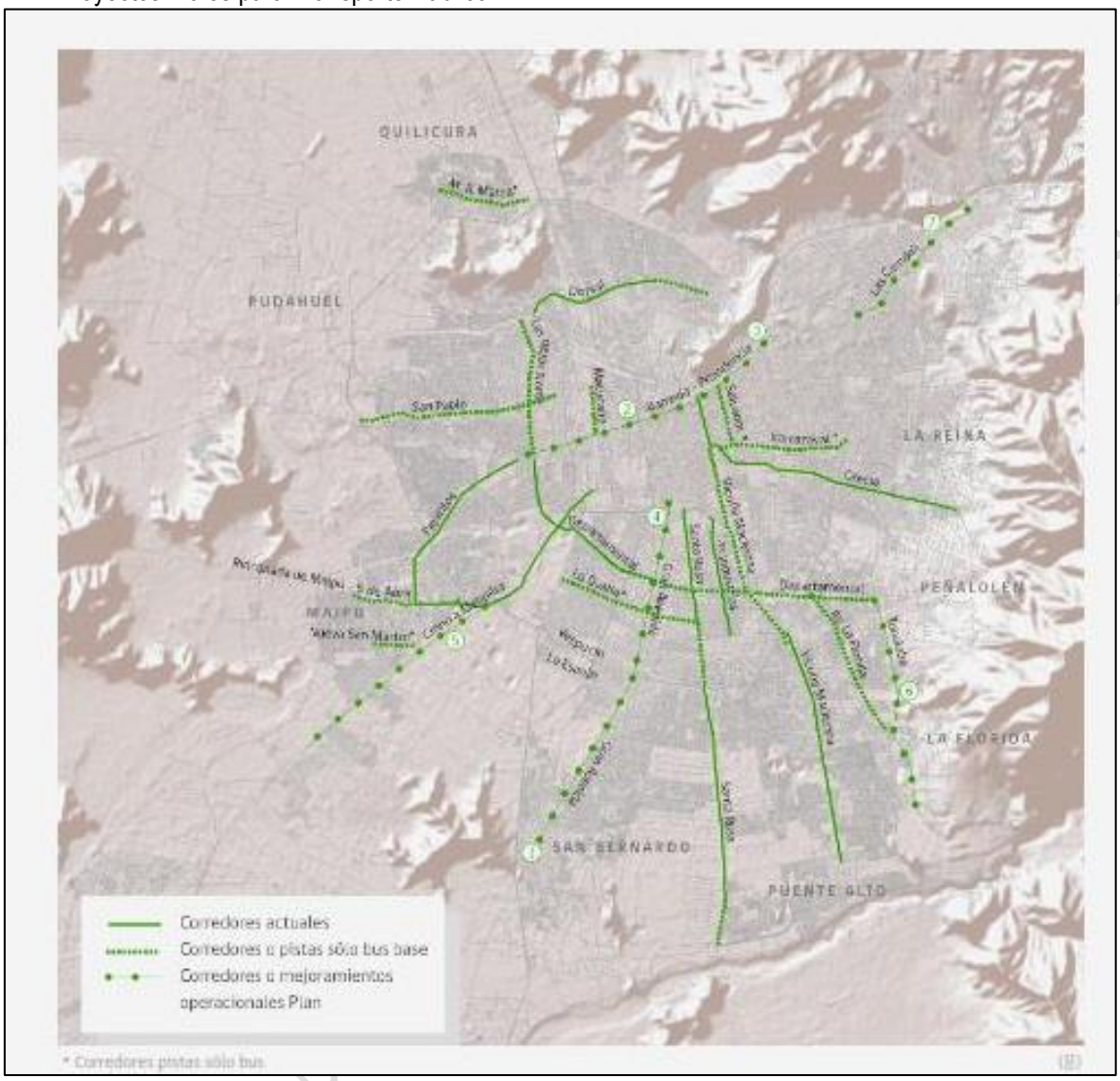
Se plantean proyectos en función de los siguientes tipos:

