



Municipalidad San Joaquín

ANEXO MEMORIA EXPLICATIVA

**MODIFICACIÓN PLAN REGULADOR COMUNAL
“DEFINICIÓN DE NORMAS Y TRAZADOS EN DIVERSOS
PUNTOS DE LA COMUNA”**

ESTUDIO DE CAPACIDAD VIAL

Mayo 2023



ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	2
2.	ALCANCE DEL ESTUDIO	2
3.	METODOLOGÍA BASE: ESTUDIO DE CAPACIDAD VIAL ACTUALIZACIÓN PRC	5
4.	ANÁLISIS DE LOS CASOS DE LA MODIFICACIÓN	9
	1.1. Cambios De Jerarquía Vial.....	9
	1.2. Desafectación pasaje Chitita y asignación de zona ZE, por costado sur CESFAM Santa Teresa.....	14
5.	CONCLUSIONES	18



1. INTRODUCCIÓN

De los 17 puntos considerados en esta modificación miscelánea al plan regulador comunal de San Joaquín, se retienen cuatro que pueden tener algún alcance en el sistema vial del territorio comunal. Tres de ellos están relacionados con la reclasificación de pasajes como vías locales, para permitir la ubicación de equipamientos en sus bordes, y el cuarto considera la desafectación de un bien nacional de uso público destinado a pasaje, para ser fusionado con un terreno municipal ocupado por el Centro de Salud Familiar Santa Teresa. Aunque en este último caso no se trata de una vialidad propiamente tal, sino de un pasaje destinado a uso peatonal, con uso vehicular esporádico, éste fue objeto de observaciones en la etapa de consulta pública del Anteproyecto, razón por la cual se realiza un breve análisis del tránsito en el área de influencia del proyecto, bajo las modalidades peatonal y vehicular, existentes y con proyecto, para establecer el posible impacto de la desafectación de su condición de bien nacional de uso público y cierre del tramo del pasaje.

Para realizar los análisis y proyecciones, se toma como base el Estudio de Capacidad Vial de la Actualización del Plan Regulador de San Joaquín que se promulgó por decreto alcaldicio N°2.838 y se publicó en el Diario Oficial el 06 de noviembre 2019.

2. ALCANCE DEL ESTUDIO

La presente modificación comprende temas generales, que se aplican en gran parte del territorio comunal, como también, modificaciones puntuales, que sólo conciernen ubicaciones muy específicas del territorio comunal.

Las materias de la modificación se presentan en la tabla y plano a continuación, que resumen los cambios introducidos al Plan Regulador de San Joaquín.

Descripción General de Cambios al PRC

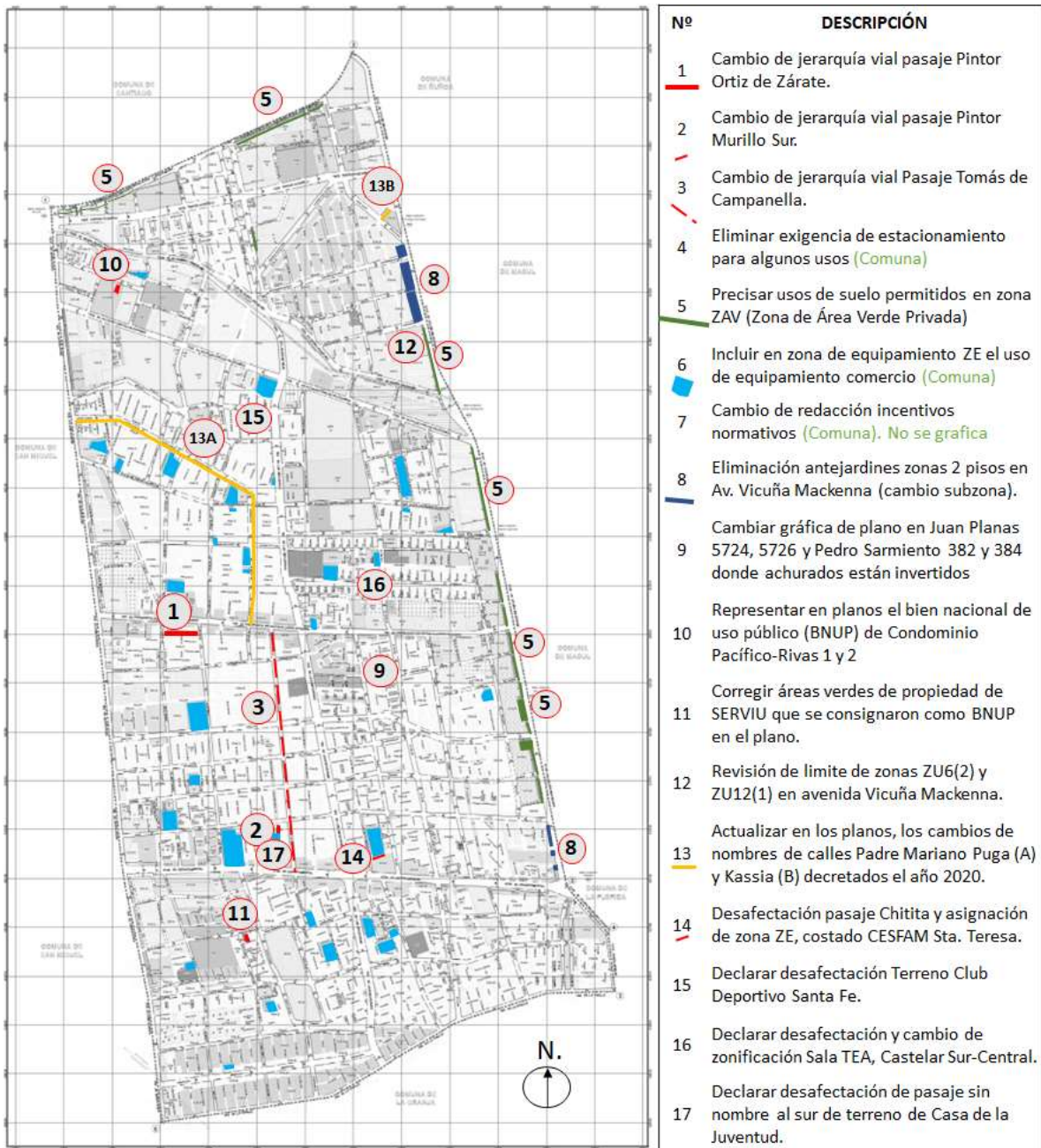
Nº	DESCRIPCIÓN DE LOS CAMBIOS	UBICACIÓN O ALCANCE
1	Cambio de jerarquía vial pasaje Pintor Julio Ortiz de Zárate entre San Gregorio y Juan Griego, el que se clasifica como vía local.	Pasaje Pintor Ortiz de Zárate entre San Gregorio y Juan Griego.
2	Cambio de jerarquía vial tramo de pasaje Pintor Murillo al sur de calle Llico hasta "Casa de la Juventud", que se clasifica como vía de servicio con nuevo perfil de veredas y calzadas con bandejonos de área verde.	Pasaje Pintor Murillo al sur de calle Llico hasta "Casa de la Juventud.
3	Cambio de jerarquía vial Pasaje Tomás de Campanella entre Ureta Cox y Av. Departamental.	Pasaje Tomás de Campanella entre Ureta Cox y Av. Departamental.



