



ANEXO_RESUMEN ESTUDIO CAPACIDAD VIAL

MODIFICACIÓN PLAN REGULADOR
COMUNAL DE OSORNO
BARRIO PARQUE INTEGRADO,
SECTOR RAHUE BAJO

ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE OSORNO
REGIÓN DE LOS LAGOS

I. Generalidades

El presente Estudio de Factibilidad de Tránsito y Vial, fue elaborado en complemento al estudio de tránsito inserto en estudio “Construcción Macro Infraestructura del Barrio Parque de Osorno”, para el sector El Rahue Bajo, Comuna de Osorno, Región de los Lagos.

El sector motivo de la modificación del PRC, denominado El Rahue Bajo, se encuentra entre el sector El Rahue Alto y el río Rahue.

El estudio base de este resumen enfrenta la situación vial de la comuna y del impacto de la incorporación de esta nueva área actualizando la situación base del estudio estratégico que origina el STU de la ciudad.

Este estudio del 2018 lleva las modificaciones al año 2025, por lo que no se modificará ni actualizará nada para llegar obtener las nuevas conclusiones.

II. Bases del Estudio

1. Tránsito: Definición de la situación base inicial

Para tal efecto, se revisó el estado de situación de las distintas iniciativas de inversión que tienen relación con el STU de la ciudad, de tal forma de incorporar aquellos proyectos que ya cuentan con alguna decisión respecto a su materialización dentro del período de análisis del estudio, que en este caso corresponden a los cortes temporales 2020, 2025 y 2030.

Tabla 1. Proyectos de Situación Base (Fuente: Cuadro 25, Testing)

Año Base	Proyecto	Estado
2020	1 Mejoramiento Juan Mackenna.	Construcción
	2 Mejoramiento Julio Buschmann.	Ingeniería De Detalles
	3 Mejoramiento Avda. República.	Ingeniería De Detalles
	4 1 Tramo Mejoramiento Conexión Pilauco Ruta U500. (D. Calzada Pilauco)	Ingeniería De Detalles
	5 2 Tramo Mejoramiento Conexión Pilauco Ruta U500. (Puente Freire)	Ingeniería De Detalles
2025	6 3 Tramo Mejoramiento Conexión Pilauco Ruta U500. (Viaducto)	Anteproyecto Aprobado
	7 Mejoramiento Accesibilidad Sector Rahue Alto.	Anteproyecto Aprobado

La ubicación de estos proyectos se presenta en la siguiente figura:

