

COMISIÓN

PROMOVILIDAD

URBANA

Informe

Comité Regional

Diálogos

ciudadanos

Ciudad: Talca

Fecha: Octubre de 2014

ÍNDICE

1	ANTECEDENTES GENERALES.....	3
2	IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA	4
2.1	Definición de los principales problemas.....	5
2.2	Soluciones propuestas por la comunidad.....	8
2.2.1	Educación y Cambios de Conducta.....	9
2.2.2	Planificación Urbana e Infraestructura.....	9
2.2.3	Gestión de Tránsito	10
2.2.4	Normativa	10
3	OPINIONES MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO.....	12
4	OPINIONES MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS	15
5	CONCLUSIONES COMITÉ.....	17
6	ANEXOS.....	19

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1:	Problemas percibidos por la comunidad.....	7
Tabla 2:	Cartera de proyectos ciudad de Talca.....	11

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1:	Problemas identificados por la comunidad.....	4
Figura 2:	Vialidad Estructurante Ciudad de Talca Según Plan Regulador.	6
Figura 3:	Red Vial Relevante según STU Ciudad de Talca (inf. Final 2007).	6
Figura 4:	Soluciones propuestas por la comunidad.	8

1 ANTECEDENTES GENERALES

La Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana, tiene por objetivo recoger, a través de procesos ampliamente participativos de la ciudadanía y de los diferentes actores involucrados, las propuestas y consensos que permitan elaborar un conjunto de medidas de corto, mediano y largo plazo, ordenadas en torno a un plan y orientadas a mitigar la congestión en las ciudades de nuestro país.

Dentro de este contexto, el Intendente de la Región del Maule convocó un Comité Regional con el apoyo técnico de la Seremía de Transportes y Telecomunicaciones, para recoger y sistematizar los resultados obtenidos del diálogo ciudadano, que fue organizado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el día 08 de agosto del presente año, el cual contó con la participación de 150 ciudadanos de diversas organizaciones, lo que pudieron dar su opinión respecto de los problemas de Congestión vehicular en la ciudad de Talca y sus eventuales soluciones.

La ciudad de Talca, capital de la región del Maule, cumple el Rol de ciudad prestadora de servicios a las comunas aledañas, como Maule (16.687 hab.), Penco (8.315 hab.), San Rafael (7.674 hab.), Pelarco (7.266 hab.) y San Clemente (37.261 hab.).

La ciudad de Talca se ubica en la VII Región del Maule a 250 Kms al sur de Santiago y es capital provincial. Específicamente se encuentra localizada a los 35º 23` de Latitud. Sur y 71º 40º de Longitud Oeste.

2 IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

A partir de la metodología validada por la Comisión Nacional Pro Movilidad Urbana, en la ciudad de Talca, se realizó un Diálogo Ciudadano con una duración de media jornada, con el objetivo de recoger la opinión ciudadana respecto de cómo mejorar la congestión en la ciudad, con el fin de generar un insumo para el trabajo de la Comisión Presidencial que se subdividió en torno a 3 partes:

- Introducción al Diálogo.
- Trabajo en grupo.
- Plenario.

A partir del trabajo realizado en el diálogo ciudadano, los participantes identificaron como principales problemas el aumento del parque vehicular (28%), la conectividad (21 %) y la planificación urbana de la ciudad (17%).

A continuación se presenta una gráfica con los problemas detectados:

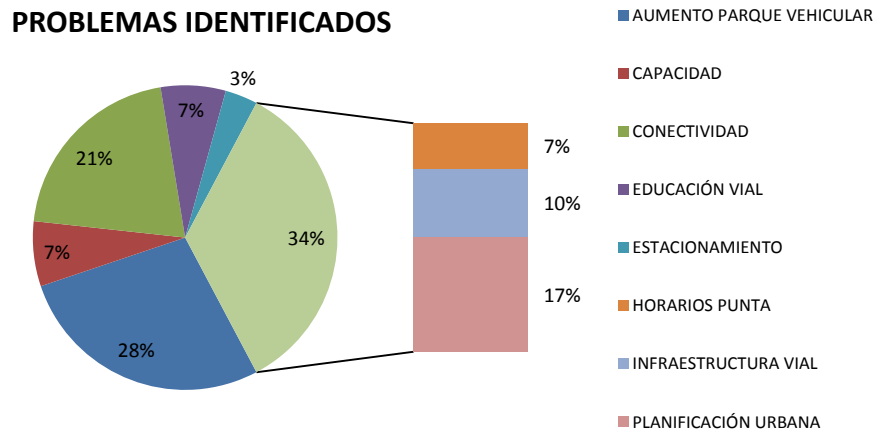


Figura 1: Problemas identificados por la comunidad.