- Proyectos de Metro, Trenes otras tecnologías



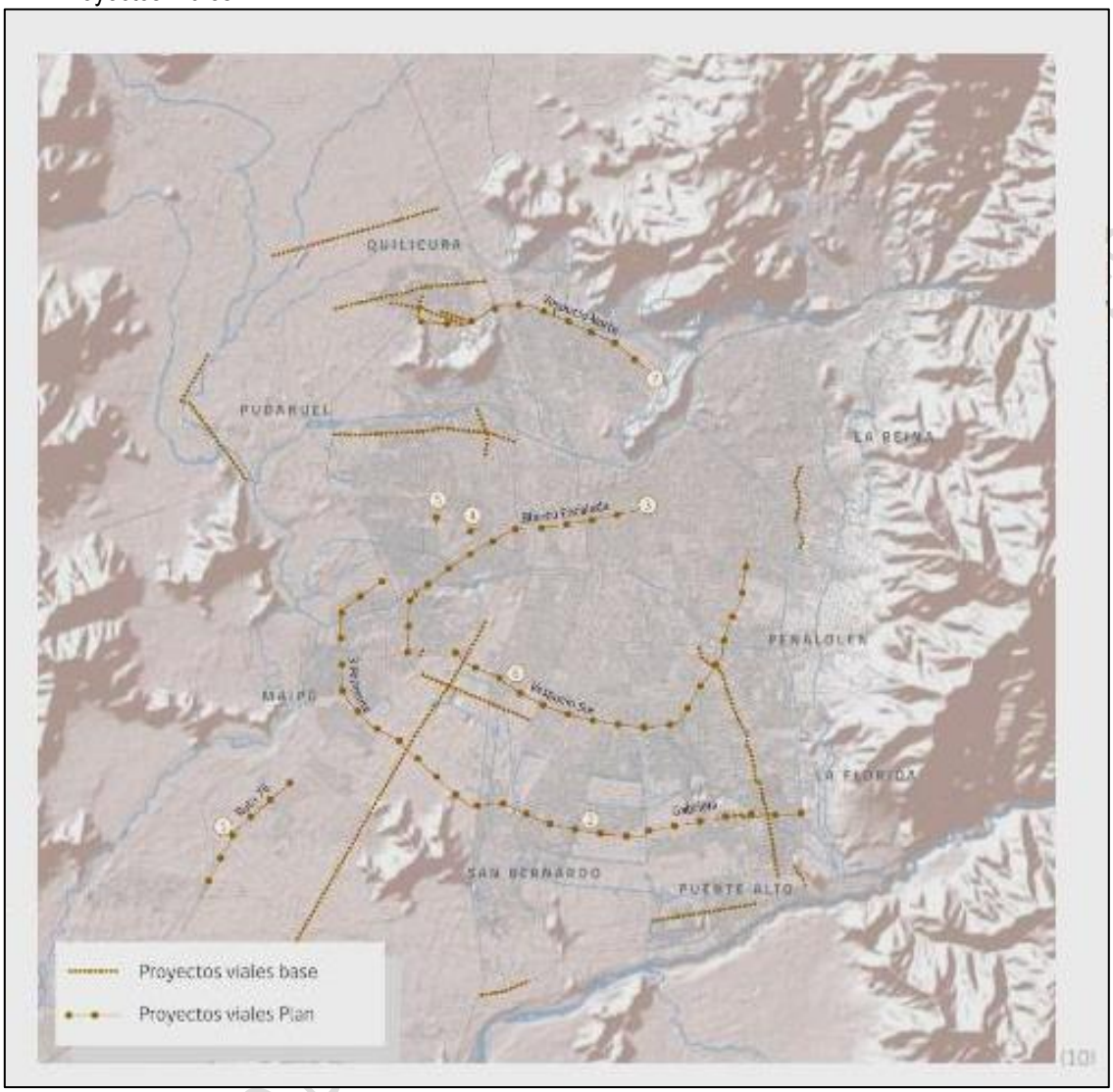
DOCUMENTO

- Proyectos Viales para Transporte Público



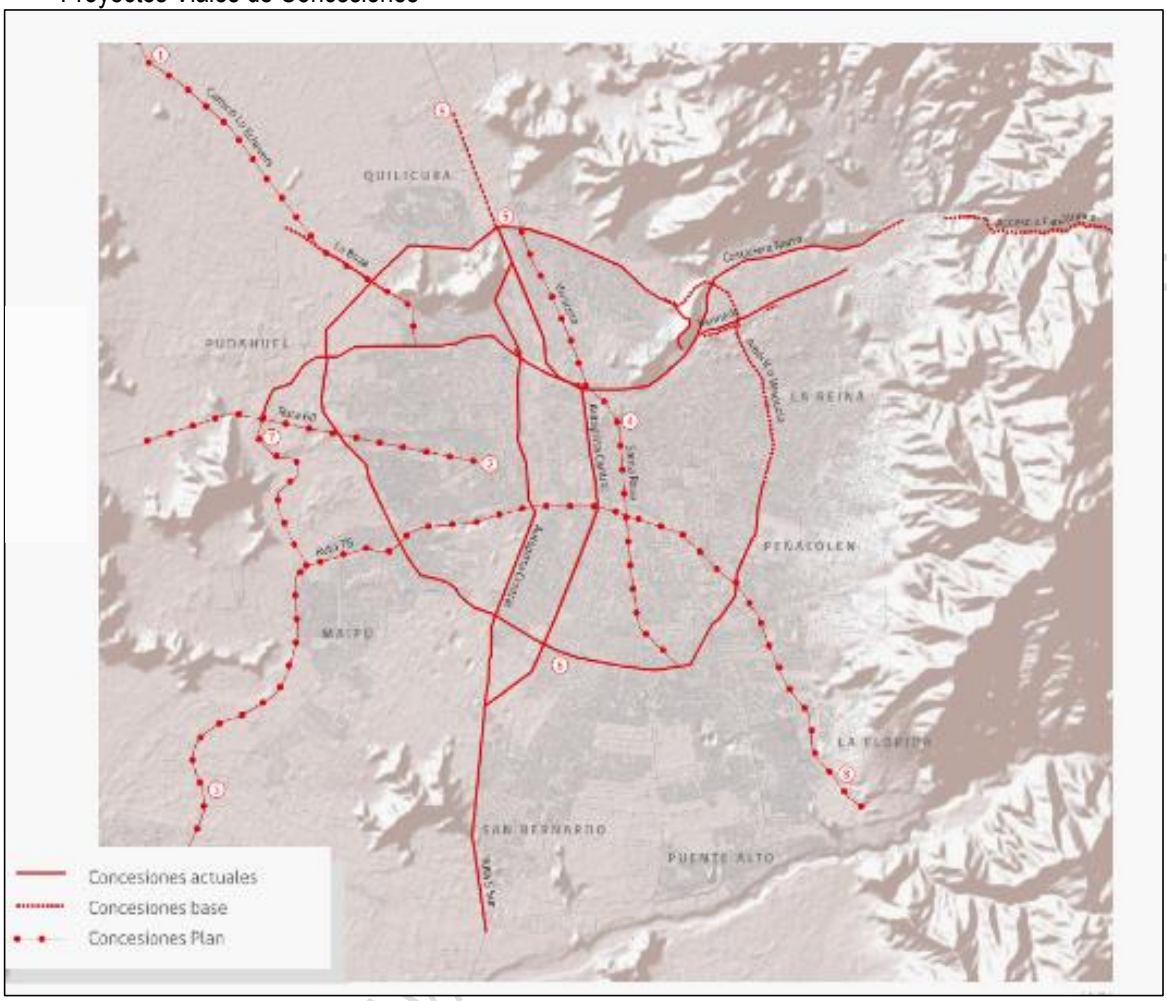
DOCUMENTO

- Proyectos Viales



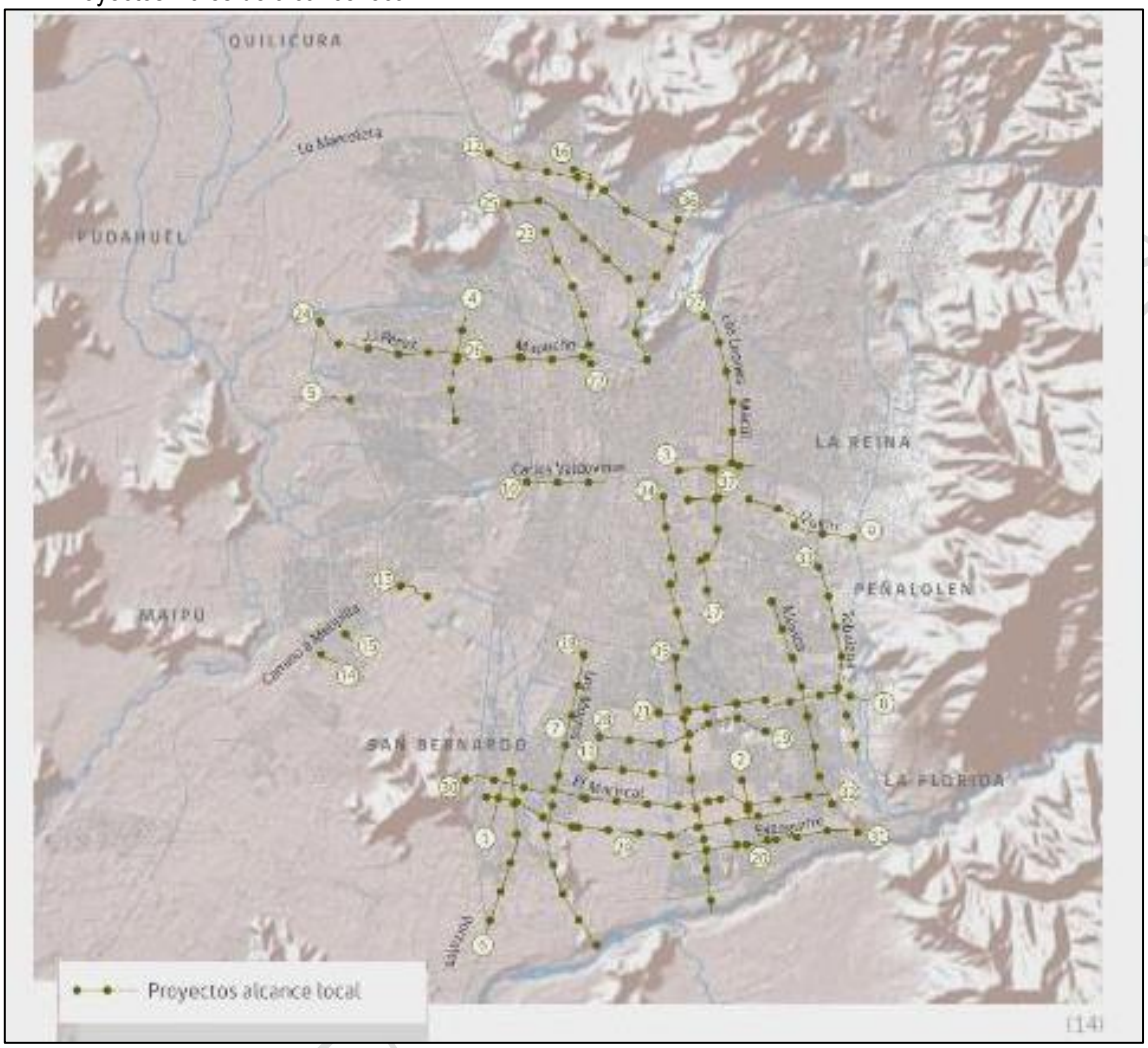
DOCUMENTO

- Proyectos Viales de Concesiones



DOCUMENTO DE AVANCE

- Proyectos viales de alcance local



Dentro de los proyectos que se plantean y que se materializan sobre la comuna de Quilicura se encuentran los siguientes:

- Tren Suburbano Batuco – Quinta Normal, con Ramal a Cal y Canto. Cuenta con 7 estaciones y longitud de 24 km. El trazado es paralelo a la Ruta 5 y su inversión es de 9,715,000 UF.
- Estación Intermodal Quilicura, combina el metro línea 3 con el tren suburbano Batuco-Quinta Normal.
- Mejoramiento Ruta 5 Norte tramo: Quilicura Lampa. Longitud de 14 km. Conversión a Estándar Urbano de Acceso a Santiago Sector Ruta 5 Norte. Tres pistas por sentido, continuidad de calles de servicios, cruces a desnivel, pasarelas, etc. Inversión de 4,800,000 UF
- Ampliación Caletera Vespucio Norte Tramo: Entre Gral. San Martín y El Salto. Longitud: 20 km. Uniformar perfil de 2 pistas en caletera. Inversión de 1,464,000 UF.
- Nuevo Enlace Quilicura Entre Ruta 5 y Vespucio Norte. Mejoramiento del nudo Ruta 5 norte – Vespucio Norte; mejorando la conectividad entre ambas autopistas. Inversión de 250,000 UF.
- Habilitación eje Vial Av. Matta (Quilicura) Tramo: San Enrique - Jaime Guzmán. Longitud: 3.7 km. Habilitación de dos pistas por sentido, reservando la pista derecha como sólo bus. Inversión de 373,000 UF.
- Ampliación Avda. San Martín – Quilicura Tramo: A. Vespucio - Doña Leticia. Longitud 1.1 km. Ampliación de capacidad a doble calzada con dos pistas por sentido. Inversión de 170,000 UF.