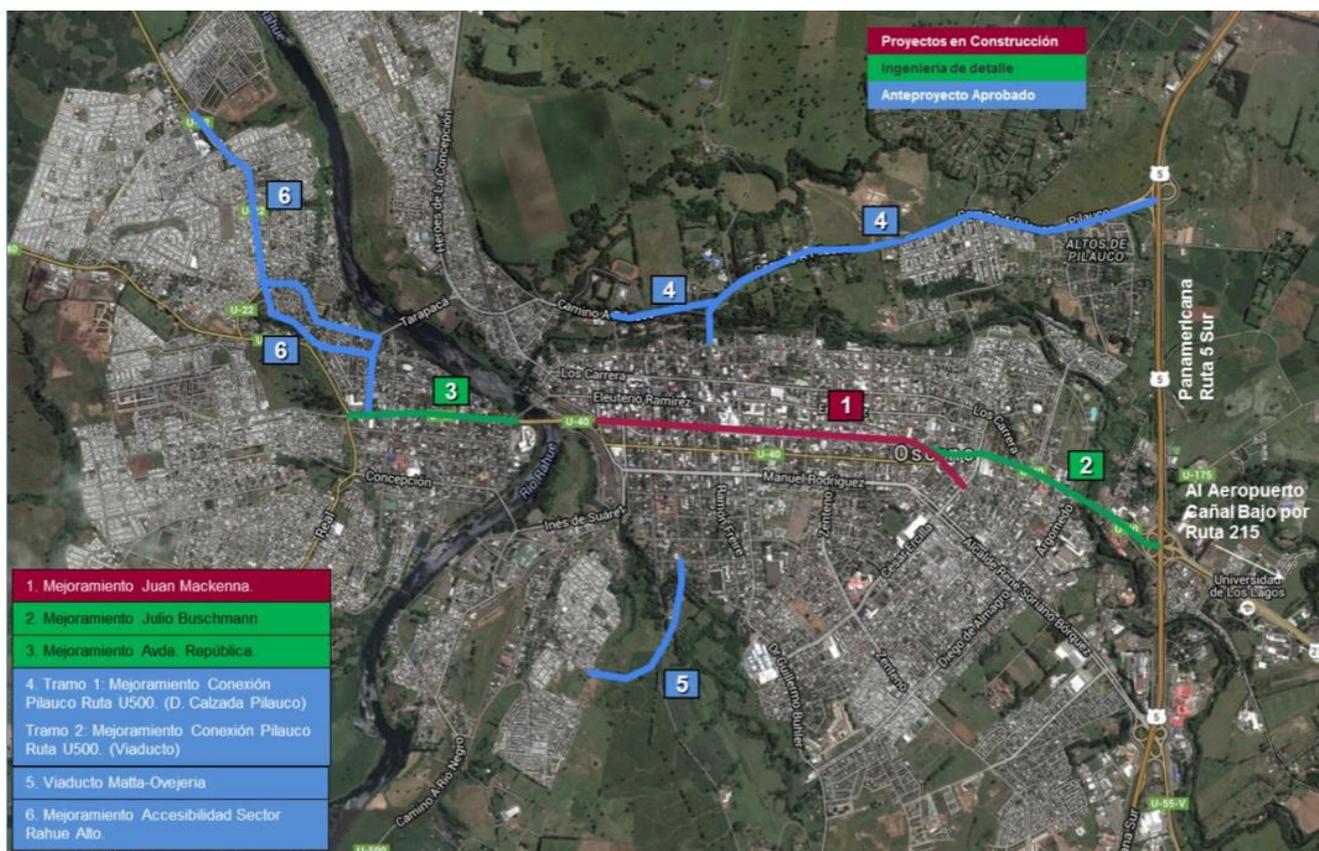


Fig. 1. Proyectos Situación Base (Fuente: Figura 116, Testing)

Esto generó nuevos arcos con nuevas capacidades para la situación base 2030 en la red de modelación de Vivaldi. Se agrega una nueva zona de calibración del STU denominada 24 con sus subzonas correspondientes, la 24 y de la 60 a la 77.

Tabla 2. Proyectos de Situación Base (Fuente: Cuadro 27 Testing y Propia)

Zona Calibración STU	Zona	C/Hogares v1	C/Hogares v2
24	24	Sí	Sí
	69	Sí	Sí
	70	Sí	Sí
	71	No	No
	72	No	No
	73	Sí	Sí
	74	Sí	Sí
	75	Sí	Sí
	76	Sí	Sí
	77	No	No

Estas subzonas, en la situación con restricción por zona inundable, se mantienen afectando sólo su cantidad de hogares.