Nº	DESCRIPCIÓN DE LOS CAMBIOS	UBICACIÓN O ALCANCE
4	Ajuste de norma de dotación mínima de estacionamientos, art. 11 Ordenanza Local.	Toda la comuna.
5	Precisar usos de suelo permitidos en zona ZAV (Zona de Área Verde Privada)	Zonas ZAV, diversos sectores de la comuna.
6	Incluir en ZE "Zona de Equipamiento", el uso de suelo equipamiento comercio y posibilidad de emplazar equipamientos de escala mayor frente a vías locales.	Zonas ZE, diversos sectores de la comuna.
7	Cambio de redacción incentivos normativos (art. 8 Ordenanza PRC)	Zonas y subzonas con aplicación incentivo.
8	Cambio de subzonas ZU2b (2) y ZU2a (7), en borde de Av. Vicuña Mackenna, a subzonas similares que no exijan antejardín.	Predios en subzonas ZU2b (2) y Zu2a (7) que enfrentan Av. Vicuña Mackenna.
9	Precisar gráfica de plano en Juan Planas 5724, 5726 y Pedro Sarmiento 382 y 384, donde área verde está representada en sector de sede vecinal y área verde está como zona residencial.	Juan Planas con Pedro Sarmiento, esquina sur-oriente.
10	Representar en planos la cesión BNUP de Condominio Pacífico-Rivas 1 y 2, regularizado en plano de subdivisión y cesión N°13/2011 de DOM.	Condominio calle Rivas N°558
11	Enmendar en planos del PRC, las áreas verdes SERVIU en calle Ingeniero Budge con Javier Perú que se graficaron como BNUP.	Predios SERVIU rol N°4711-37 y 4712-37
12	Revisión de límite de zonas ZU6(2) y ZU12(1) entre predios con dirección Vicuña Mackenna.	Predio dirección Vicuña Mackenna N°3333
13	Actualizar nombre de calles Padre Mariano Puga y Kassia.	13 A. Calle Padre Mariano Puga (ex. J. Canning, Cdte Riesle, Los Copihues y Juan Rivedeira hasta Pdte. S. Allende). 13 B. Calle Kassia (ex calle Cascanueces)
14	Desafectación pasaje Chitita y asignación de zona ZE, por costado sur CESFAM Santa. Teresa.	Pasaje Chitita, entre pasaje Gustavo Campaña y área verde, por costado sur CESFAM Santa Teresa
15	Declarar desafectación Terreno Club Deportivo Santa Fe en Lucrecia Fernández 330.	Terreno en Lucrecia Fernández 330, en la esquina oriente del pasaje Aysén.
16	Declarar desafectación y asignación de zona PRC "ZE" en terreno de proyecto equipamiento social en Castelar Sur/Central.	Terreno en esquina sur poniente de calle Central con Castelar Sur.
17	Declarar desafectación y asignación de zona PRC "ZE" en pasaje sin nombre al sur de terreno de Casa de la Juventud.	Pasaje al sur de casa de la Juventud, entre Pasaje Pintor Murillo y Pasaje Veronés.