DOCUMENTO DE

- Construcción Conexión Vial San Luis - Vergara - Par F. Gárate (Quilicura) Tramo: San Enrique - Lo Campino. Apertura y ampliación de capacidad a doble calzada con dos pistas por sentido en el eje San Luis - Vergara. Generación par vial F. Gárate - R. Rosales. Inversión de 190,000 UF.
- Mejoramiento eje Lo Marcoleta, Aperturas y ampliaciones de capacidad a doble calzada de tres pistas cada una con mediana. Estructura paso FF.CC. Incluye ciclovía. Tramo: Lo Echevers - Ruta 5. Longitud: 7.3 km. Inversión de 864,000 UF.
- Habilitación Lo Marcoleta, Ampliación de capacidad y apertura en doble calzada de dos pistas cada una con mediana en diversos sectores, de acuerdo a perfil tipo oficial PRC. Se considera estructura en cruce FF.CC. y Norte-Sur, sector Quilicura. Tramo: Entre ruta 5 y El Salto. Inversión de 872,000 UF.

Cabe mencionar que muchos de estos proyectos cuentan con estudios más avanzados a nivel de anteproyecto y otros a nivel de ingeniería de detalle. A continuación se listan los más relevantes en términos de su influencia en el sistema de transporte de la ciudad.

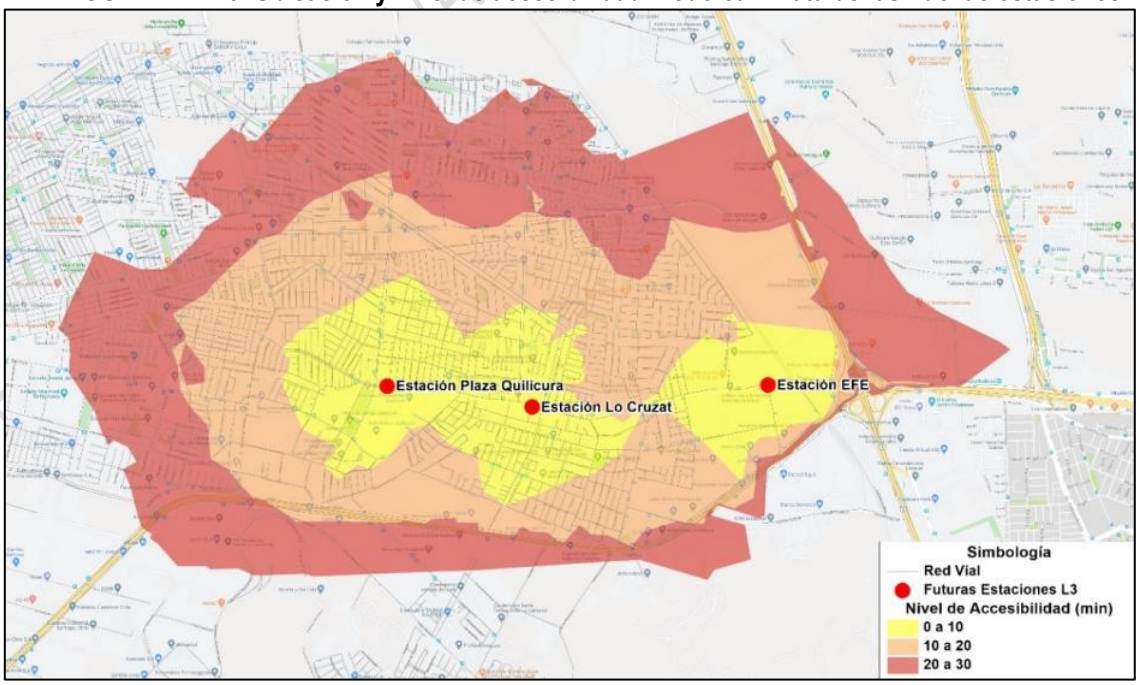
4.2.4. Extensión de la línea 3 de Metro.

La extensión de la línea 3 adicionará 3.8 kilómetros, llegando hasta Plaza Quilicura. La obra contará con tres nuevas estaciones: Estación EFE, Estación Lo Cruzat y la Estación Plaza Quilicura, que beneficiará aproximadamente a más de doscientos mil habitantes de Quilicura para el año 2023.

En cuanto a reducción de los tiempos de viaje, el trayecto desde la estación en Lo Cruzat hasta la estación Los Libertadores tomará 3 minutos, lo que significa una reducción del 87% respecto de lo que tarda actualmente (aproximadamente 23 minutos). Por otra parte, desde la estación en Lo Cruzat hasta Universidad de Chile tomará 18 minutos aproximadamente, lo que significa una reducción del 61% respecto de lo que tarda actualmente (casi 46 minutos).

En las siguientes figuras se observa la ubicación de cada una de las nuevas estaciones y su nivel de accesibilidad para el modo caminata y bicicleta considerando 10, 20 y 30 minutos de tiempo de viaje.

FIGURA Nº 4-25. Ubicación y nivel de accesibilidad modo caminata de las nuevas estaciones

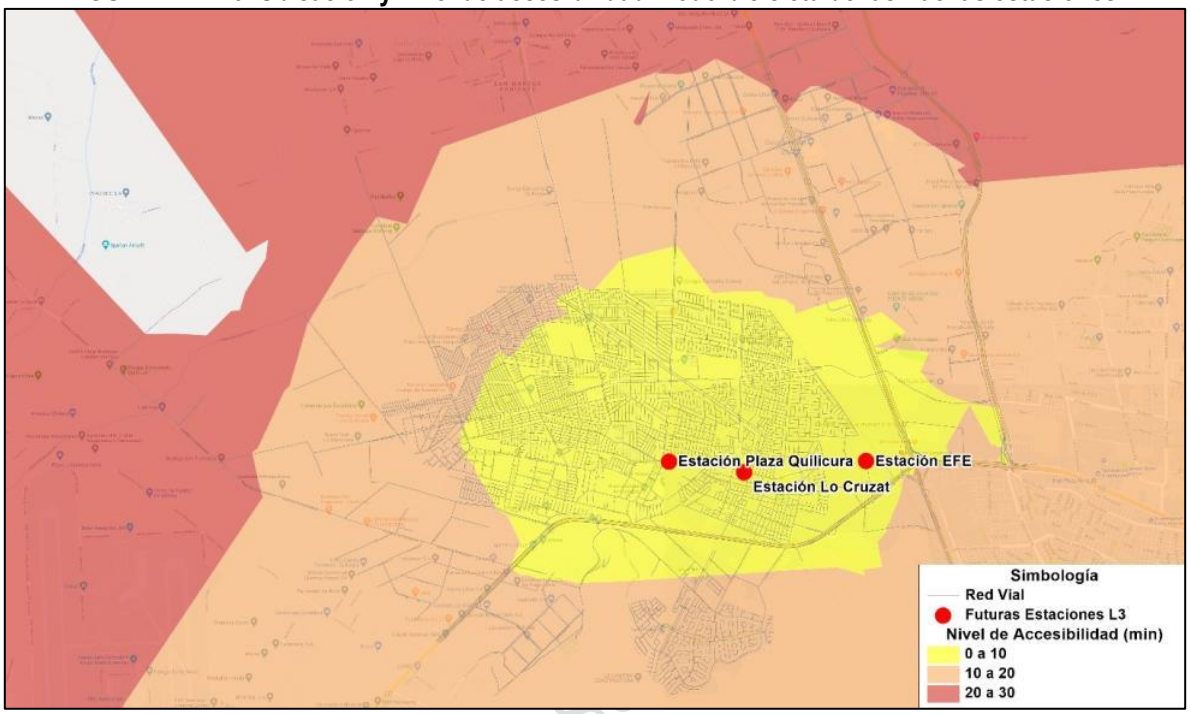


PRELIMINAR SUJETO A MODIFICACIONES

Fuente: Elaboración propia

En la figura anterior se muestra que el nivel de accesibilidad de las futuras estaciones de la línea 3 abarcan una porción importante de la comuna, sin embargo el sector nor-poniente de la comuna queda sin acceso.

FIGURA Nº 4-26. Ubicación y nivel de accesibilidad modo bicicleta de las nuevas estaciones



Fuente: Elaboración propia

En la figura N°4-26 se muestra que el nivel de accesibilidad de las futuras estaciones de la línea 3 abarcan la totalidad de la comuna, si se considera como tiempo de acceso máximo de 30 minutos.