2.1 Definición de los principales problemas

Dentro de los factores más importantes que provocan la congestión vehicular, según la comunidad, se encuentra el aumento del parque vehicular (28%), la conectividad (21 %) y la planificación urbana de la ciudad (17%).

La ciudad de Talca al igual que el resto del país, tiene un parque vehicular que crece a tasas en torno al 5%. A modo de ejemplo el Municipio curso 45.000 permisos de circulación en el mes de marzo del presente.

La ciudad tiene una población total de 257.483 habitantes según proyecciones del INE, ocupando un área de 36,5 Km² en una zona eminentemente agroindustrial.

La provincia de Talca se destaca porque todas sus comunas tienen una marcada dependencia con la ciudad del mismo nombre, dado que ella concentra los principales servicios de salud, entidades financieras, servicios públicos, comercio y educación media y superior. Esto redundo en una importante población flotante que hace uso de la infraestructura vial de la ciudad, para entrar y salir de ésta, lo cual se traduce en un elevado flujo de vehículos que circula principalmente en horas punta, lo que resulta coherente con la percepción de la ciudadanía.

Respecto a Vialidad y Transporte, (Conectividad) el Plan Regulador Comunal presenta cuatro jerarquías:

- **Vías de servicio:** Vialidad que se localiza en sectores más bien residenciales y con presencia en el área urbana consolidada pero en tramos pequeños.
- **Vías colectoras:** En el sector central de la ciudad, corresponden a gran parte de la trama vial, las cuales se conectan con vías de nivel mayor. En las áreas de expansión de la ciudad, éstas se presentan con baja intensidad y derivando hacia vías de mayor jerarquía.
- **Vías expresas:** En la ciudad, sólo se encuentra una vía expresa, la Ruta 5, la cual, la cual la conecta con el resto de la región y con el país.
- **Vías troncales:** Vialidad más estructurante de la ciudad, la cual corresponde a avenidas se encuentra principalmente en sectores aledaños al centro de la ciudad.

COMISIÓN
PROMOVILIDAD
 URBANA

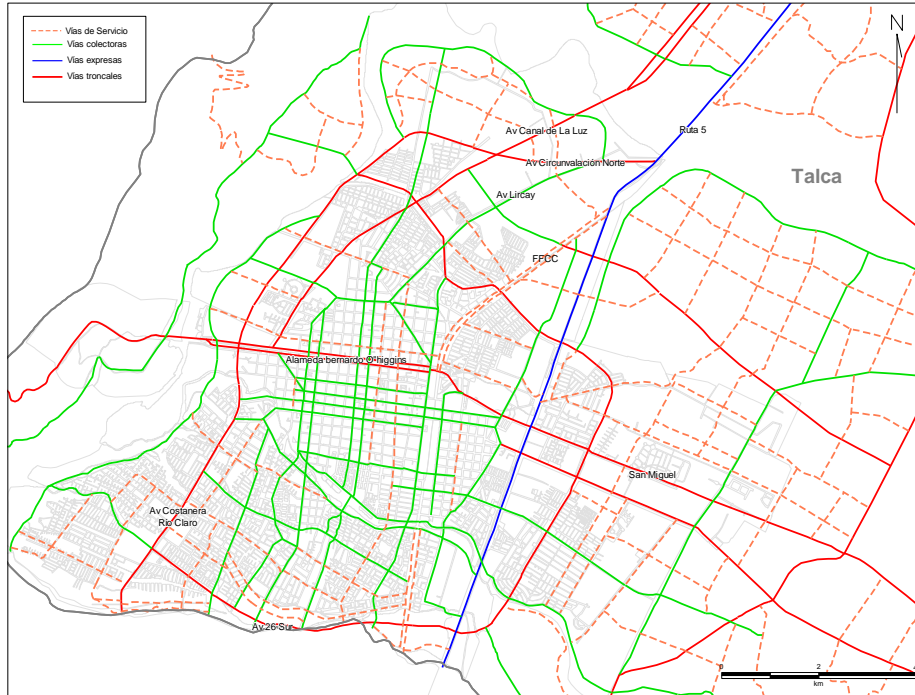


Figura 2: Vialidad Estructurante Ciudad de Talca Según Plan Regulador.