Ubicación cambios parciales al PRC San Joaquín





De estos 17 puntos, se analizan los posibles alcances en el sistema vial para los siguientes:

Nº	DESCRIPCIÓN DE LOS CAMBIOS	UBICACIÓN O ALCANCE
1	Cambio de jerarquía vial pasaje Pintor Julio Ortiz de Zárate entre San Gregorio y Juan Griego, el que se clasifica como vía local.	Pasaje Pintor Ortiz de Zárate entre San Gregorio y Juan Griego.
2	Cambio de jerarquía vial tramo de pasaje Pintor Murillo al sur de calle Llico hasta "Casa de la Juventud", que se clasifica como vía de servicio con nuevo perfil de veredas y calzadas con bandejones de área verde.	Pasaje Pintor Murillo al sur de calle Llico hasta "Casa de la Juventud".
3	Cambio de jerarquía vial Pasaje Tomás de Campanella entre Ureta Cox y Av. Departamental.	Pasaje Tomás de Campanella entre Ureta Cox y Av. Departamental.
14	Desafectación pasaje Chitita y asignación de zona ZE, por costado sur CESFAM Santa Teresa.	Pasaje Chitita, entre pasaje Gustavo Campaña y área verde, por costado sur CESFAM Santa Teresa

El análisis consiste en la revisión del estudio de Capacidad Vial vigente en los sectores del área de influencia de estas vías con el fin de identificar posibles nudos o problemas que se puedan agudizar o provocar con estos cambios.

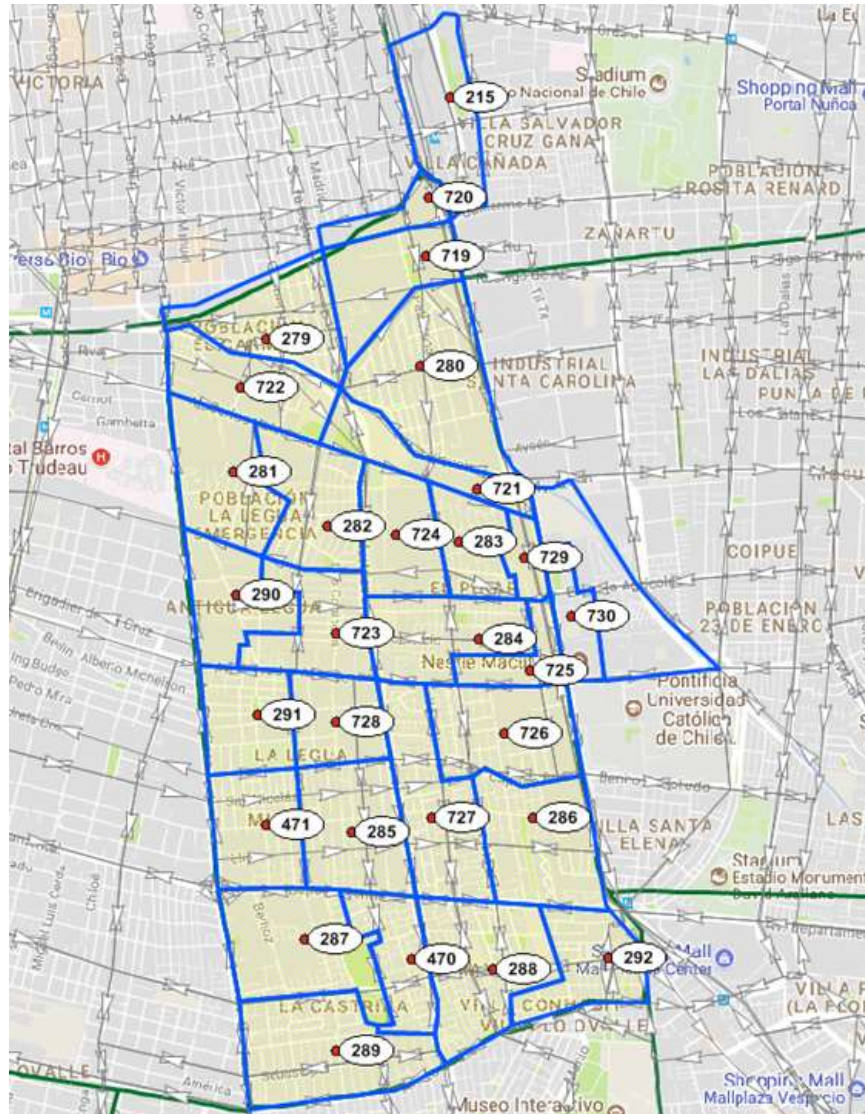
En el caso de las otras desafectaciones bienes nacionales de uso público (números 15, 16 y 17), se trata de terrenos que no son vías de circulación y/o se encuentran cerrados a todo tipo de tránsito.