4.2.5. Tren de Cercanías Santiago - Batuco.

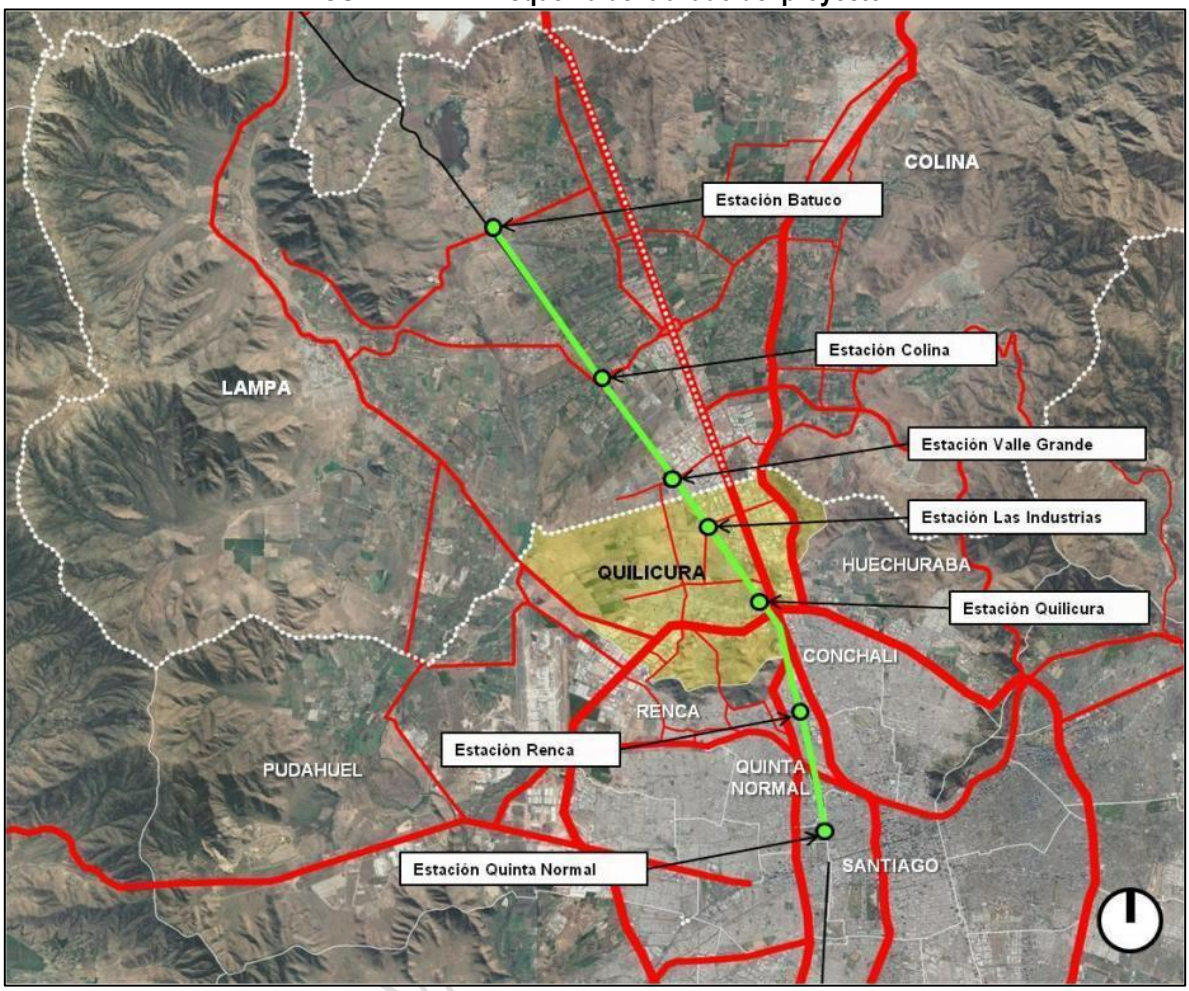
El Tren Santiago-Batuco es el proyecto de un servicio de tren de cercanías dentro de la Región Metropolitana de Santiago, el cual será operado por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Contará con 27 km de extensión, uniendo el centro de Santiago de Chile con la localidad de Batuco (comuna de Lampa), poseyendo dos vías de uso exclusivo para transporte de pasajeros, más una tercera que servirá como eje de transporte de carga.

Se contempla que el recorrido completo del tren tenga una duración de 25 minutos, pasando por sus siete estaciones, ubicadas en cinco comunas de las provincias de Santiago y Chacabuco: de sur a norte, Santiago, Quinta Normal, Renca, Quilicura y Lampa. Además, contará con una conexión intermodal en la estación Quinta Normal de la Línea 5 del Metro de Santiago, una con la Línea 3 del Metro de Santiago en estación Quilicura y una nueva estación de combinación con la Línea 7 del Metro de Santiago en estación Matucana.

Se trata de un proyecto electrificado de cercanías con vía doble y señalamiento automatizado. Los trenes, de alta capacidad de transporte, podrán circular a una velocidad de hasta 120 Km/h. Esto representará una reducción de 2 horas por día en la trayectoria que realizan los usuarios en sus traslados de casa al trabajo en comparación con los medios de trasporte actuales. De acuerdo al proyecto ya aprobado en el SEA, el tren entraría en operación a finales de 2024.

DOCUMENTO DE AVANCE

FIGURA Nº 4-27. Esquema del trazado del proyecto



Fuente: Elaboración propia sobre la base de registros SEIA e imágenes satelitales Google Earth

4.2.6. Proyecto Túnel Lo Ruiz.

Este proyecto se ubica en las comunas de Renca y Quilicura, y consiste en la construcción de un nuevo enlace entre General Velásquez y Américo Vespucio Norte a través de un túnel en mina bi-tubo bajo el cerro Lo Ruiz. Esta obra descongestionará el nudo Quilicura, ya que uno de los accesos que contribuye notablemente a la congestión actual del enlace Quilicura es el proveniente de General Velásquez.

El Proyecto busca la disminución del flujo vehicular que actualmente transita y recarga el Nudo Quilicura por medio de la construcción del Túnel Bajo el Cerro lo Ruiz como alternativa de conexión entre el Eje General Velásquez y Américo Vespucio Norte, así como también el desarrollo de obras complementarias y necesarias para la posterior remodelación del Enlace Quilicura, diseñando rutas alternativas que reduzcan la cantidad de flujo que actualmente soportan sus vías, así como la ampliación de capacidad de las vías del entorno.

El nuevo trazado vial posee una extensión de 5,8 kilómetros, contemplando un túnel de 4,47 kilómetros de largo.

DOCUMENTO DE AVANCE

FIGURA Nº 4-28. Esquema de ubicación y trazado del proyecto

Fuente: Elaboración propia sobre la base de registros SEIA e imágenes satelitales Google Earth.

4.2.7. Anteproyecto desarrollados en el estudio SECTRA, 2010.

A continuación se muestran los proyectos desarrollados en el estudio "Análisis Conexiones Viales Sector Norte de la Región Metropolitana", (SECTRA, 2010) y que forman parte del Plan Maestro de Santiago 2025.

a) Av. San Martín (2010)

Este proyecto tiene una longitud de 1.2 km y su objetivo es ampliar la capacidad de San Martín en el tramo Américo Vespucio – Doña Leticia, a 2 pistas por sentido, separadas con mediana, igualando la capacidad que presenta el eje, al norte de ésta.

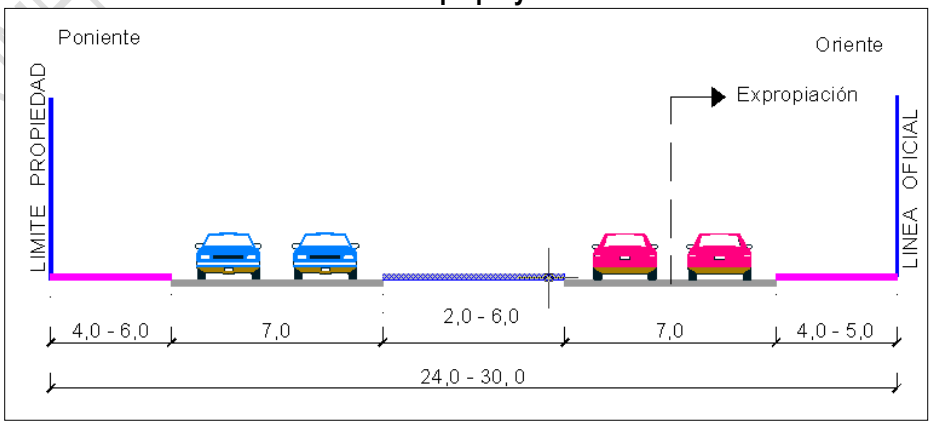
A continuación se presentan las figuras con la ubicación del proyecto y el perfil definido.