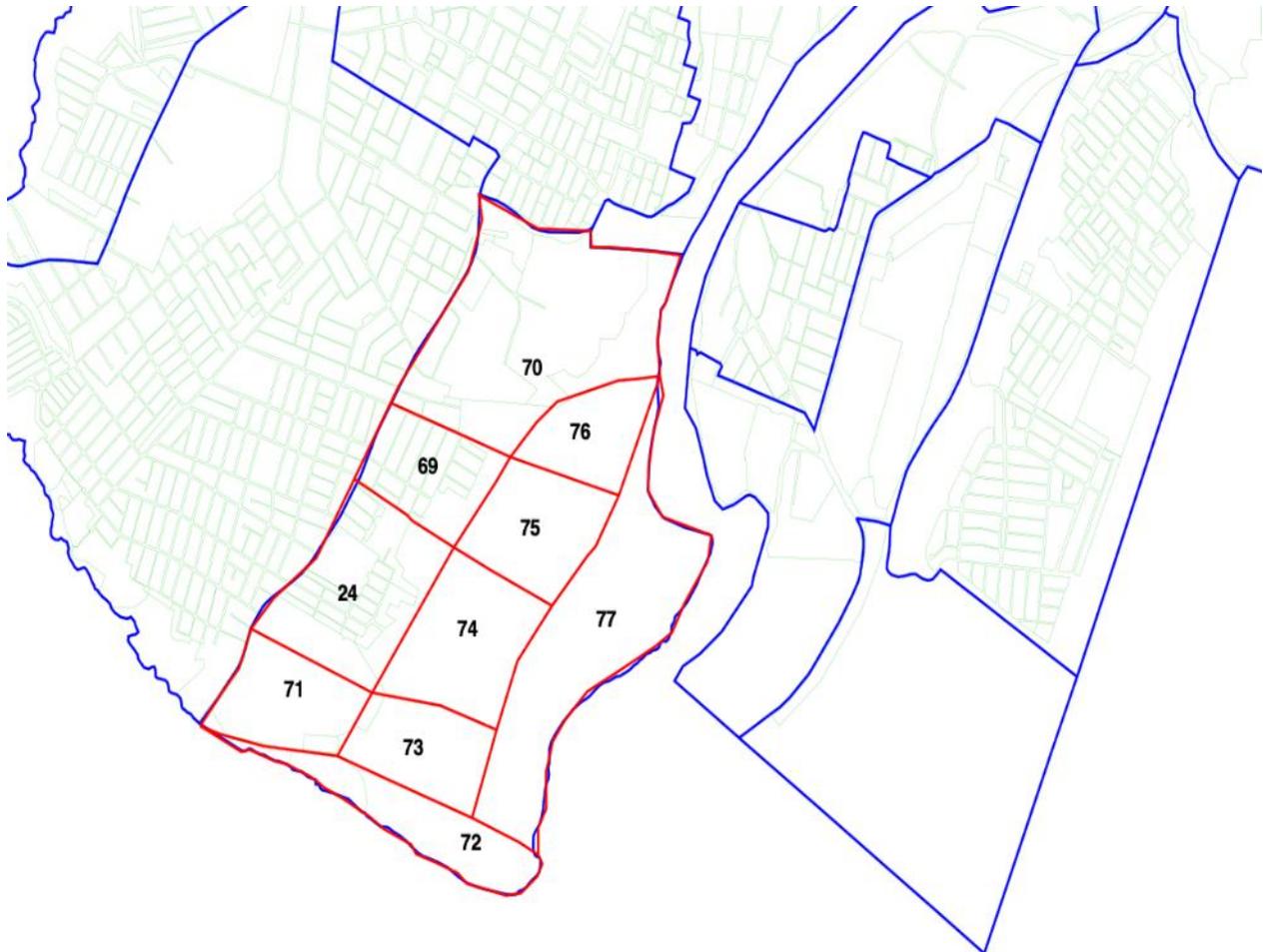


Fig. 2. Zonificación Barrio Parque, Zona 24 dividida en 10 partes (Fuente: Figura 119 Testing)

El proyecto de Barrio Parque, en la zona 24, en su escenario de restricción por riesgo de inundación baja su superficie habitacional de 24.2 Ha a 19 Ha, en el escenario sin restricción contemplaba para la zona 24, subzona Rahue Bajo, la creación de 3000 nuevos hogares, ahora tan sólo 2850 nuevos hogares que se sumarán a las 703, de la subzona Rahue Alto, que entregó el Escenario Tendencial para el año 2030, completando así, 3553 hogares en la zona.

Tabla 3. Distribución de hogares cada versión (Fuente: Cuadro 29 Testing y Propia)

Zona STU	Zona Barrio Parque	Hogares Escenario Testing	TOTAL HOGARES F. Testing	Hogares Escenario c/restricción zona inundable	TOTAL HOGARES F. Propia
24 Rahue Alto	24	376	703	376	703
	69	268		268	
	70	59		59	
24 Rahue Bajo	73	407	3000	387	2850
	74	1354		1286	
	75	847		805	
	76	392		372	

Como se distribuyen estos nuevos hogares en la zona 24, sólo las zonas 73, 74, 75 y 76 se modifican disminuyendo en 150 hogares que representa un 5% para Rahue Bajo y un 4% para el total de la zona 24 del STU. Esta variación negativa es muy baja y no afecta los resultados generales de la simulación VIVALDI de la situación sin restricción por zona de inundación.