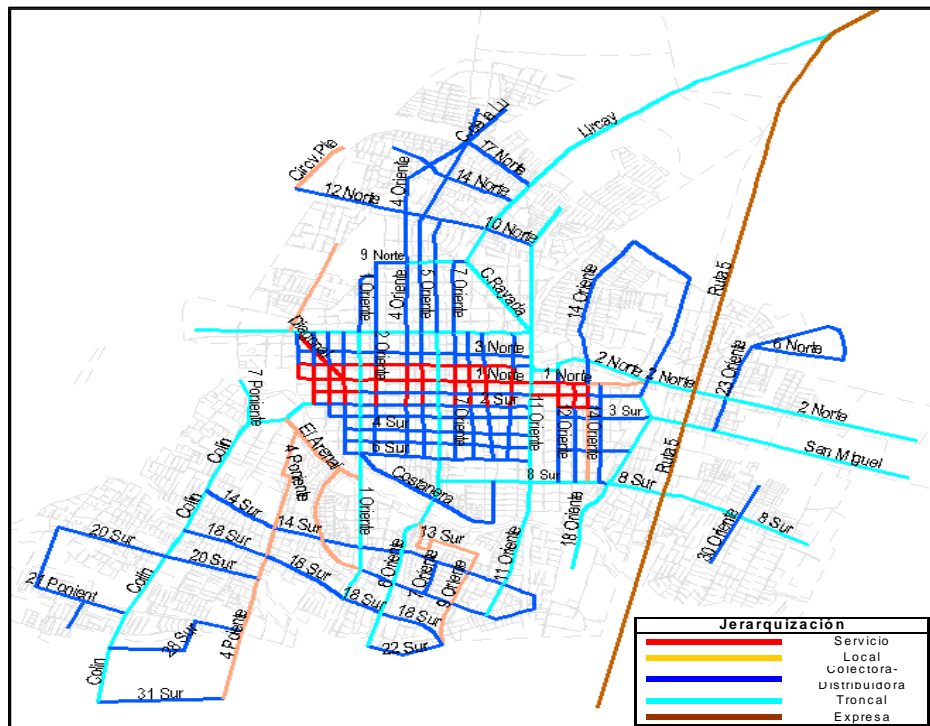


Figura 3: Red Vial Relevante según STU Ciudad de Talca (inf. Final 2007).

Es preciso señalar que existen limitantes físicas importantes que segregan la ciudad, como el estero Piduco, la línea férrea y la Ruta 5 Sur, lo que genera problemas de conectividad Oriente – Poniente y Norte - Sur.

Los ejes que cruzan el estero Piduco son; 2 Sur, 1 Oriente, 2 Poniente (puente mecano provisorio), 6 Oriente, 11 Oriente y 14 Oriente.

Los ejes que cruzan la línea férrea son; Alameda, 2 Norte, 1 Norte, 1 Sur, 8 Sur y 14 Sur.

Los ejes que cruzan la Ruta 5 Sur son; 2 Norte, Av. San Miguel y 8 Sur.

Sumando una serie de vías inconexas con la oferta vial existente y los problemas de conectividad propios por la conurbación entre Talca y Maule norte, resulta evidente el pensamiento que tiene la ciudadanía con respecto al tema.

En materia de Planificación Urbana, considerando la envergadura del problema de transporte urbano que experimentan las ciudades de tamaño medio, en la ciudad de Talca a partir del año 1996 se están desarrollando estudios estratégicos del sistema de transporte (STU), cuyo principal objetivo es la formulación y evaluación de planes estratégicos, que corresponden a un conjunto consistente de proyectos estructurales (en el sentido que trascienden al ámbito local del proyecto), los que están organizados según un enfoque global que le confiere su carácter estratégico. De estos planes se han ejecutado una serie de iniciativas de inversión, por lo general posterior al año óptimo de ejecución, por lo que es posible que la gente perciba una política más bien reactiva que proactiva, sin considerar las limitaciones presupuestarias que puedan existir, lo que se traduce en un porcentaje importante en la asociación del problema a la Planificación Urbana.

A Continuación se presenta un resumen de los problemas percibidos por la comunidad:

Tabla 1: Problemas percibidos por la comunidad.