3. METODOLOGÍA BASE: ESTUDIO DE CAPACIDAD VIAL ACTUALIZACIÓN PRC

El estudio de Capacidad Vial de la Actualización del PRC de San Joaquín considera los lineamientos generales de la metodología de los Estudios de Capacidad Vial de los Planes Reguladores (1997) y formula las simulaciones del escenario base al año 2018, y a 10 años, en los escenarios con Proyecto sin medidas de mitigación, y con Proyecto con medidas de mitigación. La adaptación del modelo Etraus de acuerdo a las características locales del territorio, permitió modelar en mayor detalle la oferta y demanda en la comuna.



Zonas adaptadas de medición y modelación Estudio de Capacidad Vial



Fuente: Estudio de Capacidad Vial PRC, 2019.

Para la situación base el estudio actualizó la información del número de hogares, metros cuadrados y matrículas en la comuna de San Joaquín, gracias a lo cual se establecieron los valores de viajes generados y atraídos para el ajuste y aplicación del modelo.

Para el escenario a 10 años se estimó, tomando como base la cabida total del plan regulador, una cantidad de 109.454 habitantes al año 2028, con una tasa de crecimiento variable del 1,44% al 1,24% anual. Se calculó e incorporó, para cada zona del sistema de modelación, la carga del crecimiento poblacional, la cantidad de hogares proyectada, su nivel socioeconómico y los metros cuadrados construidos según los usos de suelos.



Arcos Saturados Estudio de Capacidad Vial Situación Actual y Con Proyecto.

SITUACIÓN ACTUAL ARCOS SATURADOS (2018)

Sentido SN y PO



Sentido NS y OP



SITUACIÓN ARCOS SATURADOS CON PROYECTO (2028)

Sentido SN y PO



Sentido NS y OP



Fuente: Estudio de Capacidad Vial PRC San Joaquín, 2019.



Las primeras figuras corresponden a la situación base inicial que representa la situación actual 2018, donde se muestra los niveles de saturación de los arcos modelados. En estas figuras, los arcos de color verde tienen un nivel de saturación inferior al 80% y por lo tanto hasta el momento no presentan problemas, los arcos en amarillo tienen un nivel de saturación entre 80% y 90%, y por lo mismo se encuentran con valores cercanos a la saturación, y finalmente, los arcos en rojo tienen un nivel de saturación superior al 90% que corresponde al límite aceptable.

Para el área de influencia de esta modificación parcial al PRC no se observan niveles de saturación para la situación actual, pero sí se presentan niveles máximos de saturación para la situación con proyecto en sentido sur-norte por Avenida Santa Rosa.

Para la aplicación de medidas de mitigación, que corresponden a ensanches de calzadas y a ensanches y aperturas de calles, establecidos por el PRMS como también por el PRC en esta ocasión, se realizaron seis iteraciones, sumándose en cada una de ellas una nueva medida, sin lograrse en definitiva, mejoras para este tramo del eje Av. Santa Rosa.

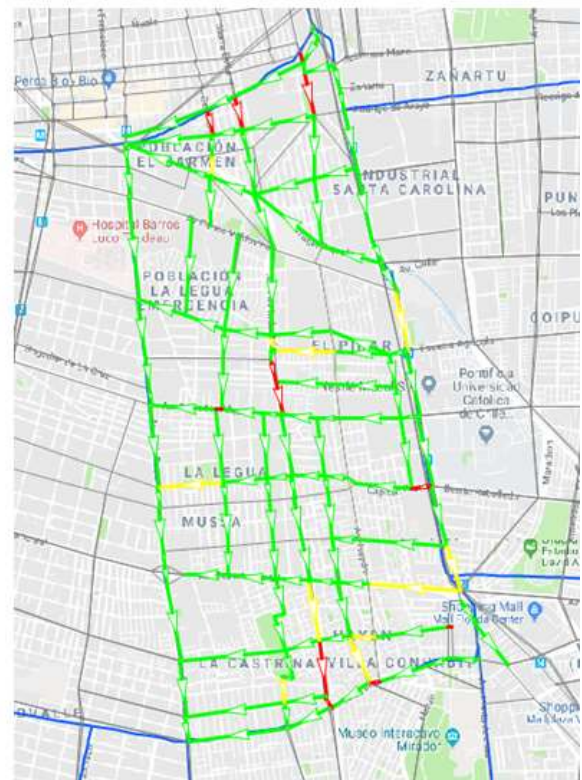
Arcos Saturados Estudio de Capacidad Vial Situación Actual y Con Proyecto

SITUACIÓN ARCOS SATURADOS CON PROYECTO Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN (2028)

Sentido SN y PO



Sentido NS y OP



Fuente: Estudio de Capacidad Vial, Actualización PRC San Joaquín, 2019



Se debe mencionar, sin embargo, que el estudio no considera el posible impacto que tiene la construcción de la línea 9 de metro ni los modos de transporte sustentable, como el proyecto de ciclovía por Avenida Santa Rosa, los que mejorarán en forma esencial el transporte por este eje metropolitano.