La recomendación es generar una línea de bus para el área del proyecto con una frecuencia de ida y vuelta de 30 servicios a la hora, propuesto en la vía de servicio Pie de Monte.

2. Vial: Análisis de las vías propuestas

Este capítulo analiza el trazado de las vías propuestas y las observa desde el punto de vista geométrico.

El estudio distingue las diferentes vías que a continuación se describen:

Se aprecian una estructura principal compuesta por las vías colectoras Sur Oeste, Rahue Oeste que a su vez se unirán posteriormente a la vía que conectará Av. Salvador con la calle Rafael Sotomayor al otro lado del río Rahue.

Un segundo nivel de vías propuestas, corresponde a las vías de servicio denominadas San Javier, San Agustín, Mozart Paseo Pie de Monte y Alameda Parque Central.

Existe un tercer nivel compuesto por las vías locales, las que no fueron analizadas.

De los análisis se destacan:

Tabla 4. Análisis de las vías (Extracto: Conclusiones Informe Testing)

Vía	Observación
Vía Colectora Sur Oeste	1 Mejorar intersección con Rahue Oeste.
	2 Acortar prolongación hacia futuro puente.
	3 Aumentar ancho de faja a 30 con ciclovia o 28 sin ciclovia. Preferentemente con ciclovia.
Vía Colectora Rahue Oeste	1 Trazado altimétrico sobre la cota de inundación
	2 Aumentar ancho de faja a 30 con ciclovia o 28 sin ciclovia.
Vía Servicio Alameda Parque Central	1 Aumentar aceras de 3 a 5 ó 7 metros disminuyendo la central a 16 ó 12 m.
Vía Servicio San Javier	1 Aumentar aceras de 3 a 4.5 para llegar a faja de 15m
	2 Aumentar la longitud en 58m con 3 curvas de gran radio bajando la pendiente de 12% en su tramo mas desfavorable a 9%
Vía Servicio San Agustín	1 Aumentar aceras de 3 a 4.5 para llegar a faja de 15m
	2 Aumentar la longitud en 258m con 3 curvas de gran radio bajando la pendiente de 16% promedio a 9%. Hay un tramo que llega incluso por sobre el 19%.
Vía Servicio Mozart	1 Aumentar aceras de 3 a 4.5 para llegar a faja de 15m
	2 Sus puntos de cota forzada hacen inviable la ejecución de esta vía como vehicular en la forma que se plantea. Se plantea dejarla como vía o sendero netamente peatonal.
Paseo Pie de Monte	1 Ajustar a la topografía definitiva para evitar cortes y rellenos al mínimo

Los análisis y observaciones a cada vía no tienen relación con la cantidad de población por lo que se mantienen con el cambio de la nueva versión con menor superficie habitacional.

