

CAPÍTULO 6: SÍNTESIS Y CONCLUSIONES

Es importante señalar que la modificación del Plan Regulador Comunal de La Florida que se somete al análisis a través de este estudio, en lo general, propone una mayor densificación en zonas aledañas a las líneas de Metro, privilegiando el acceso a dicho modo de transporte público y disminuye las densidades actualmente vigentes en la zona comprendida entre los ejes Av. Departamental, Punta Arenas, Gerónimo de Alderete y Alonso de Ercilla-Av. La Florida, tal como se muestra en la siguiente figura:

Figura N° 6-1: Modificación del Plan Regulador Comunal de La Florida



Fuente: Modificación del Plan Regulador Comunal de La Florida

La estructura de viajes de la comuna, según la EOD 2012, corresponde a una comuna generadora de viajes en periodo punta mañana, en modos transporte público y transporte privado, superior al promedio del resto de las comunas de la Región Metropolitana. Ver cuadro N°2-6.

La misma EOD 2012 indica que los viajes que se quedan en la comuna son el 33% del total de viajes generados en el periodo de análisis y las comunas que más atraen el resto de los viajes de la comuna son Providencia 14%, Santiago 7%, Las Condes 6%, Vitacura 5%, Macul 5% y Ñuñoa 4%. Este análisis nos indica la importancia de los viajes sur-norte y su distribución en la red vial a través de los ejes viales Américo Vespucio, Vicuña Mackenna, La Florida, Santa Raquel, Bacteriológico-Perú y Colombia -Froilán Roa y en sentido oriente poniente Departamental, Walker Martínez, Enrique Olivares y Trinidad

Oriente.

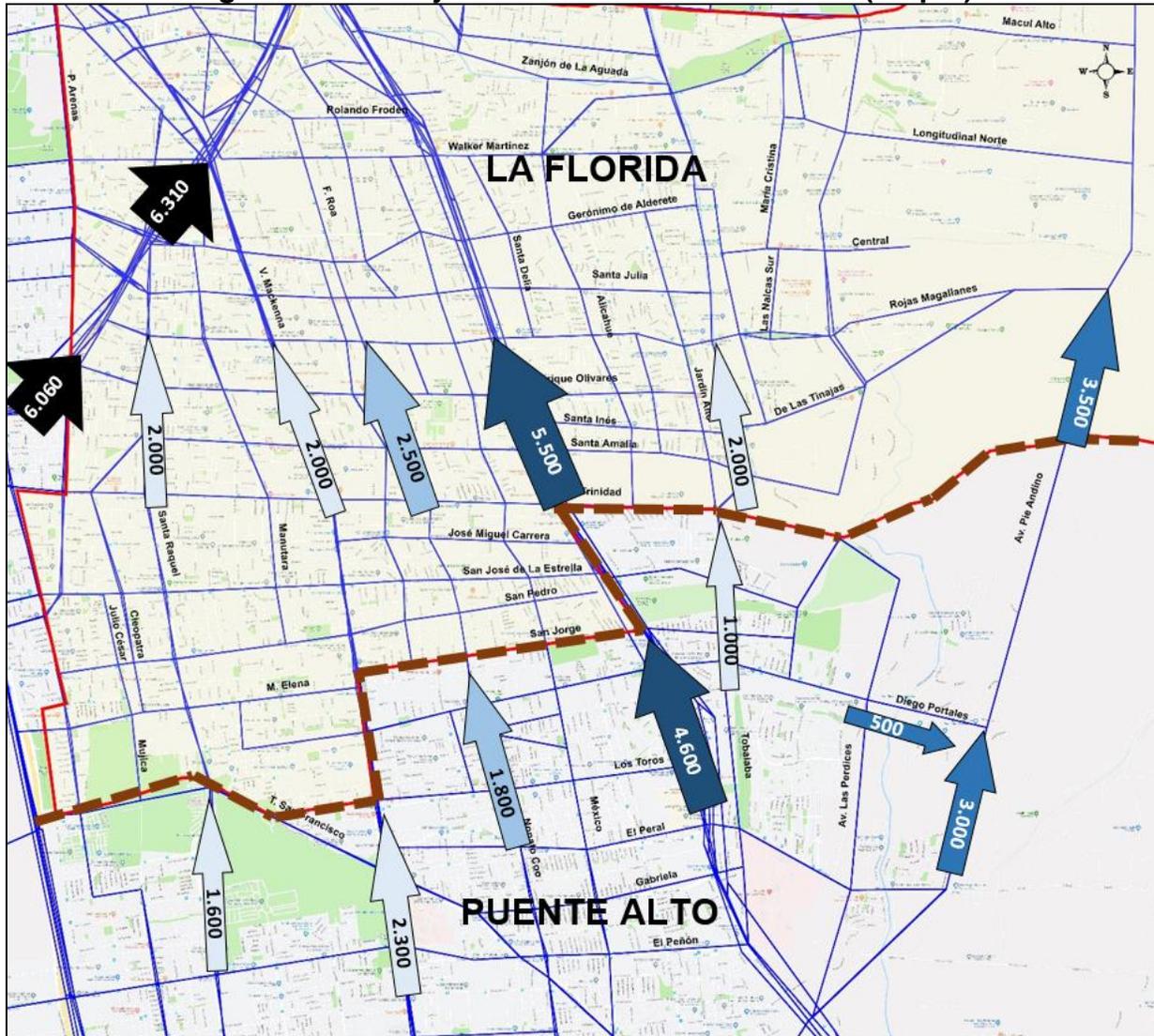
Los análisis realizados a partir de la modelación ESTRAUS, en el periodo punta mañana (07:30-08:30 hrs), indican que, en general, existe una concentración de arcos viales con problemas de congestión vehicular en el sector formado por los ejes Departamental, Punta Arenas, Enrique Olivares y Av. La Florida, donde se concentran los viajes que van hacia el norte y poniente de la ciudad, aun cuando la modificación propuesta define menores densidades de población en gran parte de este sector. Luego, esto permite concluir que la modificación propuesta, que disminuye los viajes generados en dicha zona respecto de la situación actual, intenta minimizar los impactos producidos por los flujos generados con las definiciones de densidades actualmente vigentes en el actual PRC.