DOCUMENTO DE AVANCE

FIGURA Nº 4-29. Ubicación del proyecto

Fuente: Estudio Análisis Conexiones Viales Sector Norte de la Región Metropolitana.

FIGURA Nº 4-30. Perfil tipo proyectado en San Martín



Fuente: Estudio Análisis Conexiones Viales Sector Norte de la Región Metropolitana.

DOCUMENTO DE
ODIFICACIONES

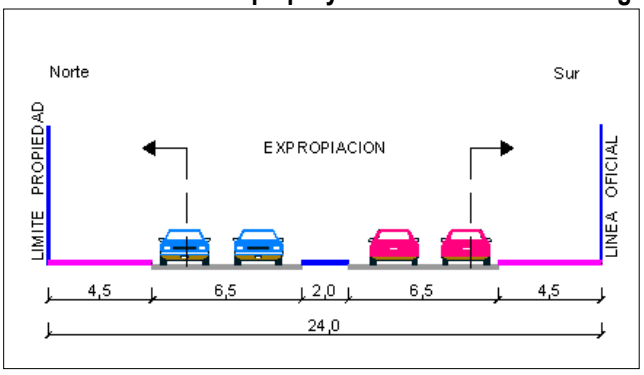
b) Francisco Vergara (2010)

Se proyecta la conexión de la calzada norte de calle San Luis, entre San Enrique y General San Martín para lo cual será necesaria la expropiación de este tramo. De esta manera se da continuidad al perfil existente en la avenida, al poniente de San Enrique, compuesto por 2 calzadas de 7m separadas por mediana de 6.4m. Se debe destacar que para mantener la alineación de la calzada existente y la proyectada, se disminuyó el ancho de la mediana a 4m. Posteriormente se disminuye el ancho de la mediana, llegando a la intersección de calle General San Martín con mediana de 1m, para generar una pista de viraje a la izquierda (p-n).

FIGURA Nº 4-31. Ubicación del proyecto

Fuente: Estudio Análisis Conexiones Viales Sector Norte de la Región Metropolitana.

FIGURA Nº 4-32. Perfil tipo proyectado en Francisco Vergara



Fuente: Estudio Análisis Conexiones Viales Sector Norte de la Región Metropolitana.

DOCUMENTO EN ELABORACIONES

c) Santa Luisa (2010)

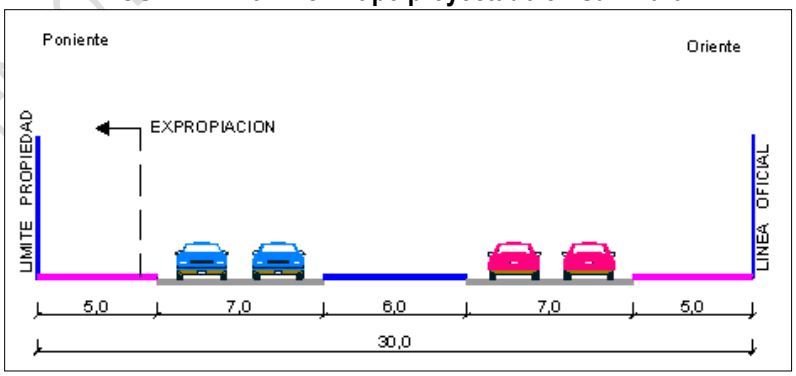
Este prediseño tiene una longitud de 0.3 km y se desarrolla íntegramente en la comuna de Quilicura.

El concepto de este proyecto es mejorar la intersección de Santa Luisa con Lo Marcoleta, ampliando la capacidad de la misma.

FIGURA Nº 4-33. Ubicación del proyecto

Fuente: Estudio Análisis Conexiones Viales Sector Norte de la Región Metropolitana.

FIGURA Nº 4-34. Perfil tipo proyectado en San Martín



Fuente: Estudio Análisis Conexiones Viales Sector Norte de la Región Metropolitana.

DOCUMENTO DE ... CACIONES

d) Lo Cruzat (2010)

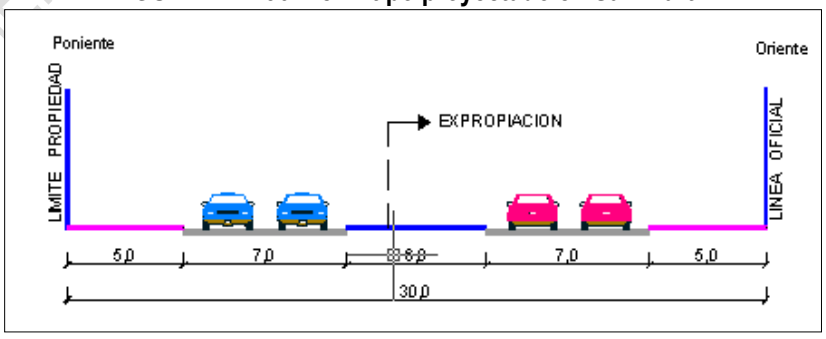
Se proyecta la conexión de la calzada oriente de calle Lo Cruzat entre la prolongación de Piedra Roja (40m al norte de Camilo Mori) y Av. Matta para lo cual será necesaria la expropiación de este tramo, continuando con el perfil de la avenida, compuesto por dos calzadas de 7m separadas por una mediana de 4m.

En Av. Matta, se genera una pista de viraje desde Matta poniente hacia el norte por Lo Cruzat, y se configura un perfil de dos pistas por sentido en el tramo comprendido entre Lo Cruzat y Las Torres. En este punto se debe destacar que se ha mantenido el ancho reducido de pistas existente (3.2m), típico en la avenida.

FIGURA Nº 4-35. Ubicación del proyecto

Fuente: Estudio Análisis Conexiones Viales Sector Norte de la Región Metropolitana.

FIGURA Nº 4-36. Perfil tipo proyectado en San Martín



Fuente: Estudio Análisis Conexiones Viales Sector Norte de la Región Metropolitana.

DOCUMENTO PARA CONSULTA CIUDADANA

e) San Ignacio (2010)

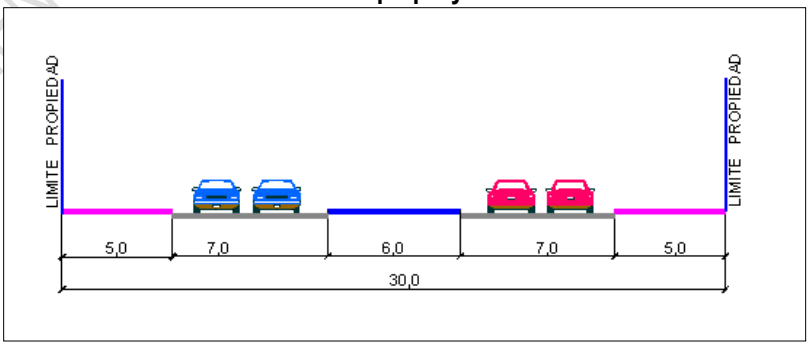
Este prediseño tiene una longitud de 1.4 km y se desarrolla íntegramente en la comuna de Quilicura.

El concepto de este proyecto es ampliar el perfil de esta vía para generar una conexión de la Av. O'Higgins con la Ruta 5 con una capacidad homogénea de dos pistas por sentido.

FIGURA Nº 4-37. Ubicación del proyecto

Fuente: Estudio Análisis Conexiones Viales Sector Norte de la Región Metropolitana.

FIGURA Nº 4-38. Perfil tipo proyectado en San Martín



Fuente: Estudio Análisis Conexiones Viales Sector Norte de la Región Metropolitana.

DOCUMENTO
CACIONES

f) Par Filomena Garate – Ramón Rosales (2010)

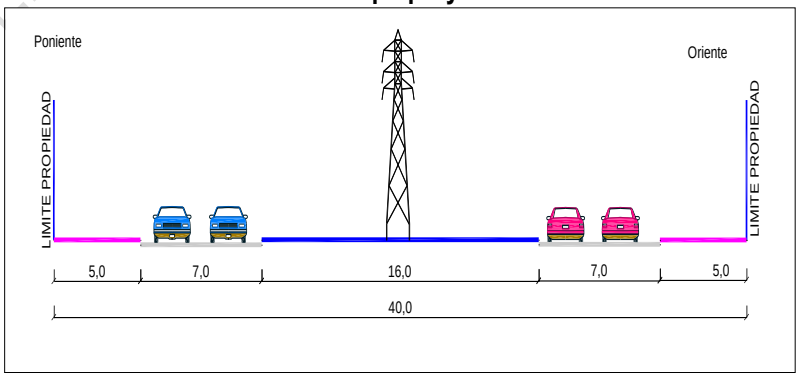
Este proyecto tiene una longitud de 1,7 km y se desarrolla íntegramente en la comuna de Quilicura. Se compone de:
- La habilitación del par Filomena Gárate, Ramón Rosales, entre Las Torres y Lo Campino (1.1 km)
- El mejoramiento de la conexión entre Ramón Rosales y Alcalde Guzmán (0,6 km).