PROBLEMAS	CONCENTRACIÓN
AUMENTO PARQUE VEHICULAR	28%
CAPACIDAD	7%
CONECTIVIDAD	21%
EDUCACIÓN VIAL	7%
ESTACIONAMIENTO	3%
HORARIOS PUNTA	7%
INFRAESTRUCTURA VIAL	10%
PLANIFICACIÓN URBANA	17%
Total general	100%

2.2 Soluciones propuestas por la comunidad

Específicamente, las soluciones propuestas en el Dialogo Ciudadano se dividieron en cuatro áreas; educación y cambios de conducta, planificación urbana e infraestructura, normativa y gestión de tránsito, arrojando los siguientes resultados:

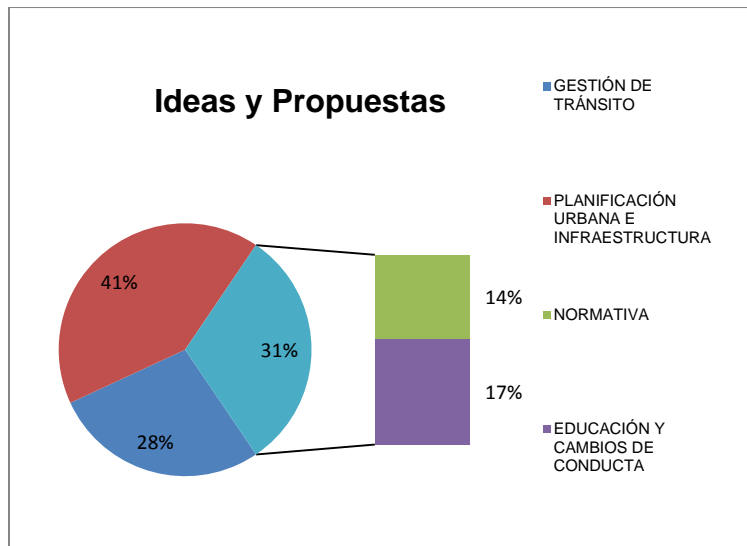


Figura 4: Soluciones propuestas por la comunidad.

Dentro de las propuestas destacan ideas de planificación urbana e infraestructura (41%) y gestión de tránsito (28 %), mientras que en materia normativa, educación y cambios de conducta no superan el 20 %. A partir de estos antecedentes, se podría inferir que existe algún grado de correlación entre los problemas detectados y las soluciones propuestas.

Las ideas propuestas en el Diálogo Ciudadano con la clasificación antes señalada, se agruparon en medidas de corto, mediano y largo plazo. Adicionalmente, se identificaron con la cartera de proyectos de la ciudad de Talca obteniendo los siguientes resultados:

2.2.1 Educación y Cambios de Conducta

<p>Medidas de Corto Plazo:</p> <p>Medida 1... Incentivar el uso del transporte público Medida 2... Cambiar el vehículo por la bicicleta Medida 3... Compartir el automóvil Medida 4... Respeto mutuo entre conductores y usuarios Medida 5... Incentivar el uso de la bicicleta</p>
<p>Medidas de Mediano Plano:</p> <p>Medida 1... Aumentar la publicidad respecto al tema.</p>
<p>Medidas de Largo Plazo:</p> <p>Medida 1... Crear programas de educación vial por parte del estado Medida 2... Implementar cursos de educación vial en los colegios y universidades</p>

2.2.2 Planificación Urbana e Infraestructura

<p>Medidas de Corto Plazo:</p> <p>Medida 1... Levantar proyectos, mejorando el proceso de diseño de los mismos. Medida 2... Considerar los cambios que transcurren desde el diseño de los proyectos hasta su implementación. Medida 3... Generar más y mejores accesos que conecten el centro de Talca con los distintos barrio</p>
<p>Medidas de Mediano Plano:</p> <p>Medida 1... Mejorar puentes existentes Medida 2... Mejorar vialidad en sector norte y sur de Talca Medida 3... Realizar ordenamientos de colectivos, generando control de acuerdo a la cantidad y el trazado. Medida 4... Aumentar las rutas y frecuencias de ferrocarriles. Medida 5... Conectar las Ciclovías con las calles más transitadas.</p>
<p>Medidas de Largo Plazo:</p> <p>Medida 1... Soterrar línea férrea Medida 2... Mejorar la conectividad norte- sur (piduco) y oriente -poniente (vías férreas) Medida 3... Crear nuevas vías y conexiones.</p>

2.2.3 Gestión de Tránsito

Medidas de Corto Plazo:

Medida 1... Implementar mayor número de estacionamientos para bicicletas

Medida 2... Usar más transporte público

Medida 3... Encarecer estacionamientos

Medidas de Mediano Plazo:

Medida 1... Levantar estacionamientos

Medida 2... Más Ciclovías

Medida 3... Mayor presencia de entes fiscalizadores en terreno.