4. ANÁLISIS DE LOS CASOS DE LA MODIFICACIÓN

1.1. Cambios De Jerarquía Vial

Los cambios de jerarquía vial cambian las clasificaciones sin cambios de perfil, regularizando una situación existente respecto de equipamientos y actividades instalados que no tienen repercusión sobre el sistema vial estructurante ya que responden a situaciones de ubicaciones de escala de equipamientos básico y menor, no hay cambios que incorporen tramos de vías al sistema de red vial o que conlleven una sobrecarga del sistema actual ni proyectado.

Los cambios de jerarquía vial son:

1. Cambio de jerarquía vial de pasaje Pintor Julio Ortiz de Zárate que se clasifica como vía local en el tramo entre Juan Griego y San Gregorio, con un ancho de 7,00 metros entre líneas oficiales (perfil existente).
2. Cambio de jerarquía vial de tramo del pasaje Pintor Murillo, entre calle Llico y 55 metros al sur de la calle Llico, como una vía de servicio, con 2 calzadas de 3,0 metros, aceras de 2,0 metros y tres franjas de área verde de por medio (perfil existente entre líneas oficiales).
3. Cambio de jerarquía vial de pasaje Tomás de Campanella que se clasifica como vía local, entre la calle Llico y Avenida Departamental, como una vía local, con una calzada de 6 metros mínimo de ancho y aceras de 2 metros (perfil existente entre líneas oficiales).

En las siguientes figuras de arcos saturados del Estudio de Capacidad Vial de la Actualización del Plan Regulador, se ubican los tramos de vías reclasificados y sus áreas de influencia para: A. La Situación Base (actual), B. Situación con Proyecto y C. Situación con Proyecto y Medidas de Mitigación.

A. Arcos Saturados en Situación Actual

En forma general, se observa que los tramos con cambios de jerarquía **no** son parte de la vialidad “portante” que se analiza en el sistema de red vial del Estudio de Capacidad Vial y que existen algunos tramos con niveles de congestión (amarillo) y saturación (rojo) en el área de influencia inmediata. Los tramos de las vías en estudio no pueden considerarse como una contribución para solucionar estas saturaciones ya que son tramos cortos con poca capacidad de carga vial, en particular en los casos de Pintor Murillo y Pintor Julio Ortiz de Zárate.



Arcos Saturados Estudio de Capacidad Vial Situación Actual (2018) en las áreas de modificación.



Por otro lado, en los bordes de estas vías se encuentran zonas de altura máxima de 2 pisos y densidad baja, por lo que tampoco son sectores y vías generadoras de alto tránsito vehicular que podrían incrementar el flujo vehicular. La posibilidad de localizar equipamientos en las vías con cambio de jerarquía corresponde a una situación de regularización de actividades existentes, por lo que no se espera tampoco un incremento del flujo vehicular. Se permite la instalación de actividades de equipamientos de escala básica y menor, correspondiente a actividades de escala local donde los vecinos acuden generalmente a pie y en raras ocasiones en vehículos.

En las áreas de influencia que se trazaron aproximadamente a 250 metros de los ejes, se observan algunos arcos con congestión (amarillo) y saturados (rojo) que corresponden a:

- **Pintor Julio Ortiz de Zárate:** En sentido sur-norte se observa con un nivel de congestión sobre el 90%, la calle Mateo de Toro y Zambrano (colectora) entre Av. Pdte. Salvador Allende (troncal) y Pedro Alarcón (troncal), que tiene como función la conexión intercomunal del sector de La Legua con el resto de la comuna y los ejes de transporte troncales. Es la única vía importante, con transporte público, que atraviesa el sector de Legua en sentido sur-norte y norte-sur. A su vez, en sentido oriente-poniente se observa congestión en Av. Pdte. Salvador Allende en la intersección con calle Mateo de Toro Zambrano, lo cual puede también tener su origen en la situación descrita anteriormente.
- **Tomás de Campanella:** Esta vía se encuentra en forma paralela a dos importantes vías estructurantes de la comuna que tienen tránsito en sentido norte-sur y sur-norte. Al oriente