Al analizar las asignaciones resultantes del corte temporal analizado (2030), en los distintos ejes con sentido sur-norte, a la altura de Rojas Magallanes, se puede observar que el eje más utilizado es Av. La Florida, el cual capta el 30% de los flujos correspondiente a una magnitud de 5.500 veh/h. Lo siguen los ejes Av. Pie Andino con 3.500 veh/h y Froilán Roa con 2.500 veh/h lo que representa el 20% y 15% de los flujos, respectivamente. También destacan los ejes Santa Raquel, Vicuña Mackenna y Tobalaba con flujos cercanos a los 2.000 veh/h, lo que representa un 12% de los flujos. Por su parte, Av. Américo Vespucio presenta un flujo vehicular de 6.300 veh/hr a la altura de Av. V. Mackenna en sentido sur-norte.

Por otra parte, los análisis de los indicadores de saturación sobre los ejes donde se aplica la modificación de PRC, es decir, que aumentan la densidad (Av. Vicuña Mackenna y Av. La Florida), indican que esta modificación es factible desde el punto de vista vial ya que no se observan saturaciones a nivel general sobre estos ejes y que ellas se encuentran por debajo del 90%. Sólo se presentan algunos casos puntuales en que las congestiones observadas pueden ser resueltas por medidas de gestión de tránsito tales como instalación y reprogramación de semáforos, rediseños viales menores, aumentos de capacidad, entre otras.

No hay que olvidar que La Florida es una comuna intermedia y, por lo tanto, su vialidad no sólo es utilizada por los flujos provenientes de ella sino que tiene una alta componente de flujos de paso, principalmente proveniente de la comuna de Puente Alto y del sector nororiente de la ciudad. En efecto, en la siguiente figura se puede observar que el flujo total que ingresa a la comuna de La Florida desde el sur, a través de los ejes principales, alcanza una magnitud aproximada de 14.300 veh/hr, mientras que el flujo total que circula por estos ejes a la altura de Rojas Magallanes es de 17.500 veh/hr. Lo anterior muestra lo importante que es el flujo de paso en la comuna de La Florida.

Figura N° 6-2: Flujo Vehicular Sentido Sur-Norte (Veq/hr)



Fuente: Elaboración propia

Dado lo anterior, es que no se proponen ensanches de fajas, ya que mejoras a nivel comunal no solucionan el problema, éstas requerirían de modificaciones a nivel intercomunal.

Por lo tanto, de acuerdo a los análisis realizados de los resultados obtenidos de las modelaciones efectuadas se puede concluir que los problemas de congestión predichos para algunos de los ejes de la comuna de La Florida al año 2030, para el escenario de oferta y demanda considerado en las modificaciones del Plan Regulador de la Comuna de La Florida, no son exclusivamente atribuibles al Plan Regulador, ya que gran parte de estos flujos corresponden a viajes de que se realizan entre otras comunas, y que pasan por La Florida.

Por lo anterior, se hace necesario implementar medidas tanto a nivel intercomunal como

Metropolitano que escapen al alcance comunal y al análisis de este estudio, las cuales deben ser propuestas por instancias superiores a través de Políticas y proyectos que fomenten el uso del transporte público, minimicen la participación del automóvil en los viajes de la comuna de La Florida y de la ciudad de Santiago, se materialicen las fajas disponibles del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), entre otras.

Cabe señalar también la importancia de este estudio en la posibilidad de impulsar y reforzar la habilitación de ejes viales de carácter intercomunal que atraviesan la comuna de La Florida como, por ejemplo, Autopista Costanera Central, Av. Pie Andino, Av. Las Perdices, entre otros que forman parte del PRMS y que los resultados obtenidos indican que son bastante atractivos en función de los flujos asignados.

Por último, en el siguiente cuadro se presentan los proyectos viales y de transporte, de carácter metropolitano y de menor jerarquía, que requieren ser materializados para acoger los viajes estimados al año 2030, de acuerdo al Plan Regulador Comunal de La Florida.