Medida 4... Establecer horarios diferidos de entrada y salida de clases

2.2.4 Normativa

Medidas de Corto Plazo:

Medida 1...Restringir horarios de descarga de camiones

Medidas de Mediano Plano:

Medida 1...Todos los Servicios públicos y casas comerciales deberían contar con estacionamientos por norma

Medidas de Largo Plazo:

Medida 1... Restricción Vehicular de autos particulares

A continuación se muestra la cartera de proyectos de la ciudad de Talca.

Tabla 2: Cartera de proyectos ciudad de Talca.

CIUDAD	BIP	NOMBRE ESTUDIO	TUICIÓN VÍA	ORIGEN INICIATIVA	TIPO ESTUDIO	ESTADO	FINANCIAMIENTO DE OBRAS	AÑO DE EJECUCIÓN	MONTO EJECUCIÓN M\$	OBSERVACIONES	CLASIFICACIÓN
TALCA	20169881	HABILITACIÓN CIRCUNVALACIÓN SUR TALCA	MOP	STU SECTRA	DISEÑO	CONSTRUIDO	FNDR/MOP	2012-2014	17.000.000	FALTA RETIRAR POSTACIÓN Y CABLES DE CORRIENTES DÉBILES	PLANIFICACIÓN URBANA E INFRAESTRUCTURA
TALCA	30116610	AMPLIACIÓN INTERCONEXIÓN VIAL CIRCUNVALACIÓN NORTE Y SUR EN TALCA	MOP	SECTRA	DISEÑO	TERMINA 2014	NO TIENE	-	1.920.000	FALTA CONFIRMAR MONTO AÚN NO TERMINA EL DISEÑO MOP	PLANIFICACIÓN URBANA E INFRAESTRUCTURA
TALCA	30104708	MEJORAMIENTO EJE 26 SUR, TALCA	MINVU	STU SECTRA	DISEÑO	APROBACIÓN SERVICIOS	PRES	2015-2017	11.000.000	CUENTA CON APROBACIÓN DE ESPECIALIZADES.	PLANIFICACIÓN URBANA E INFRAESTRUCTURA
TALCA	30083012	MEJORAMIENTO CONEXIÓN VIAL RUTA 115 CH - RUTA 5 EN TALCA	MOP	MOP	DISEÑO	LISTA DISEÑO 2014	NO TIENE	-	1.920.000	FALTA CONFIRMAR MONTO AÚN NO TERMINA EL DISEÑO MOP	PLANIFICACIÓN URBANA E INFRAESTRUCTURA
TALCA	30089742	MEJORAMIENTO EJES AV.LIRCAY - 9 NORTE, TALCA	MINVU	STU SECTRA	DISEÑO	APROBACIÓN SERVICIOS	CONVENIO FNDR/MINVU	2015-2017	12.705.000	FALTA APROBACIÓN DE SERVICIOS	PLANIFICACIÓN URBANA E INFRAESTRUCTURA
TALCA	30033690	MEJORAMIENTO PAR VIAL 1 ORIENTE - 2 PONIENTE Y RED CENTRO EN TALCA	MINVU	STU SECTRA	DISEÑO	APROBACIÓN SERVICIOS	CONVENIO FNDR/MINVU	2017-2018	10.830.000	FALTA APROBACIÓN DE SERVICIOS	PLANIFICACIÓN URBANA E INFRAESTRUCTURA
TALCA	30113174	MEJORAMIENTO PAR VIAL 1 ORIENTE - 2 PONIENTE ENTRE 18 SUR Y ESTERO	MINVU	STU SECTRA	DISEÑO	APROBACIÓN SERVICIOS	CONVENIO FNDR/MINVU	2018-2019	5.117.000	FALTA APROBACIÓN DE SERVICIOS	PLANIFICACIÓN URBANA E INFRAESTRUCTURA
TALCA	30128120	MEJORAMIENTO DESNIVEL 2 SUR Y GESTION DE TRÁNSITO VIALIDAD ALEDAÑA	MINVU	STU SECTRA	DISEÑO	EN DESARROLLO	NO TIENE	-	14.000.000	EN DESARROLLO	PLANIFICACIÓN URBANA E INFRAESTRUCTURA
TALCA	30108885	MEJORAMIENTO INTERCONEXIÓN VIAL ORIENTE PONIENTE, TALCA	MINVU	STU SECTRA	PREFACTIBILIDAD	TERMINADO	NO TIENE	-	10.480.000	NO ES RENTABLE POR SI SÓLO A LA ESPERA DE LOS RESULTADOS DE EL DISEÑO MEJORAMIENTO DESNIVEL 2 SUR Y GESTION DE TRÁNSITO VIALIDAD ALEDAÑA	PLANIFICACIÓN URBANA E INFRAESTRUCTURA
TALCA	20180151	DISEÑO DESNIVEL 6 SUR	MINVU	STU SECTRA	DISEÑO	APROBACION SERVICIOS	CONVENIO ANTIGUO FNDR/MINVU	S/A	8.700.000	ENTRAPADO EN EFE TIENE INFORME DE PRE- APROBACIÓN	PLANIFICACIÓN URBANA E INFRAESTRUCTURA
TALCA	30108881	MEJORAMIENTO INTERCONEXIÓN VIAL CENTRO NORTE, TALCA	MINVU	STU SECTRA	PREFACTIBILIDAD	TERMINADO	NO TIENE	-	7.200.000	MONTO DETERMINADO EN PREFACTIBILIDAD. RENTABILIDAD DEL 6,1%. NO ES PRIORITARIO PASAR A DISEÑO	PLANIFICACIÓN URBANA E INFRAESTRUCTURA
TALCA	30108882	MEJORAMIENTO INTERCONEXIÓN VIAL CENTRO SUR, TALCA	MINVU	STU SECTRA	PREFACTIBILIDAD	TERMINADO	NO TIENE	-	10.000.000	MONTO DETERMINADO EN PREFACTIBILIDAD. RENTABILIDAD DEL 6,1%. NO ES PRIORITARIO PASAR A DISEÑO	PLANIFICACIÓN URBANA E INFRAESTRUCTURA
TALCA	-	MEJORAMIENTO OPERACIONAL NUDO RUTA K-610 CON RUTA 120	MOP	SECTRA	DISEÑO	DISEÑO TERMINADO	NO TIENE	-	840.000	MOP EVALUA ALTERNATIVA DISTINTA INCORPORANDO CRUCE DE RUTAS K-610 CON K-620	GESTIÓN DE TRÁNSITO
TALCA	30118143	CONSTRUCCIÓN SISTEMA CENTRAL SCAT TALCA	-	SECTRA	-	EN CONSTRUCCIÓN	FNDR	2014-2015	2.480.000	EN EJECUCIÓN FECHA ESTIMADA DE OPERACIÓN JULIO DE 2015	GESTIÓN DE TRÁNSITO
TALCA	30108878	CONSTRUCCIÓN RED DE CICLOVÍAS TALCA	MINVU	SECTRA	DISEÑO	INFORME FINAL	CONVENIO FNDR/MINVU	2015-2017	1.691.000	MINVU TRABAJA EN EL AJUSTE DEL DISEÑO DE 9,2 DE CICLOVÍAS DE ALTO ESTANDAR	PLANIFICACIÓN URBANA E INFRAESTRUCTURA
TALCA	30136061	ANÁLISIS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE UN NUEVO TERMINAL RODOVIARIO EN LA CIUDAD DE TALCA.	-	SECTRA	ESTUDIO BASICO	EN DESARROLLO	NO TIENE	-	-	ESTUDIO EN DESARROLLO CONSULTOR AVANZA EN ALTERNATIVA DE CONSTRUCCIÓN EN TERRENOS MUNICIPALES	PLANIFICACIÓN URBANA E INFRAESTRUCTURA