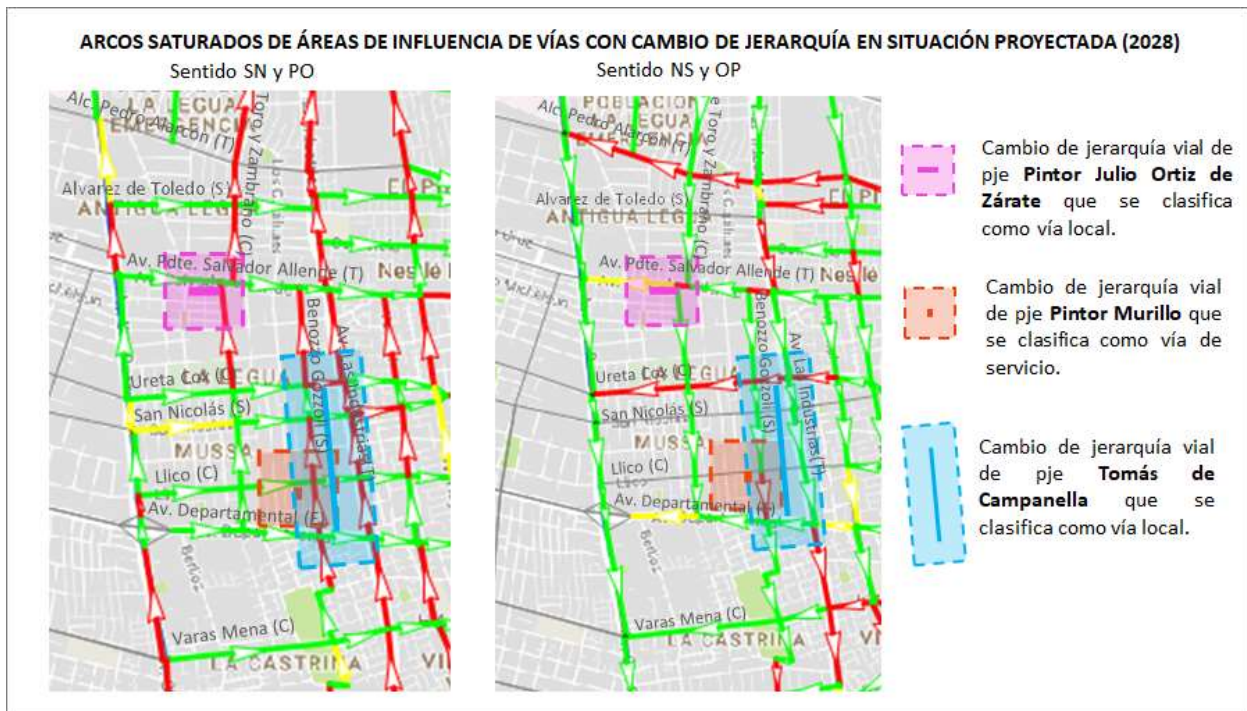
se encuentra la más importante, de nivel intercomunal, que es Avenida Las Industrias (troncal) y al poniente, la calle Benozzo Gozzoli (servicio), que tienen como función la conexión del sector local con las Avenidas Departamental (expresa) y Pdte. Salvador Allende (troncal). Se observa saturación sobre el 90% en sentido sur-norte, al llegar a Avenida Departamental, tanto de Avenida Las Industrias como de calle Benozzo Gozzoli. En sentido poniente-oriental no se observan arcos con saturación, en cambio en sentido oriente-poniente, la calle Ureta Cox (colectora) se satura con niveles entre el 80 y 90% entre Avenida Las Industrias y la calle Benozzo Gozzoli y sobre el 90% entre Benozzo Gozzoli y Mateo de Toro Zambrano, para volver a valores entre el 80 y 90% hasta Avenida Santa Rosa. La congestión vehicular en calle Ureta Cox se debe a que en sentido oriente poniente la oferta o disponibilidad de vías es menor que en el otro sentido, por lo que en el Estudio de Capacidad Vial del PRC se considera como primera medida de mitigación, el ensanche de la calzada actual de calle Ureta Cox.

- **Pintor Murillo:** No se observan arcos saturados en el área de influencia del tramo, siendo éste un sector residencial de baja densidad.

B. Arcos Saturados en Situación con Proyecto

En la situación con proyecto, se simula la aplicación del PRC vigente al año 2028, sin medidas de ensanches de calzadas ni otras medidas de ensanches y aperturas de calles que se disponen en el PRC posteriormente al Estudio de Capacidad Vial.

Arcos Saturados Estudio de Capacidad Vial Situación con Proyecto en las Áreas de Modificación.





Fuente: Elaboración propia con base información Estudio de Capacidad Vial Actualización PRC 2019.

Producto del aumento de la densidad habitacional y actividades, atractoras de viajes en la comuna, como también en el resto de la ciudad, se observa el incremento de los niveles de saturación en la mayoría de las vías estructurantes en sentido sur-norte y oriente-poniente, del área de influencia de las vías en estudio.

- **Pintor Julio Ortiz de Zárate:** En sentido sur-norte se observa con un nivel de congestión sobre el 90%, la calle Mateo de Toro y Zambrano (colectora) en un tramo más largo que en la “situación actual”, es decir entre Av. Pdte. Salvador Allende (troncal) y Alcalde Carlos Valdovinos (troncal).
El mismo eje se satura también sobre el 90% al sur de Av. Pdte. Salvador Allende, por calle Juan Griego (colectora). A su vez, en sentido oriente-poniente se observa congestión en Av. Pdte. Salvador Allende.

Tomás de Campanella: Se observa saturación sobre el 90% en sentido sur-norte, tanto de Avenida Las Industrias como de calle Benozzo Gozzoli. En sentido poniente-oriente, hay tramos de calle Ureta Cox con saturación sobre el 90%. En sentido oriente-poniente, la calle Ureta Cox (colectora) se satura también con niveles sobre el 90%.