El concepto de este proyecto es mejorar la accesibilidad de la comuna, ampliando la capacidad tanto para los flujos que entran a la comuna como para los que salen de ella.

FIGURA Nº 4-39. Ubicación del proyecto

Fuente: Estudio Análisis Conexiones Viales Sector Norte de la Región Metropolitana.

FIGURA Nº 4-40. Perfil tipo proyectado en San Martín



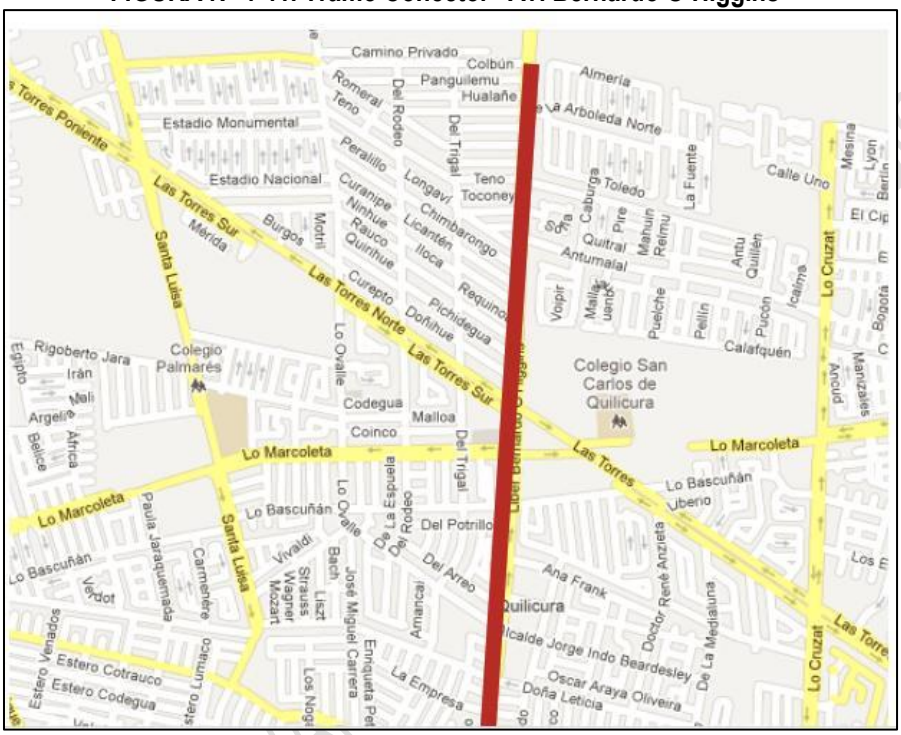
Fuente: Estudio Análisis Conexiones Viales Sector Norte de la Región Metropolitana.

DOCUMENTO DE TRABAJO SUJETO A MODIFICACIONES

4.2.8. Ciclovías

En el Estudio "Construcción Conexiones Red de Ciclovías del Gran Santiago" (2013) se desarrollan a nivel de ingeniería de detalle una serie de proyectos asociados a la conectividad de la red de ciclovías del Gran Santiago, dentro los que destacan el eje Av. Libertador Bernardo O'Higgins entre los tramos Av. Manuel Antonio Matta y Colbún, de la comuna de Quilicura de una extensión de 1.89 km.

FIGURA Nº 4-41. Tramo Conector "Av. Bernardo O'Higgins"

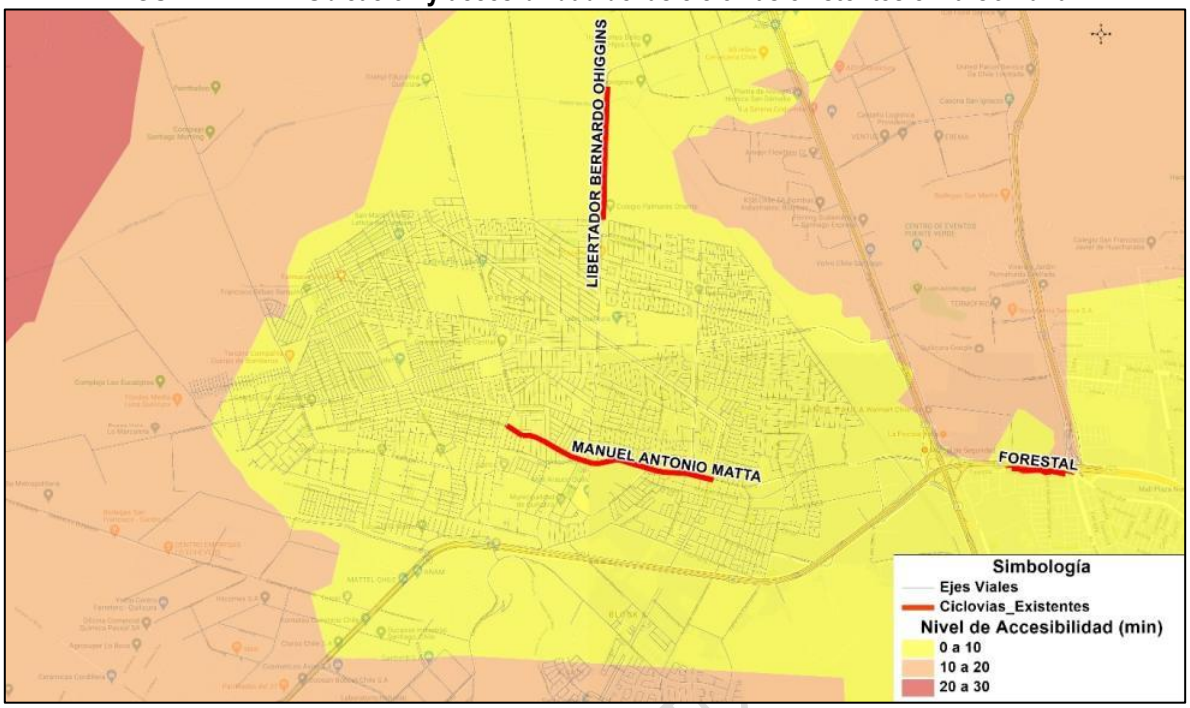


Fuente: "Construcción Conexiones Red de Ciclovías del Gran Santiago" (Sectra - 2013)

El objetivo de este tramo conector es unir la ciclovía existente en Av. Libertador Bernardo O'Higgins desde Colbún hacia el norte con la ciclovía de Av. Manuel Antonio Matta. En la siguiente figura se observa su ubicación y nivel de accesibilidad cada 10 minutos, hasta los 30 minutos.

DOCUMENTO DE AVANCE

FIGURA Nº 4-42. Ubicación y accesibilidad de las ciclovías existentes en la Comuna



Fuente: Elaboración propia

Otra información en cuanto a las ciclovías proviene de los indicadores del SIEDU, en donde se dice que la comuna de Quilicura cuenta con la proporción del 2% del total de la red de ciclovías para el Gran Santiago, ubicándola en la posición 21 de un total de 37 comunas. Siendo la comuna de Colina la de proporción más baja con un 0.2% y la comuna de Calera de Tango la de mayor participación con 16.32% (SIEDU).

4.3 ANÁLISIS DE INDICADORES SIEDU

El objetivo principal de la Política Nacional de Desarrollo Urbano (2014) es generar condiciones para una mejor "Calidad de Vida de las Personas", entendida no solo respecto de la disponibilidad de bienes o condiciones objetivas sino también en términos subjetivos.

Para dar cumplimiento a los objetivos propuestos por esta Política, se ha establecido el mandato de establecer en Chile un sistema de indicadores y estándares que permita medir, monitorear y evaluar periódicamente los avances de las ciudades chilenas en términos de la calidad de vida y formas de desarrollo urbano.

Dado lo anterior en lo que sigue se presentan los indicadores SIEDU que tienen relación con el tema el transporte para la comuna de Quilicura.

4.3.1. Tiempos de Viaje en el período punta mañana (SIEDU)

El tiempo de viaje constituye un indicador importante en materia de desplazamiento dentro de un área geográfica. Para localidades urbanas, su valor no debería exceder los 60 minutos, sin embargo si lo supera significa que la persona deja de realizar otras actividades.