3 OPINIONES MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO

Educación y Cambio de Conducta.

Medidas de Corto Plazo:

Medida 1: Incentivar el uso del Transporte público.

Medida 2: Cambiar el Vehículo por la bicicleta.

Medida 3: Compartir el Automóvil.

Medida 4: Respeto mutuo entre conductores y Usuarios.

Medida 5 Incentivar el uso de la Bicicleta.

Se propone para descongestionar las horas punta de los accesos a los trabajos y establecimiento de educación, diferenciar las horas de ingreso y salida.

En relación a incentivar el uso de locomoción colectiva, se debe mejorar los vehículos que la conforman.

Antes de incentivar el uso de bicicletas, se debe tener vías conectoras exclusivas para ellas.

Es urgente educar tanto a los conductores de vehículos como a los de bicicletas.

Medidas de Mediano Plazo:

Medida1: Aumentar la Publicidad respecto al tema: Solicitar que cada conductor de Bicicletas tenga licencia de conducir. Para que ellos también respeten la normativa vigente.

Medida de Largo Plazo:

Medida 1: Crear programa de educación vial por parte del Estado.

Medida 2: Implementar cursos de educación vial en los colegios y Universidades.

Esta medida debiera estar reflejada en corto plazo y agregar a los peatones.

Planificación Urbana e Infraestructura.