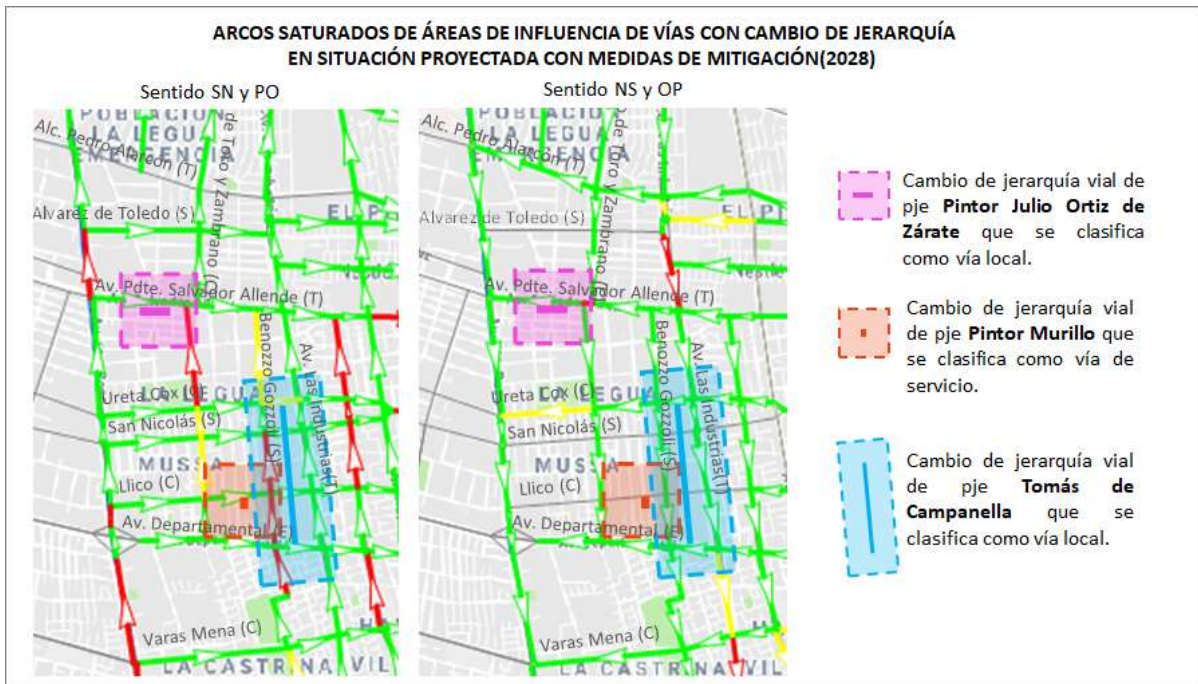
- **Pintor Murillo:** Se observan arcos saturados en calle Benozzo Gozzoli, tanto en sentido sur-norte como norte-sur.

C. Arcos Saturados en Situación con Proyecto y Medidas de Mitigación

Mediante La aplicación de medidas de tránsito, ensanche de calzadas y aperturas y ensanches de vías se logra disminuir la cantidad de arcos saturados, especialmente en el sentido oriente-poniente, permaneciendo saturaciones con problemas en el sentido sur-norte en particular.

Para los problemas de capacidad en sentido sur-norte, se debe recordar que el Estudio de Capacidad Vial no incorporó dentro de la modelación, la construcción de la línea 9 de metro, porque a la fecha no estaba confirmada. El trazado por Avenida Vicuña Mackenna considera 4 a 5 estaciones en San Joaquín, descongestionando en gran medida estos últimos tramos saturados.

Arcos Saturados Estudio de Capacidad Vial Situación con Proyecto y Medidas de Mitigación en las Áreas de Modificación.



Fuente: Elaboración propia con base información Estudio de Capacidad Vial Actualización PRC 2019.

Para los casos en estudio se puede señalar, que los tramos de las áreas de influencia que siguen con grados de saturación para la situación con proyecto y con medidas de mitigación, son los siguientes:

- **Pintor Julio Ortiz de Zárate:** En sentido sur-norte se observa con un nivel de congestión sobre el 90%, la calle Juan Griego (colectora). En sentido oriente-poniente se observa congestión en Av. Pdtte. Salvador Allende en la intersección con calle Mateo de Toro Zambrano. El mismo eje se satura también sobre el 90% al sur de Av. Pdtte. Salvador Allende. A su vez, en sentido oriente-poniente se observa congestión en Av. Pdtte. Salvador Allende.
- **Tomás de Campanella:** Se observa saturación entre 80 y 90% y sobre el 90% en sentido sur-norte, en tramos de calle Benozzo Gozzoli y un tramo de calle Ureta Cox entre el 80 y 90%, entre Avenida Las Industrias y calle Benozzo Gozzoli.
- **Pintor Murillo:** Se observan arcos saturados entre 80 y 90% en sentido sur-norte en calle Benozzo Gozzoli.

Debido a que estos tramos que se reclasifican como vías locales tienen una corta distancia, no permiten redirigir el tránsito de vías congestionadas y aliviar estas situaciones.