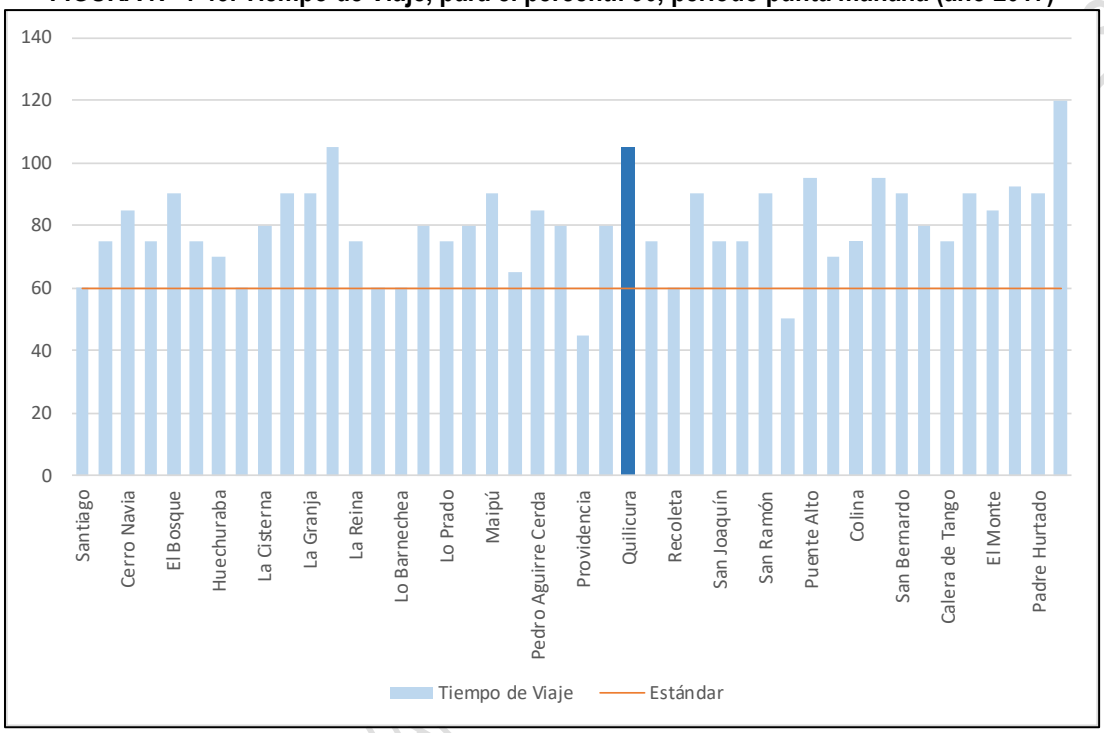
Este indicador resulta del cálculo del percentil 90 del tiempo de viaje en el periodo punta mañana que es el más crítico del día para los traslados en un contexto urbano, para todos los modos de transporte. La comuna

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO

de Quilicura tiene un valor de 105 minutos, posicionándola en el penúltimo lugar, sólo supera a la comuna de Peñaflor que tiene 120 minutos.

Cabe señalar que este indicador obtenido, para el año de cálculo (2017), sólo considera las estaciones de metro vigentes. Para un próximo cálculo del indicador, deberá considerar la Estación Los Libertadores y probablemente las estaciones próximas a ejecutar, por lo que su valor deberá bajar drásticamente.

FIGURA Nº 4-43. Tiempo de Viaje, para el percentil 90, período punta mañana (año 2017)

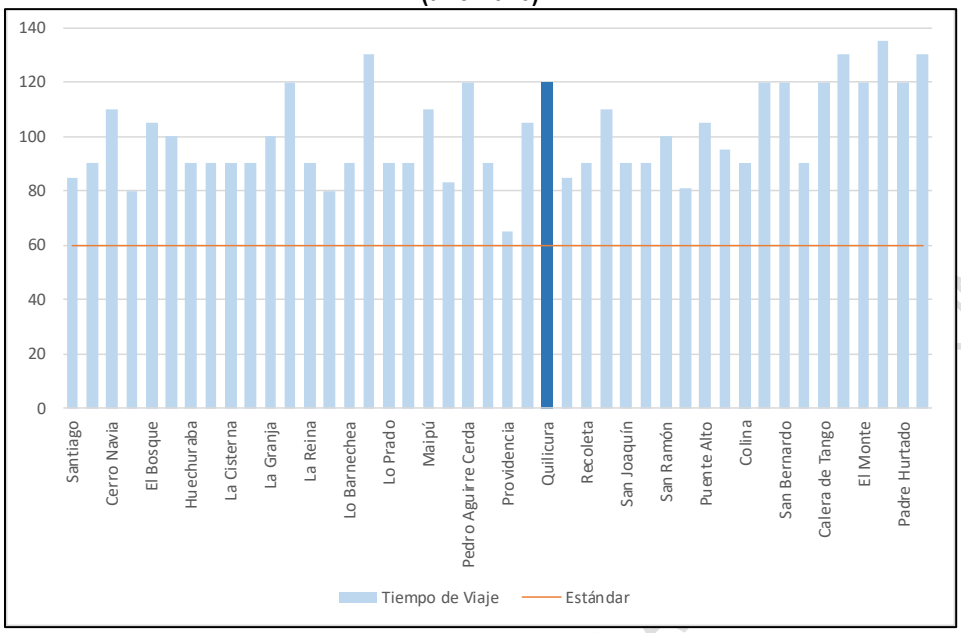


Fuente: Elaboración propia basado en SIEDU.

Respecto al tiempo de viaje en transporte público en el período punta mañana para el percentil 90 de la comuna es de 120 minutos, ubicándola en un grupo donde se encuentran La Pintana, Lo Espejo, Calera de Tango, Talagante y Padre Hurtado con el mismo valor. Sólo superan a las comunas de El Monte, Peñaflor e Isla de Maipo, que tienen valores mayores a 124 minutos.

DOCUMENTO EN AVANCE

FIGURA Nº 4-44. Tiempo de Viaje en transporte público, para el percentil 90, período punta mañana (año 2016)

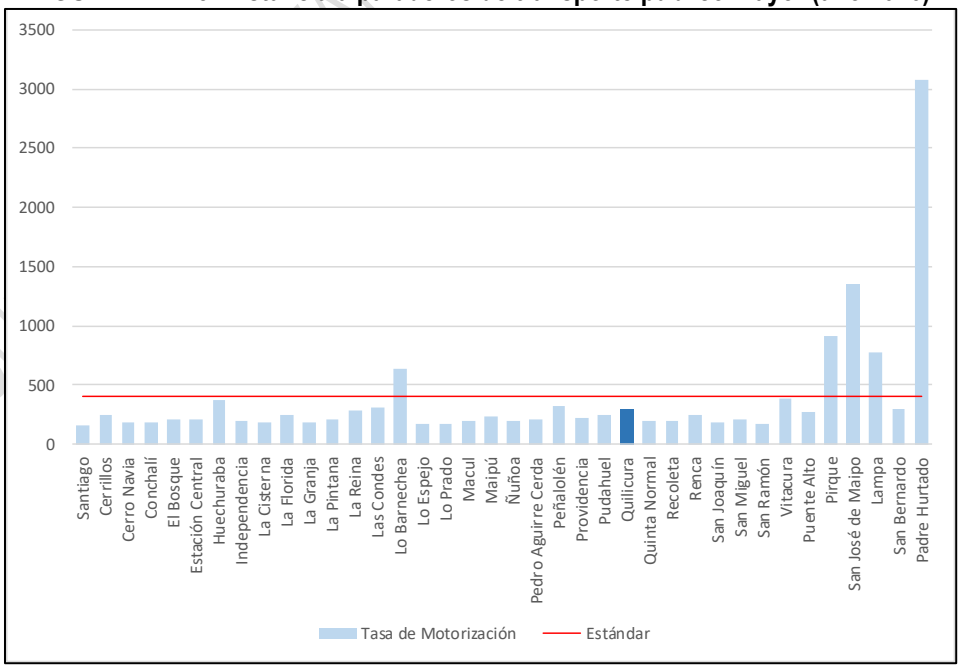


Fuente: Elaboración propia basado en SIEDU.

4.3.2. Accesibilidad a paraderos de transporte público mayor.

En términos de accesibilidad a paraderos de transporte público mayor, calculada entre el centro geométrico de cada manzana al paradero de transporte público mayor más cercano, el promedio de la comuna es 303 metros, valor que es inferior al valor de 400 metros, cumpliendo con el estándar (SIEDU).