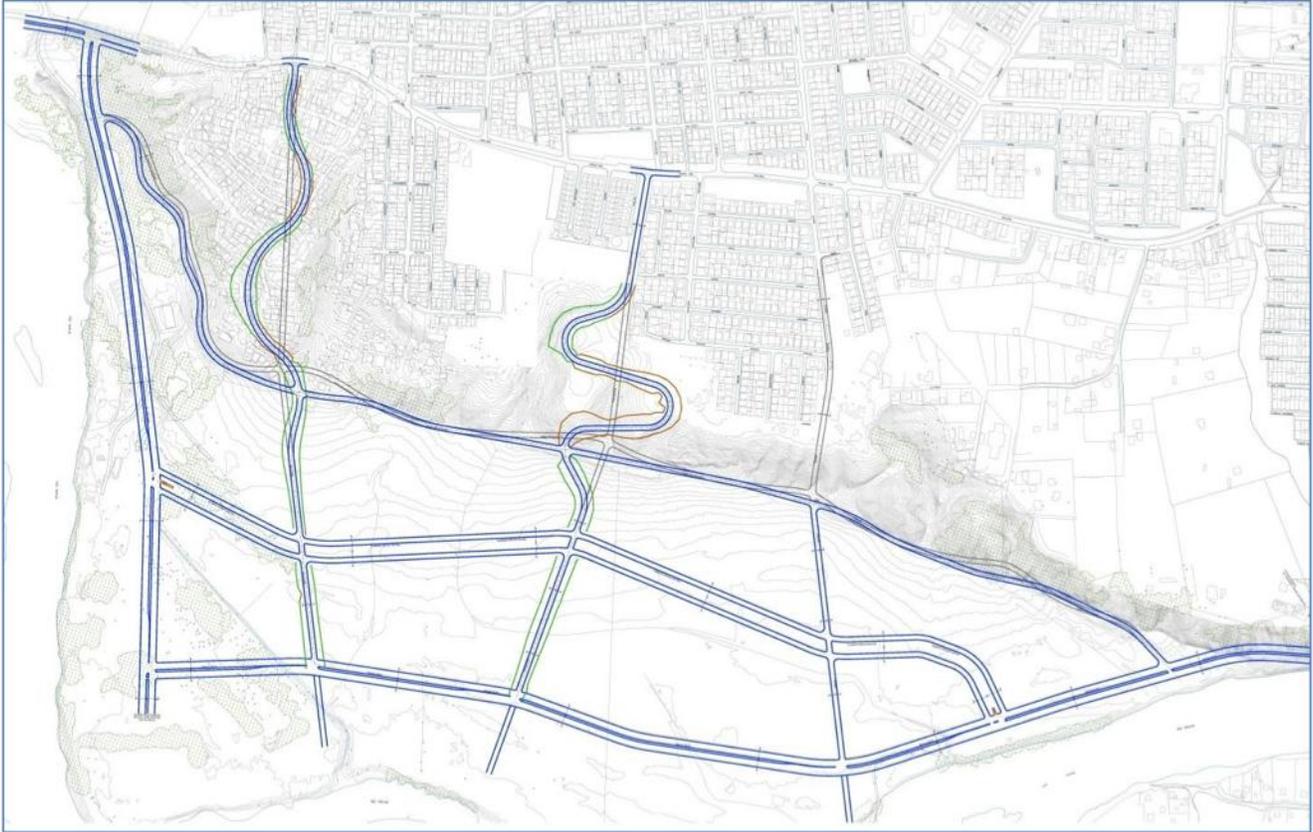


Fig. 3. Observaciones al trazado. (Fuente: Figura 203 Testing)

III. Resultado del Estudio y Conclusiones

Con la información expuesta en el presente informe que incluye la información del estudio realizado por Testing en cuanto a tránsito y vialidad y el cambio de superficie habitacional de la nueva propuesta se concluyen los siguientes:

1. Tránsito

- La variación de cantidad total de habitantes y de hogares producto del ajuste por zona de riesgo de inundación no afectan los resultados ni conclusiones de la modelación de tránsito.
- De lo anterior permite concluir que siguen vigentes las recomendaciones de agregar una línea de bus por la Vía pie de Monte, pero habría que evaluar su paso por la Vía Servicio Alameda Parque Central.
- También habría que evaluar extender el recorrido de una línea de bus con el fin de no agregar mas tránsito al centro de la ciudad que también se aprecia en los resultados del estudio.

2. Vialidad

- La variación de cantidad total de habitantes y de hogares, producto del ajuste por zona de riesgo de inundación, no afectan los resultados ni conclusiones del análisis vial ya que estas no se basan en la cantidad de población, este criterio se aplica al resto de las conclusiones del estudio.
- Se mantienen las recomendaciones resumidas y enumeradas en la tabla 4 de este informe correspondientes a las conclusiones de Testing.
- Siguiendo con las recomendaciones de Testing, acogidas las recomendaciones en el trazado de planta del informe se resuelven los puntos observados previamente.

Estas conclusiones son sostenibles y dependen de los resultados obtenidos por los estudios mencionados.

FELIPE CARRILLO ALVARADO

Ingeniero Civil

Pat. Rol. 3-03649