**Cuadro N° 6-1: Vialidad y Proyectos Considerados en la Red de Modelación
ESTRAUS**

Eje	Jerarquía	Habilitación	Mejoramiento (aumentos de pistas)
Línea 8 de Metro	Metropolitana	Av. Providencia – Gabriela	-
Autopista Costanera Central	Metropolitana	Av. A. Vespucio - Eyzaguirre	-
Av. Pie Andino	Metropolitana	Av. Las Condes – Eyzaguirre	-
Av. Tobalaba	Metropolitana	Lo Cañas – Eyzaguirre	Departamental - Lo Cañas
Av. Las Perdices	Metropolitana	San Francisco - Camilo Henríquez	Av. Grecia - San Francisco
Troncal San Francisco	Metropolitana	1. Acceso Sur – Rucalín 2. Las Nieves – Eyzaguirre	Rucalín - Nemesio Vicuña
El Peral	Metropolitana	-	Concha y Toro – Pie Andino
Diego Portales	Metropolitana	Av. Las Perdices – Pie Andino	Concha y Toro - Av. Las Perdices
Rojas Magallanes	Metropolitana	280 m al oriente de Av. Las Perdices – Pie Andino	Concha y Toro – Jardín Alto
Los Cerezos- Caracas- Duraznal- Altiplano-Ictinos- Julio Montenegro	Metropolitana	1. Los Presidentes – Quilín Norte 2. 130 m al sur de Diagonal Los Castaños - El Parque (Zanjón de La Aguada)	1. Larrain – El Valle 2. Quilín Norte – Cabo 2° Julio Pavez Ortiz 3. 90 m al norte de San Luis de Macul – 130 m al sur de Diagonal Los Castaños
Av. México	Metropolitana	1. José Miguel Carrera - San José de La Estrella 2. San Jorge – Diego Portales	1. Walker Martínez - José Miguel Carrera 2. San José de La Estrella – San Jorge 3. Diego Portales – Bahía Inglesa
Froilán Roa – Colombia - Santa Cecilia	Metropolitana	Trinidad – José Miguel Carrera	1. Walker Martínez – Vicente Valdés 2. Gerónimo de Alderete – Enrique Olivares 3. San Pedro – San Jorge 4. Av. Central – Eduardo Cordero

Eje	Jerarquía	Habilitación	Mejoramiento (aumentos de pistas)
Línea 8 de Metro	Metropolitana	Av. Providencia – Gabriela	-
Autopista Costanera Central	Metropolitana	Av. A. Vespucio - Eyzaguirre	-
Ampliación Caletera Vespucio Sur	Metropolitana	-	Límite Poniente Comuna - Límite Norte Comuna
Santa Raquel	Metropolitana	Gerónimo de Alderete – Domingo Tocornal	Gerónimo de Alderete – Domingo Tocornal
Trinidad	Metropolitana	-	1. Coronel – 180 m al oriente de Las Gardenias 2. 165 m al oriente de Manutara–V. Mackenna 3. Av. La Florida – 230 m al poniente de Tobalaba
Consistorial	Metropolitana	Departamental-Quebrada de Macul	-
María Elena	Metropolitana	-	La Serena – Av. V. Mackenna
Santa Julia	Metropolitana	Av. La Florida – Santa Delia	Santa Raquel – Manutara
Zanjón de La Aguada	Colectora PRC	-	Av. La Florida-Tobalaba
María Angélica	Colectora PRC	-	Tobalaba – Av. Las Perdices
Macul Alto	Colectora PRC	Portales de Piedra Poniente – Pie Andino	Camino del Paisaje – Portales de Piedra Poniente
Longitudinal Norte	-	1. Las Perdices – Olga Salas 2. 520 m al oriente de Av. Las Perdices – Av. Pie Andino	1. María Cristina – Las Perdices 2. Olga Salas – 520 m al oriente de Av. Las Perdices
Manutara	Colectora PRC	-	Gerónimo de Alderete – General Arriagada
Las Acacias	Local PRC	-	Av. A. Vespucio – Gerónimo de Alderete
Santa Delia	Colectora PRC	Gerónimo de Alderete – Santa Julia	Walker Martínez – Gerónimo de Alderete
Alicahue	Servicio PRC	1. Volcán Osorno – 60 m al sur de Volcán Osorno 2. Raihuen – Santa Julia 3. Santa Amalia – Trinidad	-
Santa Inés	Local PRC	Tobalaba – 60 m al poniente de Tobalaba	-
Las Tinajas	Colectora PRC	Tobalaba – Rojas Magallanes	-
Las Nalcas Norte – María Cristina	Local PRC	San Francisco – 580 m al sur de San Francisco	-
Las Nalcas Sur	Local PRC	Av. Central – 255 m al norte de Rojas Magallanes	-
Alonso de Ercilla	Colectora PRC	Fukushima – Walker Martínez	Walker Martínez – Gerónimo de Alderete
Las Perdices	Local PRC	-	Departamental – María Angélica.
Mirador Azul	Colectora PRC	-	375 m al oriente de Froilán Roa – Nueva Uno

Fuente: Elaboración propia

CAPÍTULO 6: SÍNTESIS Y CONCLUSIONES..... 6-1