Medidas de Corto Plazo:

Medida 1: Levantar proyectos, mejorando el proceso de diseño de los mismos.

Medida2: Considerar los cambios que transcurren desde el diseño de los proyectos hasta su implementación.

Medida3: Generar más y mejores accesos que conecten el centro de Talca con los distintos barrios.

Los planes reguladores de las ciudades parten con una visión a largo plazo, pero este plazo se ve pasado a llevar, por el tiempo de demora en su aprobación y al comparar con el crecimiento de la ciudad.

Los tiempos que se demoran los proyectos viales en ser planificados, diseñados y construidos alcanzan a más de 7 años promedio.

Lo que ocasiona que la visión que se tuvo al principio no es reflejo de la necesidad actual.

Medidas de Mediano Plazo:

Medida 1: Mejorar Puentes existentes.

Medida 2: Mejorar vialidad en sector Norte y Sur de Talca.

Medida 3: Realizar ordenamiento de los Colectivos, generando control de acuerdo a la cantidad y el trazado.

Medida 4: Aumentar las rutas y frecuencias de ferrocarriles.

Medida 5: Conectar las Ciclovías con las calles más transitadas.

En relación a las vías estas deben ser expeditas, y es ideal que sean exclusivas cuando los anchos de ellas no permitan un flujo mixto, como es el caso de movilización particular y colectiva.

Se deben generar vías de primarias de rápido traslado y continuas, sin contaminación.

Medidas de Largo Plazo:

Medida 1: Soterrar línea férrea.

Medida 2: Mejorar la conectividad norte- sur (piduco) y oriente (vías férreas)

Medida 3: Crear nuevas vías y conexiones.

La red vial primaria que estructura la ciudad debe ser clara, limpia con inclusión de ciclovías.

Se cree que la línea férrea no debe ser soterrada, si la vehicular con un fluido claro y continuo.

Gestión de Transito.

Medidas de Corto Plazo:

Medida 1: Implementar mayor número de estacionamientos para bicicletas.

Medida 2: Usar más transporte público.

Medida 3: Encarecer estacionamientos.

Se debe crear conciencia a todos los actores, que significa ser peatón y motorizado.

Medidas de Mediano Plazo:

Medida 1: Levantar estacionamientos.

Medida 2: Más Ciclovías.

Medida 3: Mayor presencia de entes fiscalizadores en terreno.

Medida 4: Establecer horarios diferidos de entrada y salida de Clases.

Normativa.

Medida de Corto Plazo:

Medida 1: Restringir horarios de descarga de camiones.

Esta medida es súper importante, no solo para los camiones también para el ingreso de los colegios, ya que los apoderados obstruyen las vías en horario punta.

Se debe resguardar que en vías primarias no transite transporte de tracción animal.

Se sugiere, que en las vías conectoras primarias y secundarias los vehículos particulares ocupen su estacionamiento particular y no la calzada, la cual se ve obstruida al paso de otro vehículo en tránsito.

Medida de Mediano Plazo:

Medida 1: Todos los Servicios Públicos y Casas comerciales deberán contar con estacionamientos por norma.

Se debe agregar también los estacionamientos ubicados en el terminal de Buses.

Medida de Largo Plazo:

Medida 1: Restricción Vehicular de autos particulares.

Esta medida si bien puede ser una herramienta a futuro, hoy con educación vial clara y proyección estructurante de vías de servicio y colectoras claras no debiera ser problema.

4 OPINIONES MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Medidas de Corto Plazo:

Medida 1: Levantar proyectos, mejorando el proceso de diseño de los mismos.

El MOP tiene una serie de lineamientos internos tendientes a la incorporación creciente de variables territoriales, ambientales y participativas dentro de sus procesos de diseño de obras. Con ello se busca ir generando una mejora continua en dichos ciclos a fin de que los diseños se adecuen armónicamente a las condiciones de los lugares donde se insertan y den efectiva respuesta a las problemáticas que pretenden abordar.

Medida 2: Considerar los cambios que transcurren desde el diseño de los proyectos hasta su implementación.

Las obras al momento de materializarse sufren un proceso de actualización respecto a los diseños originales. Sin embargo el poder dar mayor continuidad al ciclo de vida de una iniciativa (factibilidad-diseño-obra) va a depender de las disponibilidades presupuestarias y las definiciones políticas del momento.

Medida 3: Generar más y mejores accesos que conecten el centro de Talca con los distintos barrios.