1.2. Desafectación pasaje Chitita y asignación de zona ZE, por costado sur CESFAM Santa Teresa.

El pasaje Chitita, tiene un largo total de 117 metros y se encuentra a aproximadamente 100 metros al norte de Av. Departamental y 120 metros al oriente de Av. Las Industrias, entre las calles Vecinal y Gustavo Campaña. El tramo que se desafecta, entre calle Gustavo Campaña y la línea oficial poniente del Pasaje Huara tiene un largo de 59,5 metros y un ancho variable entre 6,3 y 7 metros.

Ubicación de tramo pasaje Chitita que se desafecta.



Fuente: Elaboración propia.

Al norte del tramo del pasaje que se desafecta de su condición de bien nacional de uso público se encuentra el Centro de Salud Familiar (CESFAM) Santa Teresa, y al sur la Copropiedad del sector poniente de la Población Joaquín Edwards Norte.

Existe una demanda de los vecinos para cerrar el pasaje, por razones de seguridad, como también desde la dirección de Salud Municipal y el CESFAM Santa Teresa, que solicitan ocupar este espacio para el funcionamiento de sus instalaciones. No hay accesos oficiales ni direcciones por el Pasaje Chitita, que puedan verse perjudicados con la desafectación de la vía.



Imágenes situación actual

Pasaje Chitita hacia calle Gustavo Campaña



Vista hacia calle Vecinal



El pasaje se encuentra pavimentado, con escasa circulación de vehículos y sus bordes se utilizan para estacionar, especialmente hacia el acceso del centro de salud, por pasaje Huara, hacia calle Vecinal. Por el pasaje Chitita el CESFAM tiene un acceso para el vacunatorio.

De acuerdo a lo observado en terreno, los flujos peatonales y vehiculares por el pasaje Chitita son principalmente para acceder a los recintos de salud y educación desde Av. Las Industrias (desde el poniente) y Av. Departamental (desde el sur), por calle Gustavo Campaña. Sin embargo, estos flujos pueden ser redirigidos hacia el norte por el pasaje Ramaditas o calle Llico. Redireccionar los flujos por el sur no es recomendable ya que sería hacia Av. Departamental donde existen calzadas segregadas por un bandejón y obliga a acceder al cruce con Av. Las Industrias, donde existe alto flujo de tránsito y a ciertas horas incluso congestión, tal como se observa más adelante en los análisis de capacidad vial del estudio de la actualización del PRC.



Análisis de posibles desvíos de flujos peatonales y vehiculares



Flujos peatonales y vehiculares actuales por el pasaje Chitita.

Desvíos producto del cierre.



Vehicular



Peatonal



Mixto



SITUACIÓN ACTUAL ARCOS SATURADOS (2018)

Sentido SN y PO



Sentido NS y OP



SITUACIÓN ARCOS SATURADOS CON PROYECTO (2028)

Sentido SN y PO



Sentido NS y OP




SITUACIÓN ARCOS SATURADOS CON PROYECTO Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN (2028)

Sentido SN y PO



Sentido NS y OP



 Pasaje Chitita



En cuanto a la capacidad vial “portante” en el área, se observa en la situación actual (2018), que existe congestión en arcos de vías con dirección sur norte: Av. Las Industrias, Haydn y Vecinal. La congestión por el eje Ureta Cox-Capitán Prat, se debe a un angostamiento del ancho de la faja y calzada existente de calle Capitán Prat de 2 a 1 vía a 230 metros de Av. Vicuña Mackenna. El PRC vigente proyecta el ensanche de la vía de 22 a 27 m. entre líneas oficiales.

En la situación con proyecto PRC, los arcos congestionados en este mismo sentido se multiplican y aparecen otros arcos con congestión sobre el 90% en sentido norte-sur, por Av. Las Industrias y Vecinal. Se distinguen también situaciones de congestión sobre el 80% en sentido oriente -poniente y poniente-oriente, en Av. Departamental y calle Llico.

Por último, en la situación con proyecto PRC y medidas de mitigación, se resuelven congestiones en la mayoría de los arcos en sentido sur-norte, quedando arcos saturados en Vecinal y Benozzo Gozzoli. En Av. Departamental persisten saturaciones del 80%.

Para este caso puntual, se confirma que todo redireccionamiento debido al cierre del tramo del pasaje se debe realizar hacia el norte de la escuela Fray Camilo Henríquez, por calle Llico.

5. CONCLUSIONES

Debido a que la vialidad examinada es de nivel local y la modificación no involucra modificaciones de densidad habitacional, no se espera tener una mayor carga sobre el sistema vial.

La reclasificación de las tres vías como vías de tránsito vehicular de escala local validan una situación existente, con el fin de poder regularizar algunas edificaciones, construir y/o mejorar equipamientos de nivel básico o menor, que se ubican en el centro de los barrios de la comuna.

En cuanto a la desafectación de un tramo del pasaje Chitita y su próximo cierre al uso público, existen vías alternativas que permiten mantener las conexiones hacia el interior del territorio vecinal y garantizan la accesibilidad hacia los equipamientos existentes.

San Joaquín, mayo 2023.



*Jimena Thayer Vial
Asesora Urbanista
Municipalidad de San Joaquín