FIGURA Nº 4-45. Distancia a paraderos de transporte público mayor (año 2016)



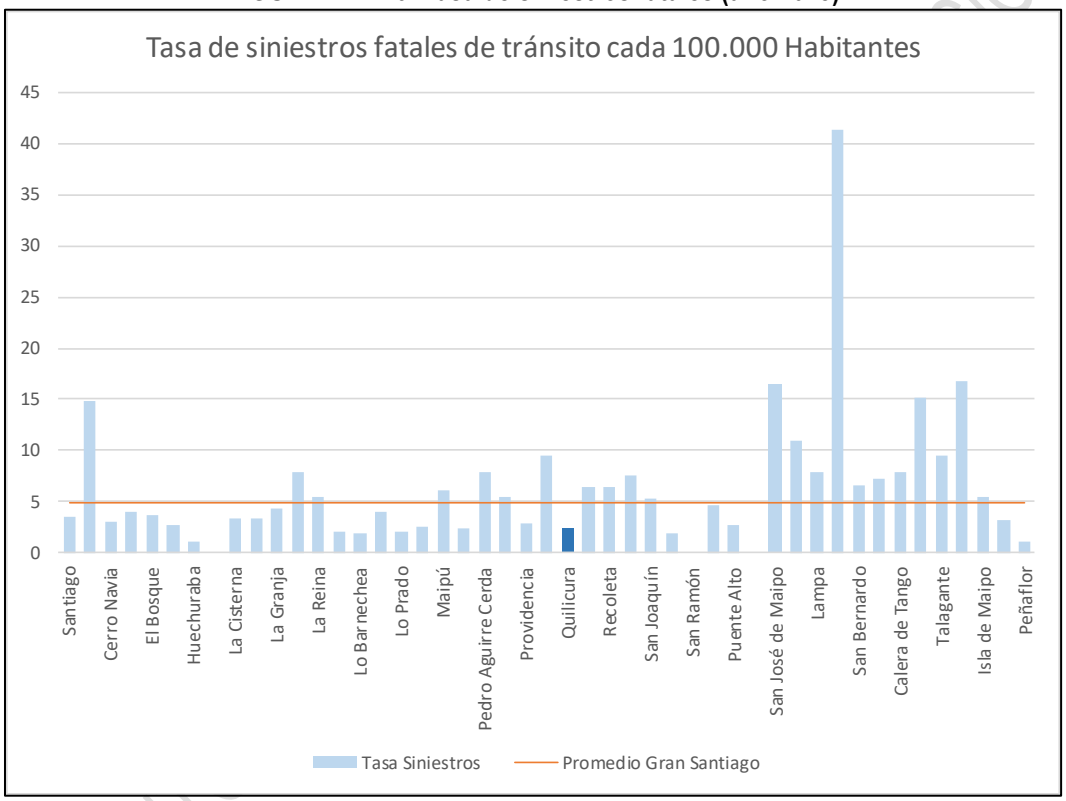
Fuente: Elaboración propia basado en SIEDU.

4.3.3. Nivel de accidentabilidad

La educación vial es uno de los recursos en que se ha puesto énfasis con el propósito de hacer conciencia, tanto en conductores como peatones, para mejorar la convivencia urbana, y así contribuir a la disminución de accidentes en la ciudad.

El indicador que se presenta, mide el número de víctimas mortales como producto de siniestros de tránsito por cada 100.000 habitantes y la comuna de Quilicura posee 2.38, ubicándola en la décima posición de las comunas con menor tasa del Gran Santiago.

FIGURA Nº 4-46. Tasa de siniestros fatales (año 2018)

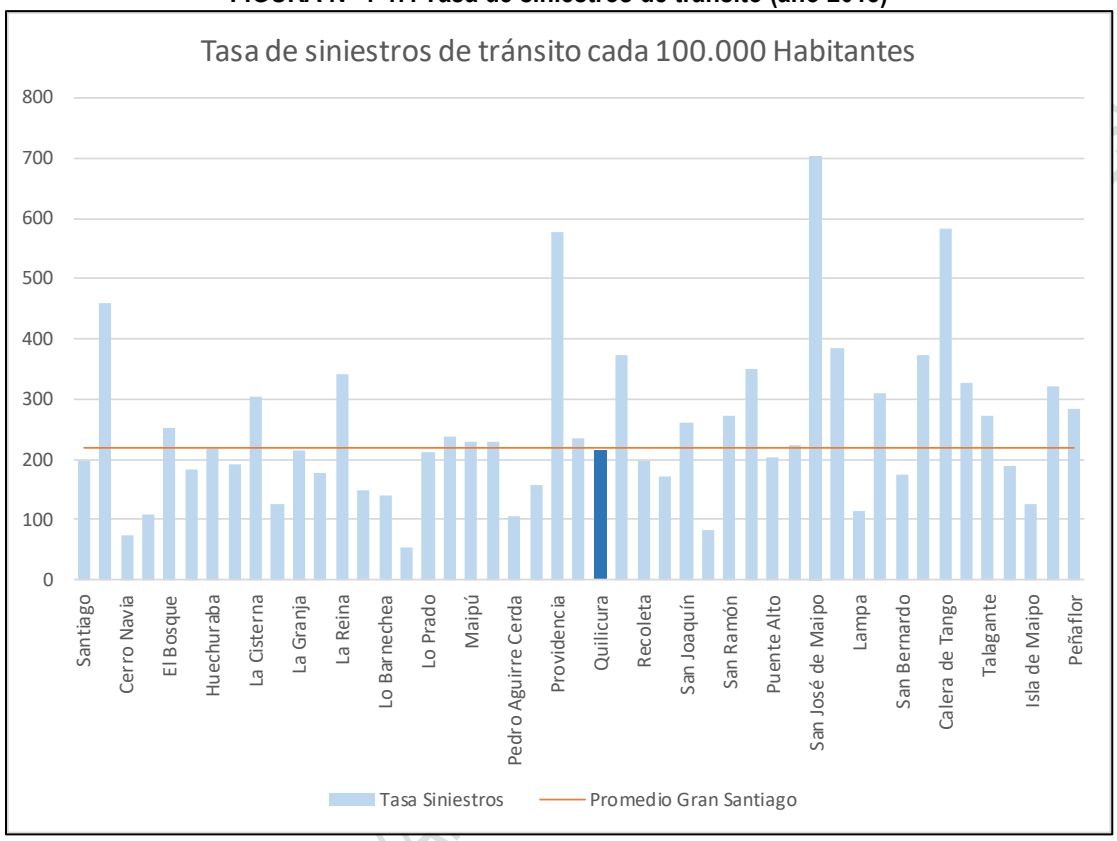


Fuente: Elaboración propia basado en SIEDU.

DOCUMENTO

Otro indicador importante es el número de lesionados en siniestros de tránsito por cada 100.000 habitantes, siendo el valor para Quilicura de 213.39, que lo ubica en la medianía de las comunas del Gran Santiago. Siendo la menor la comuna de Lo Espejo con 53.64 y la mayor la comuna de San José de Maipo con 703.72.

FIGURA Nº 4-47. Tasa de siniestros de tránsito (año 2018)



Fuente: Elaboración propia basado en SIEDU.

DOCUMENTO DE AVANCE

4.4 POTENCIALIDADES A CONSIDERAR EN LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN REGULADOR COMUNAL

De acuerdo a los antecedentes recopilados se identifican las siguientes potencialidades del sistema de transporte de la comuna de Quilicura:

- Es posible potenciar proyectos para los modos caminata y bicicletas, dado que con estos es posible realizar la mayor cantidad de los viajes internos de la comuna. Es así como la accesibilidad a los centros atractores de la comuna cubren casi la totalidad del área comunal, con tiempos de viaje menores a 30 minutos

- Si en conjunto con lo anterior se considera a las futuras estaciones de metro de la línea 3, se podría generar circuitos de ciclovías y sendas peatonales para los usuarios que viajan fuera de la comuna y utilicen los modos no motorizados para acceder a ellas.

- Es posible generar una red vial estructurante de mayor densidad y capacidad para la comuna, considerando que actualmente se encuentra bastante saturada. El aprovechamiento de ésta potencialidad, en conjunto con los proyectos de extensión de la línea 3 del metro y del tren Santiago-Batuco, puede ayudar a consolidar a la comuna como un importante polo o área dormitorio de usuarios que trabajan o estudian en el resto de Santiago.

- Los datos provenientes de la EOD a hogares de los años 2006 y 2012, sugieren privilegiar proyectos que prioricen el transporte público, de manera de mantener la partición modal y fomentar la integración modal con el Metro y el Tren.

- Los proyectos viales conformados por los anteproyectos y el proyecto del Túnel, permiten dar a la comuna de Quilicura una mayor accesibilidad y conectividad con las restantes comunas del Área Metropolitana.

DOCUMENTO DE AVANCE SUJETO A MODIFICACIONES