Iniciativas MOP en desarrollo (etapa de diseño de ingeniería):

- Ampliación Interconexión Vial Circunvalación Norte y Sur en Talca, Región del Maule. Proyecto que busca mejorar la actual conexión entre las circunvalaciones norte y sur de la ciudad, mediante la ampliación de la vía a una doble calzada bidireccional y la incorporación de un nuevo puente sobre el estero Piduco.
- Estudio de Ingeniería Ampliación Reposición Ruta 115-Ch, Sector Talca-San Clemente, Estudio de Ingeniería de Detalle Mejoramiento Ruta 115-Ch, Tramo Cruce Ruta 5 (Talca)-Cruce Las Rastras, Provincia de Talca, VII Región. Obra que tiene por objetivo ampliar (a tres pistas por lado más ciclovías) y ordenar la vía (Ruta CH-115) entre la Ruta 5 y Av. Las Rastras.
- Estudio de Ingeniería de Detalle Mejoramiento Conexión Vial Ruta 115- Ch, Ruta 5 en Talca, Primera Etapa, Sector Nudo Varoli, Región del Maule. Iniciativa que pretende generar una nueva conexión entre las Rutas CH115 y 5 Sur a fin de evitar el paso por la zona urbana de Talca de los vehículos mayores provenientes del Paso internacional Pehuenche. Esta obra si bien está proyectada para dar solución al tránsito interurbano, prestará un importante servicio a los flujos interiores de la ciudad al generar nuevas conexiones oriente-poniente sobre la Ruta 5 Sur.

Medidas de Mediano Plano:

Medida 5: Conectar las Ciclovías con las calles más transitadas.

La gran mayoría de obras viales urbanas que efectúa el MOP actualmente consideran la implementación de ciclovías. Cuando esto no ocurre se debe básicamente a que la iniciativa no cuenta con una rentabilidad suficiente que le permita incorporar este tipo de elementos (que a la fecha son considerados como un costo dentro de las obras viales).

5 CONCLUSIONES COMITÉ

Los antecedentes presentados en este informe revelan, principalmente, la percepción que tiene la ciudadanía acerca de los problemas que originan la congestión en la ciudad de Talca, quienes la asocian al aumento del parque vehicular (28%), la conectividad (21%) y la planificación urbana (17%) y dentro de las propuestas de solución a estos problemas destacan principalmente ideas de planificación urbana e infraestructura (41%) y gestión de tránsito (28 %).

En materia de planificación urbana e infraestructura, la ciudad de Talca avanza a pasos agigantados, toda vez que, sólo el SERVIU dentro de los próximos cinco años ejecutará una cartera de inversión que alcanza los MM\$ 41.000, que mejora la conectividad de Norte – Sur y Poniente – Oriente de la ciudad, además de construir una red de ciclovías de 15 kilómetros.

Por su parte el MOP, este año finalizó la construcción de la Circunvalación Sur de Talca, cuya inversión alcanzó los MM\$ 17.000, y se encuentran en etapa de diseño proyectos que mejoran la conectividad del sector Oriente con la Ruta 5 Sur y de la circunvalación Sur y Norte de la ciudad.

En materia de gestión de tránsito el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, está normalizando e instalando cruces semaforizados y construyendo un edificio para una Unidad Operativa de Control de Tránsito, cuya inversión para la ciudad de Talca, bordea los MM\$ 2.480.

A partir de esta información extraída del dialogo ciudadano, la comisión estima pertinente en materia de planificación urbana e infraestructura, cumplir con el periodo óptimo de ejecución de las iniciativas de inversión, para ello es necesario, una Ley que permita provisionar recursos en la etapa de diseño para su posterior ejecución y al mismo tiempo que simplifique y/o reduzca los plazos de aprobación de los proyectos entre servicios públicos y/o empresas de servicios básicos (en algunos casos supera el año calendario). En el caso de EFE, demora alrededor de dos años.

Paralelamente se requiere, crear una ley para iniciativas ciudadanas, a objeto de mitigar los problemas de congestión vehicular en materia de corto plazo y reforzar la capacidad de coordinación de la inversión pública en materia de gestión de tránsito, con la comunidad y los municipios. Para ello, es necesario modificar y flexibilizar la metodología de evaluación social de los proyectos, toda vez que, no siempre las ideas de la comunidad, cumplen los parámetros de rentabilidad social.



Ambas leyes permitirán acotar los plazos de ejecución de las iniciativas de inversión y al mismo tiempo responder oportunamente con los requerimientos que demanda la comunidad.

6 ANEXOS

- Resolución N° 756 de fecha 06 de agosto de 2014.
- Hoja de asistencia Comisión Regional de Promovilidad.